

## Bijlage

### Rapport AT Osborne

#### PVDA

**Vraag 1:** blz. 4 Zijn de reizigersprognoses van Goudappel Coffeng ook onderworpen aan een second opinion?

**Antwoord:** Nee niet specifiek voor de reizigersprognoses. De reizigersprognoses zijn bepaald aan de hand van een verkeersmodel. De in dit model gehanteerde parameters zijn zo zorgvuldig en realistisch mogelijk gekozen op basis van alle op dat moment bekende inzichten voor het jaar 2020. Omdat de werkelijke situatie in 2020 af kan wijken van de gebruikte inzichten, hebben wij zoveel mogelijk conservatieve uitgangspunten genomen. Om deze reden is er in het model bijvoorbeeld bewust geen rekening gehouden met de zogenaamde 'trambonus' of 'x-factor' van de tram. Een effect dat in nagenoeg alle plaatsen, waar de tram wordt geïntroduceerd, wel optreedt. HTM heeft naar de exploitatieberekening gekeken en geeft bijvoorbeeld aan dat in een voorzichtig scenario voor deze trambonus 10% extra groei had kunnen worden meegenomen. Ook AT Osborne heeft naar de exploitatieraming en de businesscase gekeken.

In de notities 'Exploitatie-raming' en 'Businesscase Lijn 1 en 2' is rekening gehouden met afwijkingen in de gehanteerde parameters door een gevoeligheidsanalyse voor de reizigersprognoses op te nemen. Deze analyse geeft aan wat de gevolgen voor de exploitatie en de businesscase zijn van afwijkingen van 5, 10, 15 en 20% in de voorspelde reizigersprognoses naar beneden of naar boven. Uit deze gevoeligheidsanalyse blijkt dat de reizigersopbrengsten bij een afwijking van 20% maximaal ongeveer € 2 miljoen per jaar kunnen afwijken. Indien zich in de eerste vijf jaar een afwijking voordoet, die tot minder of meer opbrengsten leidt dan nu verwacht, dan is deze afwijking gedurende die periode geborgd met de afspraken tussen ons en het gemeentebestuur.

**Vraag 2:** Uit het controle rapport van AT Osborne valt niet op te maken of het rekenmodel inclusief de gehanteerde systematiek, dat ten grondslag ligt aan alle berekeningen, geaudit is. Kunt u hierop reageren?

**Antwoord:** Aan de business case ligt een uitgebreid en complex excel-rekenmodel ten grondslag. AT Osborne is niet gevraagd een audit uit te voeren, maar is gevraagd om een second opinion te geven. Conform onze opdracht is de gehanteerde systematiek op essentiële onderdelen geverifieerd. Daarnaast zijn steekproeven uitgevoerd, onder andere op de exploitatieraming, de kostenraming en de koppeling met de Business Case. Bovendien heeft AT Osborne de ontwikkeling van de Business Case in de tijd onderzocht en de toelichting van de opstellers van de Business Case hierop beoordeeld.

Het excel-model is wel in detail door een andere, hierin gespecialiseerde, organisatie (F1F9) onderzocht op rekenkundige juistheid en consistentie.

Daarnaast zijn medewerkers van provincie en gemeente, die onderdeel uitmaken van de financiële begeleidingsgroep, inhoudelijk behoorlijk diep in het model gedoken. Bijvoorbeeld of, afhankelijk van het onderdeel van de berekening, de juiste disconteringsvoeten zijn gehanteerd, of de uitgaven met betrekking tot

investeringen op basis van de planning logisch in de tijd zijn geplaatst en of de beschikbaarheidsvergoedingen op het juiste moment gaan lopen.

**Vraag 3:** blz. 11 Doorrekening van 5 varianten is wellicht teveel gevraagd, mede gezien de beschikbare ontwerpvergoeding van 1 mln. per deelnemer. (Op blz. 50 van de Aanbestedingsmethode wordt gesproken over maximaal 2 mln. per deelnemer). Bent u van mening dat, onder verwijzing naar de voorgestelde tegemoetkoming in de kosten, voldoende kwalitatief toereikende, adequate en competitieve offertes mogen worden verwacht.

**Antwoord:** Ten aanzien van de vijf varianten: Voor wat betreft de exploitatieopties is inmiddels, mede naar aanleiding van de rapportage van AT Osborne, besluitvorming voor de stuurgroep RegioTram in voorbereiding om dit op een andere manier vorm te geven.

De ontwerpkostenvergoeding is marktconform en wij hebben geen reden aan te nemen dat er niet voldoende kwalitatief toereikende, adequate en competitieve offertes mogen worden verwacht.

## **CDA**

**Vraag 4:** Zijn er (contractuele) afspraken gemaakt over de toerekening van de extra opbrengsten busvervoer (blz. 5)?

**Antwoord:** De stuurgroep RegioTram stelt voor om de exploitatie van de RegioTram onder te brengen bij het OV-bureau Groningen Drenthe. Het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau bespreekt dit voorstel op 4 november 2010. Onderdeel van dit voorstel zijn de afspraken over de toerekening van de extra opbrengsten busvervoer. Indien het DB van het OV-bureau akkoord gaat met het voorstel, zijn deze afspraken geborgd. In dat geval ligt zowel de opbrengstverantwoordelijkheid van de bus als de opbrengstverantwoordelijkheid van de tram bij het OV-bureau, waarbij voor de eerste vijf jaren de gemeente en provincie Groningen garant staan.

**Vraag 5:** Wordt er gewerkt aan een gezamenlijke opdrachtformulering? Wordt deze nog aan de Staten voorgelegd (blz. 9)?

**Antwoord:** Ja hier wordt aan gewerkt. Wij hebben de aanbevelingen van AT Osborne ter harte genomen. Deze vormden de basis voor de nadere financiële afspraken met de gemeente en zullen een vertaling krijgen in de GR (gemeenschappelijke regeling). Deze overeenkomst wordt aan u voorgelegd, zodra deze gereed is.

**Vraag 6:** Neemt het College de aanbevelingen omtrent het program van eisen en de vaststelling vooraf van de eisen die in beginsel vast staan en de eisen die met gegadigden nader worden ingevuld, over (blz. 9)?

**Antwoord:** Ja, zoals wij in de voordracht hebben aangegeven, zullen wij deze aanbeveling overnemen en zullen wij vóór de start van de aanbesteding bepalen welke eisen in beginsel vaststaan en welke eisen gedurende de aanbestedingsfase met gegadigden nader ingevuld kunnen worden. Daarnaast wordt in het kader van het project RegioTram al een begin gemaakt met het smart formuleren van de toepisen van het integrale vervoersysteem en het concept functioneel programma van eisen.

**Vraag 7:** Hoe kijkt het College aan tegen de adviezen ten aanzien van de verhoging van de vergoeding en het beperken van het aantal exploitatiescenario's (blz. 11)?

**Antwoord:** Zie het antwoord op vraag 3 ten aanzien van de uit te vragen varianten. In de voordracht hebben wij aangegeven dat wij de dialoofase van de aanbesteding willen gebruiken om het aantal uit te vragen varianten voor de exploitatie te bepalen. We willen namelijk enerzijds zoveel mogelijk creativiteit en informatie uit de markt proberen te halen, maar het anderzijds niet te complex en te duur maken door teveel varianten uit te vragen.

De verhoging van de vergoeding zal plaatsvinden conform de aanbevelingen van de Rijksbreed ingestelde commissie Transactiekosten. In de exploitatieraming hebben wij hiermee rekening gehouden, zoals ons is aanbevolen.

**Vraag 8:** Wanneer wordt de publiek-publieke overeenkomst nader uitgewerkt? Worden de aanbevelingen in die uitwerking meegenomen (blz. 12)?

**Antwoord:** Zoals wij in de voordracht en tijdens de informatiebijeenkomst van 13 oktober 2010 hebben aangegeven, wordt de publiek-publieke overeenkomst (PPO) zoveel mogelijk vervangen door de overeenkomst in het kader van de oprichting van de GR. In het geval dat een aantal afspraken uit de PPO niet kunnen worden vervangen, worden deze als bijlage bij de GR gevoegd. De oprichting van de GR moet conform de huidige planning voorjaar 2011 gereed zijn.

**Vraag 9:** Wordt er een projectplan, inclusief begroting en taken/bevoegdhedenverdeling van het projectbureau opgesteld, alsmede inzichtelijk gemaakt hoe de aansturing van het projectbureau zal gaan verlopen (blz. 13)?

**Antwoord:** Ja dit wordt opgesteld. Het projectbureau heeft al een conceptversie gereed van het plan van aanpak voor de fase van de aanbesteding. Dit concept wordt in de komende weken verder uitgewerkt tot een definitieve versie. In dit plan van aanpak wordt ook aangegeven hoe de aansturing van het projectbureau tijdens de fase van de aanbesteding zal verlopen.

**Vraag 10:** Wordt er rekening meegehouden dat de spoorlijnen in de toekomst geëlektrificeerd kunnen worden?

**Antwoord:** De plannen voor de RegioTram belemmeren het eventueel in de toekomst elektrificeren van de spoorlijnen niet, doordat deze trams zowel elektrisch als op diesel kunnen rijden. Bij het doorrijden de regio in met trams kan er daardoor rekening worden gehouden met eventuele plannen voor (gedeeltelijke) elektrificatie van de spoorlijnen. Daarnaast is het gezien de ontwikkelingen op het gebied van alternatieve aandrijvingstechnieken wellicht in de toekomst mogelijk om zonder bovenleiding te rijden.

**Vraag 11:** Is het mogelijk de vervoerder hybride voertuigen vanaf begin te laten inzetten op het spoor?

**Antwoord:** Ja dit is mogelijk. Hybride trams zijn echter onder andere in aanschaf en afschrijving duurder dan trams zonder dieselmotor. Aangezien het mede door de huidige treinconcessie met Arriva tot 2020 in elk geval niet mogelijk is om al de regio in te rijden over bestaand spoor, rijden de trams de eerste jaren na de aanleg van de twee tramlijnen in de stad Groningen alleen op elektrische aandrijving. Het

is dan dus nog niet nodig dat deze trams ook al een dieselmotor hebben. Wij laten deze keuze echter bewust aan de markt, zodat zij kunnen aangeven of het voor hen goedkoper is om direct hybride trams aan te schaffen of dat zij eerst trams willen aanschaffen zonder dieselmotor en dan later trams willen ombouwen of bijkopen. Daar komt bij dat niet alle trams de regio in zullen gaan rijden.

**Vraag 12:** Is er een verkenning uitgevoerd m.b.t. de marktbijdragen?

**Antwoord:** De business case berust op reële aannames die zijn gebaseerd op ervaringen bij andere recent aanbestede PPS-Projecten. Daarnaast is er tweemaal een marktconsultatie gedaan.

**Vraag 13:** Steeds meer studenten studeren via het web. Is daar bij de berekening van de prognoses rekening mee gehouden?

**Antwoord:** De normale trends in Nederland zijn in het vervoersmodel verwerkt, er is niet expliciet rekening gehouden met een bovenmatige groei van het aantal studerende studenten via het web. Overigens vindt juist de grootste groei als gevolg van de invoering van de tram niet plaats onder studentenverplaatsingen maar juist door verplaatsingen van 'niet'studenten. Daarnaast zien we dat ondanks deze trend het aantal reizigers naar Zernike ook nog steeds blijft stijgen.

**Vraag 14:** Als ten gevolge van de afschaffing van de OV-studentenkaart de dienstregeling wordt afgeschaft schuilt hierin niet het gevaar dat er veel minder gebruikers zijn en tengevolge daarvan minder opbrengsten en zo een neerwaartse spiraal ontstaat?

**Antwoord:** In het regeerakkoord is aangegeven dat de OV-studentenkaart niet wordt afgeschaft maar dat slechts die studenten die lang studeren (nominaal + 1) geen OV-studentenkaart meer krijgen. Het te verwachten effect hiervan is gering. Wij verwachten dan ook niet dat dit tot een verlaging van het voorzieningenniveau zal leiden. Van afschaffing van de dienstregeling zal in elk geval geen sprake zijn.

**Vraag 15:** Hoe realistisch is nog het raamwerk regio rail nu de bouwopgaven alom worden bijgesteld?

**Antwoord:** Alleen de harde plannen, waarover besluiten zijn genomen, zijn meegenomen in het vervoermodel. Indien hier wijzigingen op plaatsvinden zal dit een effect hebben op het te verwachten aantal reizigers. Wij verwachten dat deze effecten niet groot zullen zijn. Zeker niet gezien de huidige groeicijfers van het openbaar vervoer. Deze groeicijfers laten zien dat de voorspelde groei realistisch is en wellicht zelfs nog wel aan de lage kant is.

De groei die het OV-bureau constateert tussen 2005 en 2009 bedraagt voor het totale openbaar vervoer per bus 22 %. De totale groei tussen 2004 en 2010 in het regionale treinvervoer is 21,7% geweest. De gemiddelde groei ligt daarmee zelfs nu al hoger, nog zonder uitvoering van het Raamwerk RegioRail tot 2020, dan de gemiddelde groei per jaar in het vervoermodel met de maatregelen uit het Raamwerk RegioRail tot 2020. Daarnaast is het Raamwerk RegioRail nadrukkelijk niet alleen bedoeld voor de korte termijn. Het is een ontwikkelmodel met een visie op het openbaar vervoer, dat in de komende decennia kan worden uitgebouwd.

**Vraag 16:** In april 2011 is er een update van de businesscase. Wat zijn de gevolgen als het bedrag van 17.5 miljoen euro niet kan worden afgedekt?

**Antwoord:** De businesscase is bedoeld om een reëel inzicht te krijgen in de vraag of de beschikbare middelen toereikend zijn om het project uit te voeren. Zowel in het voorjaar van 2011 als eind 2011/begin 2012 vindt actualisatie van de businesscase plaats.

In de businesscase zitten verschillende, voornamelijk conservatieve en realistische aannames. De post van € 17,5 miljoen als onderdeel van de aanname voor de rentebaten is niet direct conservatief te noemen. Hiervoor moeten nog nadere afspraken gemaakt worden, onder andere met het rijk.

Tijdens de eerste gesprekken met de marktpartijen wordt steeds meer duidelijkheid verkregen over verschillende andere aannames in de businesscase, waardoor ook deze aannames steeds harder worden. Een eerste update van de businesscase is conform de huidige planning te verwachten in april 2011 na de afronding van de prekwalificatiefase van de aanbesteding. Op dat moment willen wij ook meer duidelijkheid hebben over de nadere afspraken met rijk. Doordat dan verschillende aannames harder zijn geworden, kan worden bekeken hoe dit uitpakt op de totale businesscase. Indien de businesscase op dat moment niet sluitend is, bijvoorbeeld doordat nog niet de hele de post van € 17,5 miljoen voldoende hard is en dit daarnaast nog onvoldoende wordt gecompenseerd door meevallers op andere gebieden, dan zal dit alsnog voor de start van de dialoofase eind 2011/begin 2012 voldoende hard gemaakt moeten worden. Dat is namelijk het moment dat er een volgende update van de businesscase komt, omdat wij dan samen met de gemeente Groningen de definitieve plafondprijs moeten vaststellen.

Op het moment dat (een deel van) de aanname van € 17,5 miljoen onvoldoende onderbouwd blijft, wordt (dat deel van) deze aanname niet opgenomen in de businesscase. Het kan dan zijn, dat de businesscase toch sluitend is, doordat andere aannames aangepast zijn naar aanleiding van de gesprekken met de marktpartijen en doordat de tracés nog verder uitgewerkt zijn. Indien dit niet het geval is, moet er naar versoeringen worden gezocht. De aanpassingen zullen uiteindelijk worden vertaald in de plafondprijs, zodanig dat de projectkosten binnen het beschikbare en taakstellende budget blijven.

**Vraag 17:** Wordt er rekening gehouden met voldoende parkeermogelijkheden bij nieuwe stations?

**Antwoord:** Ja hier wordt rekening mee gehouden. ProRail kent basisnormen waar elk station aan moet voldoen en past deze ook toe op nieuwe stations. Hierbij wordt er ook gekeken naar voldoende parkeermogelijkheden. Daarnaast is dit ook voor ons een belangrijk aandachtspunt vanuit de gezamenlijke visie op het regionale openbaar vervoer zoals verwoord in onder meer het Raamwerk RegioRail en de Regiovisie 2030.

**Vraag 18:** Op welke wijze wordt geborgd dat de tram na 2020 ook daadwerkelijk de regio ingaat?

**Antwoord:** Wanneer de tram daadwerkelijk de regio in gaat rijden, hangt onder meer af van het daadwerkelijke reizigersaanbod na 2020. Voor de periode 2020-2040 is het nu nog lastig om dit echt goed te voorspellen. Ook de beschikbare investeringsbijdrage en bijdrage in de exploitatie moeten helder zijn.

Wat op dit moment wel kan, is de randvoorwaarden vastleggen die doorrijden de regio in mogelijk maken. Dit wordt nu geborgd door hiermee rekening te houden bij de aanleg van de infrastructuur van de tramlijnen in de stad, de eisen die worden

gesteld aan de voertuigen en door doorrijden de regio in als voorwaarde mee te nemen bij de aanbesteding.

Daarnaast heeft het portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer (POVV) van de Regio Groningen-Assen op 20 oktober 2010 aan de stuurgroep van de regio Groningen-Assen voorgesteld om onder regie van het programmabureau regio Groningen Assen een Plan van Aanpak op hoofdlijnen op te stellen voor het doorrijden de regio in. Het Plan van Aanpak op hoofdlijnen dient in het eerste kwartaal van 2011 gereed te zijn, waarmee nog eens wordt getoond dat het doorrijden de regio in een onlosmakelijk onderdeel is van het Raamwerk Regiorail. Wij verwachten dat deze stuurgroep met het voorstel van het POVV in zal stemmen.

Vanaf 2020 kan dit daarnaast worden geborgd door hiermee rekening te houden in de nieuwe concessie voor het regionale spoor en door voorstellen te doen om middelen te reserveren in de programma's van rijk, regio en provincie vanaf 2020 (bijvoorbeeld het MIRT, het MIP en ons eigen MIT) voor de investeringskosten van doorrijden de regio in.

**Vraag 19:** In de wijze van aanbesteding zit een prikkel om kostenefficiënt te werken. Op welke wijze is de uitvoering daarvan gewaarborgd?

**Antwoord:** Dit is geborgd doordat het consortium straks niet alleen verantwoordelijk is voor de aanleg van de twee tramlijnen, maar ook voor het beheer en onderhoud hiervan gedurende 22,5 jaar. De kostenefficiëntie in de aanbesteding zit verder in het gunningscriterium dat voor een belangrijk deel wordt bepaald door de te bieden prijs (die voor een deel wordt bepaald door efficiencywinst en innovatie). In de DBFMO-Overeenkomst wordt een betalingsmechanisme opgenomen dat voorziet in de mogelijkheid om effectieve kortingen op de beschikbaarheidsvergoedingen op te leggen als niet wordt voldaan aan eisen op het gebied van tijdige beschikbaarheid, kwaliteit, stiptheid, etc. van de dienstverlening. Deze prikkel is naar ons oordeel voldoende om de nakoming van de geleverde prestaties te kunnen waarborgen.

### **Commissiebreed**

**Vraag 20:** Worden de extra opbrengsten bij de bestaande buslijnen als gevolg van reizigersgroei die aan de RegioTram toevallen, toegekend en hoe wordt dit contractueel vastgelegd? En hoe wordt er gehandeld in het omgekeerde geval (blz. 5)?

**Antwoord:** Ja, echter ook de minderopbrengsten. Als er een buslijn verdwijnt, kost dit niet alleen minder maar zijn er op die buslijn ook geen opbrengsten meer. Het verschil in kosten en opbrengsten aan de buskant is meegenomen in de totale exploitatieberekening. In zijn totaliteit levert dit een besparing op de bus op van € 1,4 miljoen, die mag worden toegerekend aan de tram. Deze besparing is namelijk het gevolg van de invoering van de tram. Wat echter niet is meegenomen, is de natuurlijke (autonome) groei aan reizigersopbrengsten op de buslijnen die niet worden vervangen door de tram.

Dit wordt contractueel vastgelegd bij het voorstel van de stuurgroep RegioTram om de opbrengstverantwoordelijkheid voor de tram ook onder te brengen bij het OV-bureau. Hierdoor ligt de opbrengstverantwoordelijkheid van de bus en tram op

dezelfde plek, waardoor dit een stuk makkelijker te regelen is. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 4.

**Vraag 21:** Het tekort in de verschillende opeenvolgende versies van de business case geeft een neerwaartse tendens. Het tekort neemt steeds verder af. Waren er in deze exercitie geen tegenvallers te benoemen (blz. 6)?

**Antwoord:** Het afnemen van het tekort in opeenvolgende versies van de business case heeft te maken met inhoudelijke keuzes, niet met rekenkundige mee- of tegenvallers. In de versies 2 t/m 4 is respectievelijk de keuze gemaakt om rekening te houden met een beperkte meerwaarde als gevolg van de gekozen aanbestedingsstrategie, een aantal optimalisaties door te voeren (waaronder lichtere trams en opbrengsten nieuw voor oud), in de laatste versie van de business case worden de renteopbrengsten toegerekend aan het project (die in de voorgaande versies slechts als dekkingsmogelijkheid 'onder de streep' vermeld stonden) en wordt voorzien in een aanvullende bijdrage.

**Vraag 22:** Worden veiligheidsrisico's vervat in een Integraal Veiligheidsplan (blz. 10)?

**Antwoord:** Wij gaan deze aanbeveling van AT Osborne oppakken. Zoals wij in de voordracht hebben aangegeven, worden de kaders voor de integrale veiligheid van het vervoersysteem vastgesteld. De realisatie van deze vastgestelde kaders is vervolgens aan de uiteindelijke opdrachtnemer. Overigens is de veiligheid nu ook al integraal meegenomen bij het ontwerp van lijn 1 en 2.

## De RegioTram op Hoofdlijnen

### *Commissiebreed*

**Vraag 23:** Welke planalternatieven zijn in het verleden gepasseerd? Welke analyses hebben ertoe geleid dat ze zijn afgefallen? Wat waren de gehanteerde criteria?

**Antwoord:** In het verleden is in de Verkenningennota STOV (2002) en de Planstudie HOV CS-Zernike (2005) een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden van structurele verbetering van het openbaar vervoer in Groningen. Hierbij zijn de mogelijkheden van bus en tram met elkaar vergeleken. Conclusie van de verkenning was dat concentratie van vervoer op hoofdassen in de stad nodig was om voldoende kwaliteit te kunnen bieden voor een goede bereikbaarheid. In de verkenningennota STOV werd reeds geconcludeerd dat de tram het meest geschikt is voor het openbaar vervoer op de hoofdassen. De tram heeft een grotere capaciteit en kan daardoor meer reizigers vervoeren tegen minder kosten. De tram zorgt tevens voor een betere doorstroming van het openbaar vervoer binnen de stad en voor een verbetering van de leefbaarheid en de beleving van het openbaar vervoer. Het is de regio Groningen - Assen die met de opstelling van de verkenningennota 'Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer' (STOV) aan de wieg heeft gestaan van de ontwikkeling van deze vorm van hoogwaardig openbaar vervoer. Het is de stuurgroep regio Groningen – Assen geweest die op 15 december 2006 heeft besloten het concept RegioTram als eindbeeld te laten fungeren van het na te streven Kolibri openbaar vervoernetwerk. Het is ook deze stuurgroep geweest die het projectbureau RegioTram heeft ingesteld.

Voor zowel bus als trein gaat het bij de besluitvorming over de introductie van de RegioTram om een belangrijke beleidskeuze. Daarom heeft u er bij ons op aangedrongen de RegioTram op eenduidige wijze te willen afzetten tegen een volwaardig alternatief in de vorm van het doorontwikkelen van het openbaar vervoer op basis van een verbeterd busnetwerk. De Stuurgroep RegioTram heeft aan het OV-bureau Groningen Drenthe de opdracht gegeven om een dergelijk volwaardig busalternatief te ontwikkelen en door te rekenen. In onze brief van 10 juni 2009 (zaaknummer 184705) hebben wij de uitgangspunten en randvoorwaarden van dit onderzoek aan u voorgelegd, juist om volstrekt helder te krijgen dat het onderzoek ook daadwerkelijk beantwoordt aan uw verwachtingen. Overleg met u over deze brief heeft geleid tot een aantal opmerkingen en aanvullingen die in het onderzoek zijn meegenomen.

Het resultaat van dit onderzoek hebben wij u per brief van 17 december 2009 (zaaknummer 223716) toegezonden. In deze brief hebben wij ook onze conclusies op basis van dit onderzoek verwoord. Daarnaast zijn de resultaten van dit onderzoek tijdens een informatiebijeenkomst op 6 april 2010 aan u gepresenteerd. U heeft er voor gekozen deze brief en de resultaten van dit onderzoek te willen betrekken bij uw behandeling van de nu voorliggende voordracht. Daarom beperken wij ons op deze plaats tot de wat ons betreft belangrijkste conclusies die te trekken zijn uit de onderzochte alternatieven. Hierbij hebben wij als begrenzing de vervoerswaarde en de kosten (en dan vooral die met de exploitatie gemoeid zijn) aangehouden, omdat de provinciale betrokkenheid zich vooral op deze aspecten richt. Die conclusies wijken overigens niet af van hetgeen wij in onze brief van 17 december 2009 uitgebreid hebben verwoord.

### *Treinmodel*

Zoals we ook duidelijk in onze brief van 17 december 2009 hebben aangegeven vinden wij “niks doen” geen optie. “Niks doen” komt overeen met het zogeheten Treinmodel. Dit model behelst kort gezegd het continueren van het huidige bussysteem in 2020 na uitvoering van de vele maatregelen op het spoor. Het Treinmodel leidt niet alleen tot toenemende jaarlijks terugkerende exploitatielasten, maar vereist tevens forse (nog niet bepaalde) investeringen om de doorstroming van busverkeer en waarschijnlijk ook het autoverkeer te garanderen. De kwaliteit van de hele OV keten wordt met het Treinmodel niet verbeterd, waardoor er minder mensen gebruik van het openbaar vervoer gaan maken dan mogelijk is. Daarmee kwalificeren wij dit Treinmodel als een zeer ongewenst model en om die reden is dit model dan ook niet verder uitgewerkt.

### *Het Busknopenmodel / Busknopenmodel-light*

Het Busknopenmodel kenmerkt zich door het inrichten van busknopen aan de rand van de stad. Hier hebben verschillende regionale en stadsbuslijnen aansluiting op elkaar. Tevens worden hier voorzieningen voor P+R ingericht. De aanlegkosten van realisering van dit Busknopenmodel zijn wel doorgerekend en geraamd op € 207 miljoen met een afwijkingmarge van +/- 30%. De jaarlijks terugkerende exploitatielasten nemen fors toe ten opzichte van de huidige situatie met een bedrag van ongeveer € 10,7 miljoen. Extra busvervoer kost dus jaarlijks fors meer geld. Deze onderzoeksresultaten maken een keuze voor dit model onaantrekkelijk. Bovendien geldt ook bij dit model dat de potentie die het openbaar vervoer kan bieden niet maximaal wordt benut.

Via een uitgevoerde second opinion is het Busknopenmodel-light ontwikkeld. Dit afgeslankte Busknopenmodel richt zich niet op het optimaliseren van de kwaliteit van het Busknopenmodel, maar richt zich op een optimalisatie in financiële zin door de kostendekkingsgraad te vergroten. Het Busknopenmodel-light heeft daardoor een lagere kwaliteit dan het Busknopenmodel, aangezien de frequentie is verlaagd, een deel van de tangentlijnen is geschrapt en minder infrastructuur wordt aangelegd. Hierdoor worden reizigers met een langere reistijd geconfronteerd. Ook hierbij zal dan fors geïnvesteerd moeten worden in (doorstromings)maatregelen voor de bus. Deze kosten zijn geraamd op € 147 miljoen met een afwijkingmarge van +/- 30%. De jaarlijkse meerkosten voor de exploitatie ten opzichte van de huidige situatie blijven bij dit afgeslankte Busknopenmodel met de berekende € 7,1 miljoen per jaar evenwel fors van omvang.

Zoals u weet, bekostigen wij de exploitatie van het openbaar vervoer uit de jaarlijkse uitkering BDU Verkeer en Vervoer. Het dekken van genoemde jaarlijkse meerkosten in de huidige situatie zou al tot forse ingrepen in de besteding van de BDU leiden. Het zal u duidelijk zijn dat ook vanuit de exploitatiekant het Busknopenmodel-light alles behalve aantrekkelijk is. Voor het overige blijven dezelfde nadelen gelden als zo-even aangehaald bij het Busknopenmodel en daarnaast spelen ook nog overige aspecten een rol in de afweging zoals leefbaarheid, structurerende werking, woon- en leefklimaat, binnenstadsomzet etc.

### *Translohr*

Aanvullend op uw verzoek naar een volwaardig alternatief in de vorm van een verbeterd busnetwerk zijn nog twee alternatieven in de beschouwing betrokken. Het eerste is de Translohr, waarop wij recent naar aanleiding van vragen van de VVD statenfractie zijn ingegaan in onze brief van 25 mei 2010 met zaaknummer 249327 en de op 7 september 2010 verstuurd antwoorden op aanvullende vragen met zaaknummer 262202. De omstandigheid dat de Translohr niet past in het

ontwikkelde Raamwerk RegioRail, waarin stad en regio overstaploos worden verbonden en tram en trein worden geïntegreerd, is de belangrijkste reden dat wij dit vervoermiddel niet verder in de beschouwingen hebben meegenomen. Door zowel treinen als trams op het spoornetwerk te introduceren, wordt een fijnmaziger netwerk gecreëerd, doordat de trams de stations bedienen binnen de regio Groningen - Assen en de treinen alleen de grootste stations. Dit levert ook reistijdvoordeel op voor treinreizigers van buiten de regio Groningen - Assen, omdat de trein op minder stations halteert. De forse investeringen in het regionale spoor tot 2020 kunnen hierdoor na 2020 zo optimaal mogelijk worden benut. Met de Translohr is deze integratie niet mogelijk. De Translohr kan volgens ons wel gezien worden als mogelijke variant van een stadstram, die niet de regio inrijdt over bestaand spoor.

Daarnaast zijn wij er niet van overtuigd dat de aanlegkosten van een Translohr substantieel lager zullen zijn, dan de aanlegkosten van een tram. De Translohr kan toe met een iets lichtere fundering en minder ruime boogstralen dan de tram. Maar ook met de komst van de Translohr dienen de straten te worden opengebrouwen om kabels en leidingen te verleggen. Verder zal ook bij de Translohr de openbare ruimte opnieuw moeten worden ingericht.

#### *Dubbelgelede bussen*

Het rapport 'De mogelijkheden van inzet van dubbelgelede bussen in het Raamwerk RegioRail' gaat in op de vraag in hoeverre het mogelijk is om dubbelgelede bussen in plaats van trams in te zetten op de tracés van de twee tramlijnen. Dit onderzoek is op verzoek van de Stuurgroep RegioTram uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat voor dit dubbelgelede bussenmodel geldt dat:

- de investering goedkoper is;
- de exploitatie iets duurder is;
- op het gebied van kwaliteit ingeleverd wordt;
- het opvangen van (de verwachte) verdere groei na 2020 niet goed mogelijk is;
- doorrijden in de regio niet mogelijk is.

In financieel opzicht (investeringen/exploitatie) komt naar voren dat de inzet van dubbelgelede bussen in eerste instantie aantrekkelijk lijkt. Tegelijkertijd blijkt echter dat, net als bij de Translohr, het inzetten op dubbelgelede bussen het loslaten betekent van het ontwikkelingsperspectief van het Raamwerk RegioRail met een tram waarin stad en regio overstaploos worden verbonden. Doordat met dubbelgelede bussen de verwachte verdere groei na 2020 niet goed kan worden opgevangen en doorrijden in de regio niet mogelijk is, zijn bij een keuze voor dubbelgelede bussen na 2020 juist forsere investeringen nodig dan met de RegioTram. Hierdoor worden de lagere investeringskosten nu na 2020 weer teniet gedaan en blijft een kwalitatief minder openbaar vervoernetwerk met een duurdere exploitatie over dan bij een keuze voor de RegioTram. Daarmee is in onze ogen de dubbelgelede bus geen alternatief voor de RegioTram. Dit overigens nog los van de vele andere in de bijlage beschreven nadelen die kleven aan de dubbelgelede bussen, zoals de doorstromingsproblemen die gaan ontstaan, de ruimte die nodig is voor de inpassing en negatief zal uitpakken op de verkeersveiligheid, alsook de emissie- en geluidshinder van dubbelgelede bussen. Wij blijven daarom vasthouden aan de keuze voor de RegioTram, omdat dit de meeste vervoerswaarde biedt, dit het meest toekomstbestendig is en dit het beste perspectief biedt om autorijders de overstap naar het openbaar vervoer te laten maken.

### *Conclusie alternatieven RegioTrammodel*

Zoals wij ook in onze brief van 17 december 2009 hebben aangegeven blijven wij een systeemsprong in het openbaar vervoer onontkoombaar vinden en blijft het RegioTrammodel onze voorkeur genieten. Niet alleen om de exploitatielasten van het openbaar vervoer in toom en daarmee betaalbaar te houden, maar ook om de aanstaande investeringen in het regionale spoor maximaal te kunnen laten renderen met een zo hoogwaardig mogelijke openbaar vervoerketen.

Verder maakt de RegioTram het in de toekomst mogelijk door te rijden de regio in over bestaand spoor, waardoor stad en regio overstaploos met elkaar zijn verbonden en tenslotte biedt de RegioTram ten opzichte van de besproken alternatieven ook voordelen op onder meer het gebied van leefbaarheid, milieu en structurerende werking.

Het onafhankelijke adviesbureau AT Osborne is door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen en ons gevraagd om een second opinion op het project RegioTram uit te voeren en daarbij aan te geven wat de belangrijkste risico's voor de gemeente en provincie zijn. Voor deze second opinion heeft AT Osborne ook gekeken naar de onderzochte alternatieven. In de conclusies van haar second opinion op het project bevestigt AT Osborne onze conclusie dat de RegioTram de beste oplossing is voor het bereikbaarheids- en leefbaarheidsvraagstuk.

**Vraag 24:** Mochten de onderhoudswerkzaamheden aan wegen en riolen boven 3,6 mln. uitstijgen hoe luiden dan de afspraken en voor wiens rekening komen de extra kosten (blz. 24)?

**Antwoord:** Het bedrag op pagina 24 van de Businesscase heeft betrekking op eenmalige opbrengsten voor "nieuw voor oud". Het zijn dus geen kosten, maar baten. De kosten van onderhoudswerkzaamheden aan riolering en straatprofiel zijn volledig opgenomen in de business case. De kosten voor beheer en onderhoud maken deel uit van het contract en komen daarmee voor rekening van de opdrachtnemer.

**Vraag 25:** Voor wat betreft de (publieke) restrisico's zijn er afspraken gemaakt. Hoe is de afstemming tussen partijen, komt er een risicoparagraaf ter zake en hoe is de verdelingssystematiek aangaande de kosten (blz. 35/37)?

**Antwoord:** In artikel 7 van de aanvullende afspraken tussen provincie en gemeente is opgenomen dat de binnen het kader van de businesscase niet gedekte en gekwantificeerde restrisico's zullen worden verdeeld op basis van de oorspronkelijke afspraak ter zake van februari 2009 en de gemaakte afspraken over BDU en exploitatie in artikel 1 en 3. Dit betekent concreet dat:

- de bouwplanningsrisico's (= specifiek risico) voor de gemeente zijn;
- het aanvullend inflatierisico (= generiek risico) 50/50 voor gemeente en provincie is;
- het exploitatierisico (waaronder het beschikbaarheidsrisico) wordt opgelost binnen de vigerende afspraken van het OV Bureau, maar de eerste 5 jaar 50/50 voor gemeente en provincie is;
- de gebruikelijke restrisico's worden verdeeld tussen gemeente en provincie conform afspraken 2009 (generiek versus specifiek).

De risico's die hier voor de provincie uit voortvloeien, zullen worden betrokken in het onderzoek voor de actualisatie van het weerstandsvermogen van de provincie dat eind 2010 zal worden uitgevoerd.

**Vraag 26:** Er wordt gerekend met strippenkaarten. Reizen met de OV-chipkaart is voor kortere afstanden goedkoper. Meer reizigers worden ingeboekt op basis van strippenkaarten. Wat gebeurt er met de inkomsten als je inboekt op de OV-chipkaart?

**Antwoord:** Bij het berekenen van de inkomsten is rekening gehouden met het tariefsysteem dat op dit moment geldt in het stad- en streekvervoer. Ten behoeve van de implementatie van de OV-chipkaart is door het OV-bureau Groningen Drenthe een tariefstructuur volgens het Landelijk Tarievenkader (LTK), aangevuld met regionale producten, uitgewerkt.

Deze tariefstructuur en het daarbij behorende kilometertarief moet borgen dat bij de implementatie van de OV-chipkaart er sprake is van kostenneutraliteit voor de reiziger en opbrengstneutraliteit voor de opbrengstverantwoordelijke, in dit geval het OV-bureau. Deze kosten- en opbrengstneutraliteit wordt vanuit het ministerie door de zogenaamde commissie Kist beoordeeld. Indien hier niet aan wordt voldaan, mag de desbetreffende regio / concessie niet volledig over op de OV-chipkaart.

Vervolgens moet er minimaal één jaar sprake zijn van tariefvast. Dit houdt in dat de prijzen en producten in de betreffende regio / concessie in die periode niet mogen worden aangepast. Daarna is iedere decentrale overheid bevoegd om regionaal het tarief vast te stellen. Bij de start van de tram, zitten we inmiddels in die fase.

Samengevat komt het er dus op neer dat de komst van de OV-chipkaart de verwachte inkomsten niet negatief beïnvloedt. Sterker nog, de bevoegdheid om regionaal het tarief te bepalen, geeft ons de ruimte om in te spelen op regionale ontwikkelingen. Overigens is het ons uitgangspunt dat, net als bij de invoering van de OV-chipkaart, ook bij het gaan rijden van de tram, de gemiddelde reiziger niet duurder uit mag zijn. Omdat de nieuwe tariefstructuur een kilometertarief kent en er per gereisde kilometer wordt afgerekend, kan het voorkomen dat als gevolg van meer of minder gereisde kilometers de prijs ten opzichte van de bus voor de individuele reiziger wel verandert.

**Vraag 27:** Hoe vindt in 2020 afstemming plaats tussen bus-, trein-, en tramconcessie?

**Antwoord:** Net zoals nu ook de afstemming plaatsvindt tussen trein en bus. In overleg tussen provincie met het OV-bureau waar ook de gemeente deel van uitmaakt.

**Vraag 28:** De concessieduur is 22,5 jaar, na 2020 uitrol in de regio. Hoe kan geborgd worden dat een open aanbesteding kan plaats vinden rond 2020 als de concessie uitgegeven wordt tot 2032, met name daar waar het gaat om de uitrol in de regio. Hoe zit dat met de materiële investeringen die gedaan moeten worden in 2015, is de afschrijfperiode dan 5 jaar? Wat voor garanties krijgen we dat we niet gedwongen zijn om met de aanbieder in zee te gaan die in 2015 de exploitatie verzorgd. Zijn er financiële consequenties t.a.v. de aanbesteding voor deze korte periode en hoe hoog zijn die?

**Antwoord:** De DBFMO-Overeenkomst zal voorzien in een voldoende mate van flexibiliteit om de diverse wijzigings- en verlengingsopties te kunnen opvangen, c.q. rekening te houden met de gevolgen van derden / vervoerders die mogelijk van het "stadsnet" gebruik zullen maken. Daarbij zal te zijner tijd ook een voldoende mate

van *level playing field* moeten kunnen worden gegarandeerd. Er zal geen sprake zijn van afschrijving van materiële investeringen over 5 jaar, dat is in alle gevallen 22,5 jaar, de looptijd van de DBFMO-Overeenkomst na het moment van beschikbaarheid.

De exploitatie bestaat dus uit twee onderdelen. Het is belangrijk om dit onderscheid goed te maken. Aan de ene kant is dit het beheer en onderhoud van de infrastructuur en de afschrijving, dat bij de SPV ligt. Aan de andere kant is dit het daadwerkelijk laten rijden van de trams, dat bij een vervoerder komt te liggen. Alleen voor de concessie voor het laten rijden van de trams zullen verschillende opties worden uitgevraagd van bijvoorbeeld 5 of 12,5 jaar. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 3 over het uitvragen van de verschillende opties voor de exploitatie.

Daarnaast hebben wij in de voordracht aangegeven dat wij de dialoofase van de aanbesteding willen gebruiken om het aantal uit te vragen varianten voor de exploitatie van het laten rijden van de trams te bepalen. We willen namelijk enerzijds zoveel mogelijk creativiteit en informatie uit de markt proberen te halen, maar het anderzijds niet te complex en te duur maken door teveel varianten uit te vragen.

## Doorrijden de Regio in

### **CDA**

**Vraag 29:** Is het mogelijk in de aanbesteding een forecast mee te nemen op basis van prijspeil 2010 voor de aanbesteding van de regiotrajecten? Dit ook om zicht te krijgen op voordelen van gecombineerd gunnen.

**Antwoord:** Wij willen bij de verdere uitwerking tijdens de dialoofase met de marktpartijen bekijken hoe wij dit eventueel mee kunnen nemen, zonder dat het te complex wordt.

**Vraag 30:** Wat is de onzekerheidsmarge van de geraamde investeringskosten voor 2020-2040? Zijn er ook al eerste exploitatiecijfers opgesteld?

**Antwoord:** De in het rapport 'Doorrijden de regio in' gehanteerde investeringskosten voor 2020-2040 zijn gebaseerd op ramingen van Arcadis, welke een onzekerheidsmarge hebben van plus of min 30%. De in het rapport genoemde investeringskosten zijn vervolgens hiervan afgeleid. Zo is voor het verlagen van een perron gerekend met een kostenpost van € 125.000 per perron. Per locatie kan dit echter iets meer of iets minder bedragen.

Met de in het rapport genoemde investeringskosten is getracht een globaal beeld te geven van de kosten die gemoeid zijn met het doorrijden de regio in na 2020. Hieruit blijkt dat het overgrote deel van de visie voor 2020-2040 uit het Raamwerk RegioRail kan worden gerealiseerd tegen relatief lage investeringskosten ten opzichte van de visie tot 2020, mits de visie tot 2020 daadwerkelijk gerealiseerd wordt. Dit bevestigt het beeld dat met forse investeringen tot 2020 de basis gelegd is voor de verdere uitwerking in de periode daarna.

Voor het doorrijden de regio in zijn nog geen uitgebreide exploitatieberekeningen opgesteld. Dit is pas mogelijk indien er ook een dienstregeling is opgesteld en er gegevens zijn over het aantal reizigers. Hiervoor zijn geen modelberekeningen gemaakt. Wel is er, zoals opgenomen in bijlage 3 van het rapport 'Doorrijden de regio in' gekeken naar het exploitatieverschil tussen het uitbreiden van de frequentie met treinen en met RegioTrams.

Zoals in deze bijlage aangegeven verwachten we dat door de groei van het aantal reizigers op de corridor Groningen-Hoogezand hier als eerste iets gedaan moet worden om deze groei op te vangen. In de situatie tot 2020 rijden hier vier treinen per uur per richting. De verwachting is dat omstreeks 2020 het aantal reizigers de beschikbare capaciteit (maximale lengte van de trein en frequentie) overtreft. Zoals in het rapport 'doorrijden de regio in' is aangegeven, staan we dan voor de keuze om de treinfrequentie te verhogen, de perrons te verlengen of om met RegioTrams de regio in te rijden. Voor dat laatste hebben wij gekozen. Dit omdat we dan gericht extra capaciteit in kunnen zetten op die trajecten waar de vraag het grootst is, namelijk binnen de Regio Groningen-Assen.

In bijlage 3 is een berekening gemaakt van het verschil in exploitatiekosten tussen een uitbreiding met extra treinen versus een vergroting van de capaciteit met RegioTrams. Over het totaal van extra kosten versus extra opbrengsten gezien, betekent dit dat uitbreiding met RegioTrams per jaar bij een conservatieve berekening € 825.000,- gunstiger uitpakt dan met extra treinen. Op basis van deze berekeningen concluderen wij dat een uitbreiding met RegioTrams aanzienlijk gunstiger is dan een extra uitbreiding met treinen. Wel dient opgemerkt te worden

dat de totale exploitatiekosten van alle regionale lijnen negatief zijn. Dat houdt in dat er subsidie bij moet. Iedere uitbreiding die wordt doorgevoerd, of het nu met trams is of met treinen, kost extra geld. Bij trams is dit dus echter aanzienlijk minder extra geld.

### **Groen Links**

**Vraag 31:** Pagina 6: Kunt u de zin dat er 'zonder maatregelen' in het regionale treinvervoer tussen 2004 en 2010 al een groei is gerealiseerd van 21,7 % toelichten in het licht van onder andere:

- de kwaliteitssprong met het nieuwe treinmaterieel,
- de investeringen in station(sverbeteringen),
- het indikken van lijnen door parallelle buslijnen te schrappen

Wat is kortom het autonome gehalte van die groei?

**Antwoord:** U stelt dat er op pagina 6 van de notitie 'Doorrijden de regio in' staat dat er 'zonder maatregelen' in het regionale treinvervoer tussen 2004 en 2010 al een groei is gerealiseerd van 21,7%. Op pagina 6 van deze notitie staat echter het volgende: "Zonder de maatregelen uit het Raamwerk RegioRail tot 2020 groeit volgens modelberekeningen het regionale openbaar vervoer met 35% tussen 2004 en 2020. Inmiddels is zonder deze maatregelen in het regionale treinvervoer tussen 2004 en 2010 al een groei van 21,7% gerealiseerd."

Het woord 'deze' in de tweede zin verwijst naar de maatregelen uit het Raamwerk RegioRail tot 2020. Dit betekent niet dat er in de periode tussen 2004 en 2010 geen andere maatregelen zijn uitgevoerd. Zoals u in uw vraag terecht zelf ook aangeeft, zijn er in deze periode verschillende ontwikkelingen geweest die hebben bijgedragen aan de groei in het regionale treinvervoer. Dit maakt ook dat het exacte percentage aan autonome groei hier lastig uit te halen is, aangezien deze autonome groei onderdeel uitmaakt van de totale groei van 21,7% in deze periode.

**Vraag 32:** Wat zijn de groeicijfers tussen 2004 en 2010 van het aantal opstappers naar Groningen vanuit de railstations in Hoogezand-Sappemeer, Zuidhorn, Haren en Winsum?

**Antwoord:** Het jaar 2010 is nog niet afgelopen en daardoor zijn voor dit jaar nog niet alle cijfers bekend. Daarnaast beschikken wij alleen over de reizigerskilometers op de regionale lijnen, waarvoor wij een concessie hebben verleend. Voor station Haren hebben wij daarom geen cijfers beschikbaar. Voor de overige lijnen geldt dat de totale reizigerskilometers van 204.322.958 in het jaar 2004 tot 248.647.178 in het jaar 2009 zijn gestegen. Dat is een toename van ruim 21%. Dit gaat om de totale afgelegde afstanden qua reizen op deze lijnen. Verder hebben wij in de onderstaande tabel het aantal in- en uitstappers per werkdag opgenomen voor de bovengenoemde stations in de periode 2005-2010 met uitzondering van Haren. Deze cijfers zijn afkomstig van Arriva.

	2005	2006	2007	2008	2009
<b>Zuidhorn</b>	2.340	2.476	2.508	2.600	2.485
<b>Winsum</b>	1.968	2.169	2.037	2.307	2.265
<b>4 stations Hoogezand- Sappemeer</b>	2.704	3.002	3.705	3.731	3.031

De lichte daling in 2009 wordt voor Zuidhorn en Winsum voornamelijk veroorzaakt door de winterse omstandigheden in het laatste kwartaal van 2009. De daling voor de vier stations in Hoogezand-Sappemeer kan hier niet volledig door worden verklaard. Arriva geeft na navraag aan dat deze grotere daling, specifiek op de stations in Hoogezand-Sappemeer, door hen niet direct verklaard kan worden. Te meer omdat het beeld voor de gehele lijn Groningen-Nieuweschans in 2009 wel overeenkomt met het beeld van de andere lijnen en geen grote daling laat zien. De forse stijging van 2006 naar 2007 voor de stations in Hoogezand-Sappemeer wordt overigens veroorzaakt door de frequentieverhoging op deze lijn in 2007.

Voor het jaar 2004 beschikken wij niet over vergelijkbare in- en uitstapcijfers, aangezien dit een andere concessie betrof en NoordNed de cijfers op een andere manier bijhield dan Arriva.

**Vraag 33:** Kunt u dat voor wat betreft de stations in Hoogezand-Sappemeer afzetten tegen de ontwikkeling van het aantal busreizigers vanuit Hoogezand-Sappemeer naar de Stad en de ontwikkeling van het aantal autobewegingen vanuit Hoogezand-Sappemeer?

**Vraag 34:** Wat zijn de autonome componenten in het vervoermodel Goudappel – Coffeng als het gaat om Hoogezand-Groningen en wat zijn de variabelen?

**Antwoord (33 en 34):** De in vraag 33 bedoelde gegevens hebben wij niet beschikbaar. Dit zou een apart aanvullend onderzoek vragen met tellingen voor de situatie in Hoogezand-Sappemeer. In het verkeersmodel is de mobiliteitsontwikkeling gebaseerd op de autonome ontwikkeling van de mobiliteit, zoals voorspelt in economische scenario's. Dit zijn ruimtelijke ontwikkelingen (bouw van woningen en creëren werkgelegenheid) en verbeteringen in de bereikbaarheid (bijvoorbeeld als gevolg van snellere verbindingen en hogere frequenties) .

Bij de berekeningen voor het Raamwerk RegioRail (en alle andere berekeningen die in dit kader zijn uitgevoerd) is gebruikgemaakt van de regionaal vastgestelde referentie van het verkeersmodel. Het EC (European Coordination)-scenario van het Centraal Planbureau is gehanteerd als aanname over demografische en economische ontwikkeling. Verder zijn hierin de ruimtelijke ontwikkelingen uit de Regiovisie Groningen - Drenthe opgenomen. Deze zou u kunnen zien als de autonome componenten van het verkeersmodel. Het gaat hierbij immers om vastgesteld beleid. Het gebruikte scenario wordt ook landelijk toegepast.

Als variabelen kunt u de wijzigingen in het openbaar vervoernetwerk beschouwen. Deze zijn beschreven in het Raamwerk RegioRail en omvatten bijvoorbeeld de opening van de spoorlijn Veendam - Groningen en de introductie van twee tramlijnen in de stad.

Het effect op de mobiliteit van de autonome ontwikkelingen op de spoorlijn Hoogezand - Groningen is het verschil tussen de huidige situatie en de referentiesituatie in het model. Het effect van de variabelen op de mobiliteit is het verschil tussen de referentiesituatie van het model en de modeluitkomsten van het Raamwerk RegioRail. Deze zijn opgenomen in het Raamwerk RegioRail.

**Vraag 35:** Doorrijden tram naar Hoogezand: Kunnen de contouren van het trein/tramboekje worden geschetst? Hoeveel van de trams rijden door naar Hoogezand? Hoeveel niet?

**Antwoord:** In de periode 2016 en 2020 rijden er trams in de stad op de lijnen 1 en 2. De frequentie op beide lijnen is in de spits 8 keer per uur een tram per lijn per

richting. In de avonden rijden er minimaal 4 trams per uur per lijn per richting. Voor de regio voorzien wij dat maximaal 4 trams extra zullen gaan rijden tussen de treinen. Dit houdt dus in dat er ongeveer elke zeven en halve minuut een tram of trein komt.

Een exactere uitwerking van de corridor Hoogezand-Sappemeer moet aantonen of het verstandig is om deze vier trams per uur na 2020 in één keer toe te voegen. Een andere, financieel gezien mogelijk betere optie is om na 2020 naar vier trams per uur toe te groeien afhankelijk van de vraag, zoals op dit baanvak in de afgelopen jaren ook de uitbreiding van oorspronkelijk twee naar vier treinen per uur gerealiseerd is. Er kan dan, mogelijk al vrij snel na 2020, begonnen worden met het toevoegen van één of twee trams per uur of alleen trams tijdens spitsuren. Zeker ook gezien de huidige bezetting van de treinen tijdens de spitsuren op deze corridor, is het inzetten van trams naast de bestaande treinen tijdens de spitsuren hier waarschijnlijk rond 2020 al een realistische en kansrijke optie.

**Vraag 36:** Pagina 10: concessieverlening. De vraag is wat het extra gaat kosten als 2 maatschappijen dwars door elkaar heen gaan rijden op een tracé? Is het niet logisch dat complexe afstemming met dito risico's zich financieel zal vertalen in hogere kosten voor de overheid?

**Antwoord:** Om te voorkomen dat twee of meer partijen gaan concurreren is het naar onze mening verstandig om de opbrengstverantwoordelijkheid voor zowel de RegioTram als de trein na 2020 bij de overheid neer te leggen. Op deze manier krijgen de spoorvervoerders betaald voor de dienstregelingskilometers die zij maken, ongeacht het aantal reizigers. De overheid kan dan zelf beslissen, afhankelijk van beschikbare exploitatiebudgetten, reizigersopbrengsten en politieke ambities wanneer doorrijden in de regio gerealiseerd wordt.

Met de opbrengstverantwoordelijkheid voor het spoorvervoer bij de overheid (RegioTram en regionale trein) ontstaat een consequent en consistent beeld van een opbrengstverantwoordelijke overheid, aangezien ook de opbrengstverantwoordelijkheid voor de bus via het OV-bureau al bij de overheid ligt. Met de opbrengstverantwoordelijkheid dient ook de ontwikkelingsfunctie voor de RegioTram bij de overheid te komen. De wijze waarop bovenstaande exact zal worden ingericht zal de komende periode nader worden uitgewerkt.

**Vraag 37:** Op welke wijze wordt er de komende jaren door de (overheids)partners ingespeeld op de wens om de regiotram op de lijn naar Hoogezand te laten rijden in 2020? Welke afspraken voorziet het College op dit punt?

**Antwoord:** In het portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer van de Regio Groningen-Assen van 20 oktober 2010 is ook gevraagd om meer duidelijkheid over het doorrijden de regio in. Aan de stuurgroep van de regio Groningen-Assen wordt nu voorgesteld om onder regie van het programmabureau regio Groningen Assen een Plan van Aanpak op hoofdlijnen op te stellen voor de volgende stap: het doorrijden de regio in. Het Plan van Aanpak op hoofdlijnen dient in het eerste kwartaal van 2011 gereed te zijn, waarmee wordt getoond dat het doorrijden de regio in een onlosmakelijk onderdeel is van het Raamwerk Regiorail. Wij verwachten dat de stuurgroep hiermee in zal stemmen. Zodra het plan van aanpak gereed is, zullen wij u dit doen toekomen. In dit plan van aanpak kan bijvoorbeeld ook worden aangegeven hoe met de plannen voor het doorrijden met de RegioTram naar Hoogezand-Sappemeer kan worden aangesloten bij de plannen van de gemeente Hoogezand-Sappemeer met betrekking tot de stations in deze gemeente.

**Vraag 38:** Pagina 12: Als de regiotram doorgroeit naar 4 keer per uur dan kan dat bij het ombouwen van de stations 6 minuten reistijd opleveren voor reizigers uit Zuidbroek of Winschoten. Op dit moment zijn er 4 treinen per uur. Kan het College toelichten dat het inpassen van langzamere trams (minimaal 4) met 6 stops (inclusief Euroborg )inpasbaar is?

**Antwoord:** Bij de nadere uitwerking van het doorrijden de regio in dient inderdaad aandacht te worden geschonken aan de exacte dienstregeling die dan mogelijk is. Het lijkt ons een goed idee om in elk geval bij de het opstellen van het plan van aanpak voor de volgende stap aandacht te besteden aan de mogelijkheden met de dienstregeling. Een eerste uitwerking voor de corridor Groningen - Hoogezand Sappemeer ligt dan voor de hand. Het viersporig maken van het station Europapark en het baanvak tussen het Hoofdstation en station Europapark zorgt er voor dat het gehele baanvak tussen Groningen en Sappemeer Oost verdubbeld is. Daarmee wordt het in elk geval mogelijk om met vier trams per uur tussen de vier treinen per uur door te rijden.

**Vraag 39:** Is het slechts verlagen van de perrons op oude stationnetjes niet een te minimale invulling van de gewenste kwaliteitssprong die ook op die stations nodig is?

**Antwoord:** In de notitie 'Doorrijden de regio in' wordt sec aangegeven welke maatregelen noodzakelijk zijn om met de trams bij de perrons te kunnen halteren. Het slechts verlagen van de perrons zou inderdaad een minimale invulling van de gewenste kwaliteitssprong zijn. Echter in het kader van één van de RSP-projecten, Facelift Noordelijke Stations, wordt gekeken naar kwaliteitsverbeteringen op de stations langs de noordelijke nevenlijnen. In dit kader zullen dus ook de stations die in de toekomst wellicht door de tram worden gebruikt, aangepakt worden. Dit houdt in dat er gekeken wordt naar de fietsenstallingen, parkeervoorzieningen, sociale veiligheid, toegankelijkheid, perronoutillage en dynamische reisinformatie systemen. Indien de perrons in de toekomst voor de RegioTram zullen worden gebruikt, is daar dus dezelfde kwaliteit aanwezig als op de overige treinstations in de regio, doordat de gewenste kwaliteitssprong reeds is gerealiseerd.

### **Commissiebreed**

**Vraag 40:** Welke risico's zijn er wanneer op enig moment besloten wordt om de regio niet in te gaan?

**Antwoord:** Het belangrijkste risico bij niet de regio inrijden, is het laten liggen van reizigerspotentie. Met het doorrijden de regio in met RegioTrams wordt een grotere groep reizigers getrokken, dan met het opvangen van extra groei door meer treinen. Hierdoor kan de groei van het autoverkeer ook meer worden beperkt met het doorrijden met RegioTrams, dan met extra treinen. Een ander risico, indien wordt besloten om niet door te gaan rijden de regio in nadat de eerste twee lijnen zijn gegund aan een consortium, is dat de aanleg van de twee lijnen in de stad wellicht tegen lagere kosten mogelijk was geweest. Echter door deze investeringen nu wel te plegen is doorrijden in de regio in de toekomst altijd nog mogelijk tegen geringe meerkosten. Voor de aanleg van de eerste twee lijnen naar Zernike en Kardingse is er geen extra risico. Er zal hoe dan ook een werkend systeem in de stad worden aangelegd, aangezien dat als voorwaarde wordt opgenomen in het DBFMO/contract voor het ter beschikkingstelling van de piekbetaling aan het consortium.

**Vraag 41:** Hoe wordt de medewerking van de stad Groningen geborgd wanneer besloten wordt wel de regio in te gaan?

**Antwoord:** De gemeente Groningen heeft net als de provincie zitting in de regio Groningen-Assen. Zoals bij het antwoord op vraag 37 aangegeven, is er binnen de Regio Groningen/Assen breed draagvlak voor het doorrijden in de regio. Ook heeft het college van B&W van de gemeente Groningen bij de behandeling van de RegioTram in de gemeenteraad aangegeven achter het doorrijden de regio in te staan. Als de gemeente hier niet achter zou staan, maar alleen een tramlijn in de stad zou willen, dan zou zij immers beter kunnen kiezen voor een stadstram, al was het alleen maar omdat deze goedkoper is. Ook de gemeente ziet het concept RegioTram als de beste oplossing voor het bereikbaarheidsprobleem van de stad. Verder blijkt de betrokkenheid van de gemeente ook uit de nadere financiële afspraken (bijlage 12 bij de voordracht) en de nog uit te werken overeenkomst in het kader van de oprichting van de GR.

**Vraag 42:** Op het moment blijkt na de ingebruikneming dat het reizigers potentieel niet zo groeit als we hebben aangenomen en er consequenties moeten plaatsvinden ten aanzien van het aantal vervoersbewegingen heeft dit dan gevolgen voor het totaal van het openbaar vervoer in de provincie Groningen. Concreet: betekent dit dat er buslijnen in de regio worden opgeheven ten gunste van de tram in de stad? Wat voor garanties zijn hier voor te geven dat er geen sprake is van verminderd voorzieningen niveau in de regio?

**Antwoord:** De RegioTram wordt een volwaardig onderdeel van het OV-systeem in onze regio. Daarom zullen het college van B&W van de gemeente Groningen en wij het OV Bureau verzoeken de exploitatie van de RegioTram een plaats te geven binnen het OV Bureau en zijn de afspraken onder voorbehoud van goedkeuring door DB OV-bureau en/of de colleges van de deelnemende overheden in de GR OV-bureau (dit conform het gestelde in de GR OV-bureau) .

Als de reizigersprognoses voor de RegioTram uitkomen, dan vinden wij de tram voor het openbaar vervoer in het hele gebied een kans. In de prognoses is echter de x-factor van de tram niet meegenomen en zijn er conservatieve aannames gedaan ten aanzien van de kosten. Het is dus ook zeker niet uit te sluiten dat de exploitatie gunstiger uitpakt dan verwacht. Meeropbrengsten boven de prognoses zullen leiden tot extra OV, hetzij in de RegioTram zelf, hetzij in het busvervoer.

Bij deze kansrijke setting hoort echter ook het risico dat de tram minder op gaat brengen dan geprognosticeerd. Echter mits ook in het vervolgtraject de goede voorwaarden worden geschapen, achten wij de kans dat de reizigersprognoses na 2020 worden gerealiseerd of overtroffen groot. Spiegelbeeldig achten wij de kans op tegenvallers klein, en op tegenvallers van een substantiële omvang (meer dan 1% van de omzet OV-Bureau) zeer klein. Maar hij is er wel.

Mocht dit in de eerste 5 jaar optreden dan zullen de gemeente en de provincie de eerste 5 jaar garant staan voor de exploitatie, conform hetgeen in de financiële afspraken verwoord staat. Deze afspraken heeft u als bijlage 12 ontvangen bij de voordracht.

Na 5 jaar gaat de exploitatieverantwoordelijkheid over naar het OV-bureau. Voor dit soort situaties hebben de beide provincies en de gemeente Groningen al bij de start van de Gemeenschappelijke Regeling OV-bureau afspraken gemaakt: eerst zoeken naar verantwoorde optimaliseringen, bezuinigingen of andere alternatieven

(bijvoorbeeld tariefaanpassingen). Zijn die niet te vinden, dan aanvullende bijdragen vanuit de beide provincies en de gemeente Groningen (in een bepaalde verhouding). Met de keuze voor het OV-Bureau als opbrengstverantwoordelijke wordt de vigerende Gemeenschappelijke Regeling van overeenkomstige toepassing, en dit mechanisme heeft in de afgelopen jaren in de praktijk goed gewerkt.

Tot slot willen wij nog eens duidelijk aangeven dat nu niet kiezen voor deze systemsprong in elk geval betekent dat er fors meer bussen ingezet moeten worden om verdere groei op te kunnen vangen, waardoor de jaarlijkse exploitatie sowieso op gaat lopen. Dat zou betekenen dat snijden in het ov-systeem in elk geval noodzakelijk wordt om de exploitatie te kunnen blijven betalen.

**Vraag 43:** In de huidige informatie zijn geen (globale) schattingen gegeven van de hoogte van de door de (gezamenlijke) overheden te dekken exploitatietekorten op de regionale lijnen. De orde van grootte is daarmee voor de Statenleden niet bekend. De commissie Economie en Mobiliteit wil graag een eerste concept businesscase Groningen - Hoogezand in haar overwegingen betrekken. Kan het college de commissie op dit punt nader informeren en de relevante variabelen benoemen?

**Antwoord:** U hebt van ons het rapport 'Businesscase Lijn 1 & 2' ontvangen. Dit rapport geeft een goed beeld van welke informatie er allemaal nodig is om een businesscase op te kunnen stellen. Voor het doorrijden in de regio hebben wij al deze gegevens nog niet beschikbaar. Wij hebben u afgelopen zomer een eerste nadere uitwerking gegeven van hoe het doorrijden de regio in er uit zou kunnen zien, met een eerste grove raming van de kosten.

Deze plannen dienen de komende periode nader uitgewerkt te worden, alvorens wij een businesscase hiervoor op kunnen stellen. Een eerste stap hierin is het opstellen van een raming van de jaarlijkse exploitatiekosten. Hiervoor moeten we eerst een vervoerswaardestudie uitvoeren voor de periode na 2020. Vervolgens moeten we de contractvorm bepalen, de looptijd van het contract vaststellen en het gewenste kwaliteitsniveau bepalen. Uiteindelijk zouden deze gegevens verwerkt kunnen worden in een businesscase. Voor een businesscase is het bijvoorbeeld ook nodig dat de investeringskosten nauwkeuriger worden uitgewerkt en dat er voorstellen liggen voor de dekking van deze investerings- en exploitatiekosten. Dit is nu nog niet geregeld voor het Raamwerk RegioRail na 2020.

Het Raamwerk RegioRail 2020-2040 geeft aan hoe de verwachte groei in deze periode verder kan worden opgevangen. Om die reden hebben wij in de notitie 'Doorrijden de regio in' wel aangegeven wat de meerkosten qua exploitatie en investeringen ongeveer zijn indien deze groei niet met de RegioTram, maar met extra treinen moet worden opgevangen.

## **Aanbestedingsmethode**

### ***PVDA***

**Vraag 44:** blz.63 Wilt u er zich voor inzetten om personeel van vervallen buslijnen als eerste een plek te geven bij werk als gevolg van de tramconcessie?

**Antwoord:** De verantwoordelijkheid voor het personeel ligt in de eerste plaats bij de vervoerders. Overigens verwachten wij dat het aantal ontslagen als gevolg van de invoering van de RegioTram zeer gering zal zijn. Het is immers ook goed mogelijk dat het huidige personeel van de trein- of busvervoerder gaat solliciteren bij het consortium dat de tram gaat exploiteren.

### ***CDA***

**Vraag 45:** Wordt in de aanbesteding meegenomen de mogelijkheid dat de uitbreiding de regio in aan een ander consortium wordt gegund dan de tramlijnen 1 en 2, met andere woorden is de infrastructuur/interface/ materieel daartoe straks ook geschikt, zonder dat er dure afstemmingskosten zijn?

**Antwoord:** Ja, daar wordt rekening mee gehouden. In de DBFMO-Overeenkomst zal voor dat geval een gebruiksvergoedingssystematiek worden opgenomen.

**Vraag 46:** Brengt de beperking van de concessie tot 5 jaar niet ook een andere beperking met zich mee, namelijk dat de prikkel om in de investering te kiezen voor duurzaam teneinde de onderhoudskosten te beperken wordt afgezwakt? Het is immers niet aannemelijk dat er de eerste vijf jaar echt veel onderhoudskwesties spelen. (blz. 14)

**Antwoord:** De concessie voor het beheer en onderhoud van de infrastructuur wordt niet beperkt tot vijf jaar. Zie hiervoor ook het antwoord op de vragen 3 en 28. We gaan uit van een concessieduur van in ieder geval 22,5 jaar voor de infrastructuur en het materieel. Dat is ingegeven door de wens duurzaam te investeren. Voor de concessie voor het laten rijden van de trams kan vijf jaar wel één van de varianten zijn. De verschillende varianten hiervoor werken we nog uit en gaan we ook nog bespreken met de marktpartijen tijdens de dialoofase.

**Vraag 47:** Waarom worden aparte contracten overwogen? Doet dit niet één van de voordelen van DBFMO weer teniet? (blz. 15)

**Antwoord:** Uit de aanbesteding kan blijken dat aparte contracten beter werkt. De samenhang blijven we bewaken door integraal aan te besteden en in dat proces zullen raakvlakken op voorhand geregeld worden.

**Vraag 48:** Wordt bij de aanbestedingsprocedure gebruik gemaakt van externe deskundigheid?

**Antwoord:** Ja. Bij het projectbureau is een aantal externe deskundigen gedetacheerd op technische, juridische, projectmanagement en aanbestedingstechnische gebieden.

### **Commissiebreed**

**Vraag 49:** Zijn de beste delen van de resp. Plannen van Aanpak te hanteren door de “winnende” inschrijver (blz. 55)?

**Antwoord:** Nee, dat zou neerkomen op "cherry picking" en dat is verboden. Het is ook niet nodig. Alle plannen, ook die van de winnende inschrijver worden getoetst op de mate waarin zij voldoen aan de (hoge) eisen van het project. De winnende inschrijver heeft dus ook een plan dat goed is, ook al zou het op onderdelen mogelijk niet net zo hoog scoren als een niet winnende inschrijver (wat de aanbidding van die andere inschrijver mogelijk ook duurder maakt).

## **Investeringsraming**

### ***Commissiebreed***

**Vraag 50:** De grondexploitatiekosten zijn niet in de investeringskosten meegenomen. Waarom niet? Is het mogelijke risico voor (effect op) de investeringskosten in kaart gebracht (blz.8)?

**Antwoord:** De kosten voor de aankoop en sanering van gronden en eventuele sloop van de daarop staande panden zijn in de investeringsraming aan de kostenkant meegenomen. Hier vloeien derhalve geen extra kosten meer uit voort. Wel zouden er mogelijk nog opbrengsten uit deze gronden gehaald kunnen worden. Deze opbrengsten zijn echter niet ingeboekt aangezien nu lastig in te schatten is hoe hoog die mogelijke opbrengsten dan zouden kunnen zijn. We hebben dus hier ook conservatief geraamd. Eventuele opbrengsten uit latere grondopbrengsten zijn dan op dat moment een meevaller.

**Vraag 51:** De mogelijkheid van scheuren in het wegdeel naast de trambaan wordt opgemerkt. Speelt dit voor het gehele traject van de twee lijnen? Wat wordt hier aan gedaan? Wat zijn de additionele kosten (maatregelen, onderhoud)? Worden de daarmee gepaard gaande kosten aan de tram toegeschreven (blz.8)?

**Antwoord:** Deze opmerking is als aandachtspunt meegegeven. Wij zullen tijdens de aanbesteding aan de marktpartijen vragen om hiervoor met goede oplossingen te komen zonder dat dit tot extra meerkosten leidt. Overigens dient vermeld te worden dat alleen de kosten voor het beheer, onderhoud en vervanging van de trambaan zelf aan de tram wordt toegerekend. Het beheer, onderhoud en vervanging van de naastgelegen openbare ruimte, waaronder ook het wegdek, blijft onder de verantwoordelijkheid van de gemeente vallen, zoals dat nu ook al het geval.

**Vraag 52:** Waarom zijn de maatregelen aan de Zernikelaan specifiek uitgesloten? Welke tijdelijke infrastructurele maatregelen vallen wel binnen de scope (blz.9)?

**Antwoord:** Voor Zernike was door de gemeente, de universiteit en de Hanzehogeschool reeds een herinrichting voorzien op de Zernikelaan. In deze herinrichting was ook reeds een busbaan opgenomen. De kosten voor de herinrichting zouden sowieso door de 3 partijen gemaakt moeten worden, ook wanneer de tram niet zou worden aangelegd. Dat betekent dat deze kosten buiten de trambegroting kunnen worden gelaten. Binnen de trambegroting zijn alleen de meerkosten ten opzichte van de reeds geplande herinrichting meegenomen. Met andere woorden, alleen de gevolgen van de komst van de tram.

## **Exploitatieraming**

### **CDA**

**Vraag 53:** De second opinion van Management en Advies BV geeft aan dat de exploitatiekosten goedkoper kunnen. Wat wordt in dat verband onder eenheidskosten verstaan (blz. 4)?

**Antwoord:** Hiermee worden de kosten per dienstregelingsuur en dienstregelingskilometer bedoeld. Daarin zitten echter de loonkosten, afschrijving, beheer en onderhoud van voertuigen en overhead verdisconteerd.

**Vraag 54:** Wordt de kostenbesparing in het busvervoer toegerekend als dekking op de regiotram (blz. 8)?

**Antwoord:** Ja, echter ook de minderopbrengsten. Zie verder het antwoord op de vragen 4 en 20.

**Vraag 55:** Voorbeeld grove toetsing berekening opbrengsten wordt in de enerlaatste zin opgemerkt dat per saldo is berekend dat de opbrengsten lager zullen uitvallen. Op grond waarvan (blz. 9)?

**Antwoord:** Het voorbeeld in het kader op pagina 9 is puur gebruikt als grove toetsing van onze meer nauwkeurige berekening van de opbrengsten. In deze toetsing is slechts gebruik gemaakt van een vertaling van het aantal reizigers met strippenkaart. Juist om via deze toetsing ook inzichtelijk te kunnen maken dat wij de opbrengsten niet te positief hebben berekend. In werkelijkheid zijn er verschillende kaartsoorten met verschillende tarieven. Het OV-bureau gebruikt al deze kaartsoorten en tarieven bij het berekenen van de huidige opbrengsten van de bussen. Deze werkelijke huidige tarieven en kaartsoorten hebben wij ook gebruikt bij de berekening van de opbrengsten van de tram. Bij de berekening van de opbrengsten van de tram is gebruik gemaakt van alle bestaande tarieven en kaartsoorten en niet van alleen de strippenkaart zoals in het voorbeeld is gebruikt.

### **Commissiebreed**

**Vraag 56:** In hoeverre leiden investeringen in ondergrond en tram tot besparingen? Welke bezuinigingen vallen te verwachten door aanleg van de RegioTram voor de omgeving?

**Antwoord:** Het is ons niet geheel duidelijk wat u met de vraag bedoelt. Echter wij interpreteren deze als volgt: *Hoeft de gemeente nu minder uit te geven aan de openbare ruimte en in de ondergrond als gevolg van de aanleg van de tram?*

Door de aanleg van de tram dienen de openbare ruimte en ook de ondergrond te worden aangepast. Dit is dus het gevolg van de tram. Op het moment dat de tram er niet zou komen, zou dit dan ook niet hoeven te gebeuren. Wel heeft de gemeente beheer en onderhoud ten aanzien van straten en ondergrond. Dit is de zogenaamde post 'Onderhoud riool en wegen'. Deze post is geraamd op € 3,6 miljoen (NCW) en is meegenomen aan de opbrengstenkant.

**Vraag 57:** Welke investeringonzekerheden zijn er nog m.b.t. het stationsgebied?

**Antwoord:** Ook voor de tram door het stationsgebied is reeds een voorlopig ontwerp gemaakt. Daarin zijn die kosten meegenomen die voor de aanleg van de tram door het stationsgebied noodzakelijk zijn. Die zaken die buiten het tramproject vallen zijn nog minder ver uitgewerkt. Dat betreft onder andere de openbare ruimte van het stationsgebied die niet wordt aangepast als gevolg van de tram alsmede ook alle andere spoorse maatregelen op het hoofdstation die buiten het tramproject vallen. Deze worden in de verschillende projecten afzonderlijk inzichtelijk gemaakt. De kosten hiervan komen niet voor rekening van het project RegioTram.

**Vraag 58:** Reizigersaantallen. Om een goede afweging te maken over het te vervoeren aantal reizigers willen wij kunnen beschikken over de actuele gegevens. Concreet: dus een update van de vervoerde reizigersaantallen van de afgelopen jaren in stad en regio, dus ook de gegevens van dit moment.

**Antwoord:** Hieronder staat de ontwikkeling van reizigersaantallen en kilometers in de jaren 2005-2009 voor het busvervoer. Wij merken hierbij op dat reizigersaantallen en reizigerskilometers verschillende grootheden zijn. Reizigerskilometers staat voor het aantal kilometers dat alle reizigers samen reizen en reizigersaantallen heeft verband met het totale aantal in- en uitstappers. Reizigersaantallen in de stad zijn relatief hoog ten opzichte van de kilometers, omdat veel reizigers korte stukjes reizen. In de streek geldt het omgekeerde effect: per reiziger relatief veel kilometers per reis (lange afstanden). Verder merken wij op dat de daling in het stadsvervoer per bus in 2008 te maken heeft met de stakingen in dat jaar.

#### Reizigersaantallen (miljoenen)

Concessie jaar	GGD			Q315	ZOD	ZWD	Eindtotaal
	stad	streek					
2005	31,4	15,8	15,6	0,14	1,84	0,36	33,5
2006	34,5	17,8	16,7	0,18	1,98	0,77	37,5
2007	34,8	18,2	16,6	0,19	2,24	0,75	38,0
2008	34,1	16,5	17,6	0,2	2,05	0,74	37,1
2009	37,6	19,7	17,9	0,27	2,03	0,76	40,7

#### Reizigerskilometers (miljoenen)

Concessie jaar	GGD			Q315	ZOD	ZWD	Eindtotaal
	stad	streek					
2005	357,1	70,6	286,5	7,2	18,4	4,2	382,1
2006	385,7	79,1	306,6	9,6	19,8	9,0	424,1
2007	393,0	79,4	313,6	10,3	22,4	8,8	434,4
2008	400,3	75,9	324,4	10,7	20,6	8,7	440,3
2009	424,9	94,8	330,1	13,1	20,3	8,8	467,1

De cijfers voor het regionale treinvervoer worden door Arriva per lijn gemeten in reizigerskilometers, deze zijn voor dezelfde jaren hieronder weergegeven:

<b>Reizigerskilometers (miljoenen)</b>					
<b>Jaar</b>	<b>Groningen- Roodeschool</b>	<b>Groningen- Delfzijl</b>	<b>Groningen- Nieuweschans</b>	<b>Groningen- Leeuwarden</b>	<b>Eindtotaal</b>
2005	24,2	30,7	40,9	113,5	209,3
2006	28,3	30,8	49,5	129,5	238,1
2007	29,2	32,9	48,3	131,5	241,9
2008	27,8	33,9	53,1	137,3	252,1
2009	29,7	34,8	52,8	131,4	248,7

De lichte daling in het eindtotaal voor 2009 komt voornamelijk door de winterse omstandigheden in het laatste kwartaal van 2009, waardoor veel treinen uitvielen of met minder treinstellen gereden hebben.

## **Businesscase**

### **PVDA**

**Vraag 59:** blz. 24: Is het niet logischer dat de reizigersopbrengsten rechtstreeks ontvangen worden door het OV bureau. De vervoerder behoeft alleen maar de beschikbaarheidsvergoeding te ontvangen en zou niet in de verleiding gebracht moeten worden bij fricties zelf te verrekenen.

**Antwoord:** In de huidige situatie incasseert de vervoerder ook eerst de reizigersopbrengsten (ook bij bestaande bussen). Het voorstel is om daarbij aan te sluiten. Door eisen met betrekking tot de transparantie over reizigersaantallen en het eventueel opleggen van boetes wordt de vervoerder niet in verleiding gebracht.

**Vraag 60:** blz. 39: In de financieringsopzet herkennen we niet de zgn. gearing (verhouding EV/VV). Kunt u dit toelichten met name v.w.b. de equity bridge en Equity.

**Antwoord:** Equity is de Engelse benaming voor het eigen vermogen. In de tabel met marktgegevens had eigen vermogen in plaats van equity moeten staan. De verhouding EV:VV is 18:162. Het totale vermogen bedraagt 180 miljoen (162 miljoen +18 miljoen), de gearing is daarmee 90%. Dit is een realistische gearing voor dit type projecten (en vergeleken bij de financieringen van voor twee jaar geleden zelfs behoorlijk conservatief).

Omdat eigen vermogen relatief duur is, wordt tijdens de bouwfase een zogenaamde 'equity bridge' ingezet. Dit is een lening door een bank, waarvoor eigen vermogenverschaffers 'garant staan'. Hierdoor kunnen de financieringslasten worden beperkt. De equity bridge vervangt dus tijdelijk het eigen vermogen. Een dergelijke constructie is gebruikelijk bij de (project)financiering van DBFM(O) contracten.

**Vraag 61:** Kunt u tevens aangeven in hoeverre de actuele markttrentes afwijken van de percentages gebruikt in de resp. modellen?

**Antwoord:** De gehanteerde financieringscondities waren actueel tijdens het opstellen van de business case. Het is belangrijk onderscheid te maken tussen de basisrente en de opslagen en andere vergoedingen. De basisrente verandert voortdurend, als gevolg van ontwikkelingen op de financiële markten. Belangrijk is om te onderkennen dat – zolang we geen rentes hebben vastgelegd – de wijzigingen in de basisrente zowel aan de uitgaven- als aan de inkomstenkant doorwerken.

De opslagen en vergoedingen zijn expert judgements op basis van eerdere ervaringen met dit type projecten en op basis van het risicoprofiel van dit project en dit contract. Deze wijzigen minder, al zien we natuurlijk wel ontwikkelingen in de markt van projectfinanciering over de afgelopen 2 jaar. Eventuele voortschrijdende inzichten in de financieringscondities zullen we meenemen in de voorziene actualisaties van de business case.

Voor zowel de basisrentes als de opslagen en vergoedingen geldt dat pas bij de indiening van de definitieve biedingen er duidelijkheid is over de te hanteren percentages.

De business case zal de komende periode 3 maal worden geactualiseerd. Dan worden ook de actuele rentestanden en marges meegenomen. De actualisatie sluit aan bij drie mijlpalen in het aanbestedingsproces namelijk:

1. Vóór de uitnodiging voor de plan van aanpakfase (voorjaar 2011). De opdrachtgevers informeren de consortia dan over de belangrijkste uitgangspunten van het project. Onderdeel hiervan is de indicatieve plafondprijs, die zal worden vastgesteld op basis van de meest actuele business case.
2. Vóór de uitnodiging tot het indienen van de definitieve bieding (eind 2011 / begin 2012). Op dit moment moet namelijk de definitieve plafondprijs worden vastgesteld. Deze definitieve plafondprijs wordt gebruikt als harde 'afkapgrens' voor de biedingen en is daarmee het instrument om er voor te zorgen dat het project binnen de beschikbare dekking wordt uitgevoerd.
3. Vóór het aanwijzen van het consortium met de beste bieding / gunningsbesluit (medio 2012). Op dit moment wordt nog de definitieve business case doorgerekend om de betaalbaarheid van het project te bepalen.

**Vraag 62:** blz. 67 Op de financieringsmiddelen wordt verhoudingsgewijs getrokken. Waarom niet eerst volledig op de goedkoopste bron?

**Antwoord:** De opdrachtnemer maakt gebruik van vreemd en eigen vermogen. Eigen vermogen is duurder dan vreemd vermogen. Alhoewel het aantrekkelijk lijkt om eerst de goedkoopste bron in te zetten (vreemd vermogen), zullen de financiers (banken) dit in de praktijk niet toestaan. Zij zullen eisen dat er zowel vreemd als eigen vermogen wordt ingezet.

## **CDA**

**Vraag 63:** Aftrekbaarheid BTW, worden hier vooraf afspraken met belastingdienst over gemaakt (risico-uitsluiting) (blz. 5, 35, 51)?

**Antwoord:** De komende tijd zal ook meer duidelijkheid worden verkregen over de verwachte BTW-druk. De intentie is om voor contractsluiting de finale goedkeuring van de belastingdienst te krijgen over de BTW afspraken. Een extern bureau heeft in onze opdracht een onderzoek gedaan naar de BTW compensatie. Datzelfde bureau hebben wij gevraagd de voorbereidingen met de belastinginspecteur voor ons te verzorgen. Wij kunnen echter niet uitsluiten dat de bevoegde inspecteur zijn eindoordeel pas geeft als de definitieve bieding bekend is. Bij de hiervoor genoemde actualisaties van de business case zal ook aandacht zijn voor dit punt. In dit kader willen wij verder ook graag verwijzen naar de recente positieve uitkomsten van de gesprekken met de belastingdienst met betrekking tot de aftrekbaarheid van BTW bij de N361.

**Vraag 64:** In de aanbestedingsmethode (blz. 14) wordt opgemerkt dat de prikkel bij 50 tot 65% private financiering optimaal is. Waarom wordt in dit geval voor de ondergrens van 50% gekozen (blz. 5)?

**Antwoord:** Het is in deze contractvorm van belang dat de opdrachtnemer tot op het laatste moment een prikkel heeft om de afgesproken kwaliteit te leveren. Dit

betekent dat er voldoende uitstaande schuld moet zijn, zodat de opdrachtnemer financieel geprikkeld blijft om de volledige beschikbaarheidsvergoedingen (zonder kortingen) binnen te halen. Aan de andere kant is private financiering, zeker gezien de huidige situatie op de financiële markt, relatief duur. Op basis van eerste indicatieve berekeningen lijkt een 50% financiering (en een 50% 'piekbetaling') voldoende prikkel te genereren. Op basis van de geactualiseerde business case zullen we de definitieve omvang van de 'piekbetaling' vaststellen.

**Vraag 65:** Risico's ten laste van weerstandvermogen. Is het niet zo dat deze worden gedekt uit weerstandvermogen, maar enkel ten laste komen als zij daadwerkelijk intreden? Met andere woorden het risico wordt nu afgekocht en dat is wel een hogere uitgave, waarmee vervolgens een mogelijk beroep op het weerstandvermogen als gevolg van manifeste risico's wordt voorkomen (blz. 10)?

**Antwoord:** Ja, dat klopt. Een aanzienlijk deel van de risico's wordt afgekocht. Deze risico's zijn de opdrachtgevers kwijt en deze komen niet ten laste van het weerstandsvermogen wanneer zij zich voordoen. Het deel van de risico's dat niet financieel te waarderen is en dus ook niet over te dragen is aan de markt, komt ten laste van het weerstandsvermogen. Dit wordt inderdaad pas aangesproken wanneer dit noodzakelijk is. Zie ook het antwoord op vraag 25.

**Vraag 66:** Welke correcties zijn er op de gemiddelde indexering van de afgelopen 10 jaar uitgevoerd, met welke onderliggende reden (blz. 20)?

**Antwoord:** In feite is er maar één aanpassing doorgevoerd. Dit betreft de indexering van energieprijzen (op blz. 23).

**Vraag 67:** Hoe reëel is de verkoop van de trams en de opbrengsten daaruit? Zijn deze courant (blz. 20/21)?

**Antwoord:** Er bestaat een 'markt' voor tweedehands trams. Omdat de verkoopprijzen sterk afhankelijk zijn van de vraag op dat moment, is in de business case de bepaling van de waarde van de trams voorzichtig gedaan. Er is rekening gehouden met extra afschrijvingen. In plaats van de afschrijvingslasten van 5 jaren (2015 tot 2020) zijn 10 afschrijvingstermijnen in rekening gebracht op de aanschafwaarde.

**Vraag 68:** Kan het afwezig zijn van marktspanning er juist niet toe leiden dat de onderhoudskosten in de praktijk hoger zullen uitvallen dan geraamd, uiteraard afhankelijk van de contractduur van gunning (blz 29)?

**Antwoord:** De ramingen zijn gebaseerd op ervaringsgegevens uit situaties waarin geen sprake was van marktspanning. Alhoewel de verwachting is dat door de aanbesteding (marktspanning) de onderhoudskosten lager zullen zijn, is in de business case toch uitgegaan van de oorspronkelijke conservatieve ramingen.

### **Commissiebreed**

**Vraag 69:** Is de testperiode van een half jaar in te korten (blz. 22)?

**Antwoord:** De testfase van een halfjaar is niet ongebruikelijk bij nieuwe tramlijnen. Daarom willen wij deze periode ook niet inkorten. Wij willen er zeker van zijn dat op het moment dat de tram gaat rijden alles ook veilig is en goed werkt. Mogelijk dat tijdens de aanbesteding blijkt dat de markt dit in een kortere periode kan doen.

Voorop staat echter wel dat dit dan niet ten koste gaat van de veiligheid en de werking van het systeem.

## **Afspraken gemeente en provincie september 2010**

**CDA**

**Vraag 70:** De inpassing in het OV-bureau en de opmerkingen onder 2 BDU. Is met de provincie Drenthe deze wijze van participatie al besproken (blz. 2)?

**Antwoord:** Ja dit is al besproken met de provincie Drenthe. Zie hiervoor ook de antwoorden op de vragen 4 en 20. De provincie Drenthe is een van de partners in het OV-bureau.

**Vraag 71:** Wie bepaalt wat het basisbedieningsniveau is (blz. 2)?

**Antwoord:** Wij bepalen met elkaar wat het basisbedieningsniveau is. Dit is niet eenduidig gedefinieerd en verandert ook door bijvoorbeeld demografische ontwikkelingen. De basisgedachte achter het basisbedieningsniveau is dat een ieder recht heeft op een openbaar vervoerverbinding. Personen moeten zich op een redelijke manier met het openbaar vervoer kunnen verplaatsen. Welk OV waar aangeboden wordt, hangt af van de karakteristieken van de omgeving. Zo kan in het ene dorp een belbus volstaan, terwijl in een ander dorp een reguliere lijnbus rijdt.

De eerste overwegingen over het bedieningsniveau en de lijnvorming worden gemaakt door het OV-bureau Groningen Drenthe en vervolgens voorgelegd aan het dagelijks bestuur van het OV-bureau. Vervolgens informeert het bestuur van het OV-bureau de colleges van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen. De colleges informeren Raad en Staten tenslotte over de belangrijkste wijzigingen.

**Vraag 72:** Wie beschouwt en besluit over mogelijke herprioritering binnen de BDU (blz. 2) Waarom wordt een eventueel vrijgefallen bedrag eerst ingezet voor risicobudgetten? Deze risico's waren toch afdoende (blz. 28 ev business case) afgedekt (blz. 4)?

**Antwoord:** Gedeputeerde Staten is via de wet BDU bevoegd om te besluiten over de BDU. Elk jaar stellen Gedeputeerde Staten een bestedingsplan BDU op voor het komende jaar. Deze wordt vervolgens ter informatie opgestuurd aan Provinciale Staten.

Met het DBFMO-contract worden de meeste risico's overgedragen aan de markt. Zoals echter aangegeven in de stukken van de RegioTram is het niet mogelijk alle risico's over te dragen aan de marktpartijen. Zie hiervoor ook de beantwoording van vraag 25. Dit niet over te dragen deel blijft dus bij de gemeente en de provincie liggen. Dit zijn onder andere de inflatierisico's boven de inflatiepercentages in de business case, extra kosten als gevolg van mogelijk van kracht geworden nationale en/of Europese wetgeving en de exploitatierisico's in de eerste vijf jaren.

## Voordracht

### *Groen Links*

**Vraag 73:** In de inleiding wordt gesproken over 'go-no go besluit'. Later zijn echter nieuwe (vervolg-) besluiten nodig. Kan het College een toelichting geven op welke delen van de voorliggende besluiten er sprake is van onomkeerbare besluitvorming?

**Antwoord:** Het huidige voorliggende 'go-no go besluit' heeft betrekking op het zetten van de volgende stap, te weten het starten van de aanbesteding voor het project RegioTram. Daarmee stemt u in met het continueren van het proces dat uiteindelijk moeten leiden tot de daadwerkelijke aanleg van de eerste twee lijnen van de RegioTram. Om deze volgende stap te kunnen zetten, zijn in de voordracht een viertal beslispunten aangegeven die onomkeerbaar zijn:

1. in te stemmen met de visies zoals die zijn neergelegd in de notities:
  - Raamwerk RegioRail;
  - Doorrijden de regio in.
2. overeenkomstig de provinciale MIT-methodiek een planuitwerkingsbesluit te nemen voor de realisatie van de eerste twee lijnen van de RegioTram als onderdeel van de uitvoering van de eerste fase van het Raamwerk RegioRail;
3. overeenkomstig de provinciale MIT-methodiek een reserveringsbesluit te nemen ter grootte van € 75,8 miljoen, bestemd ter dekking van het provinciale aandeel in de totale projectkosten;
4. een krediet beschikbaar te stellen groot afgerond € 2,49 miljoen ten laste van de onder punt 3 genoemde reservering groot € 75,8 miljoen ter dekking van het provinciaal aandeel in de uitvoeringskosten van de derde fase van de projectorganisatie RegioTram.

Na deze stap is het eerstvolgende 'go-no go besluit' op dit moment gepland in november 2012, op het moment dat wij overgaan tot de afronding van de definitieve inschrijving en gunning en de definitieve biedingen binnen moeten hebben. Dan is duidelijk of de biedingen onder de door ons vastgestelde plafondprijs blijven en welke partij de beste inschrijving gedaan heeft. Op dat moment zullen wij u onder meer vragen om, overeenkomstig met de provinciale MIT-methodiek, een realisatiebesluit te nemen. Tot dit moment komen wij tussendoor echter nog verschillende keren bij u terug, onder meer ter informatie met de updates van de businesscase.

**Vraag 74:** Pagina 7: Wanneer is het VO van lijn 2 beschikbaar en daarmee ook een nauwkeuriger beeld van de uitvoeringskosten?

**Antwoord:** Het VO wordt volgens planning begin maart 2011 vrijgegeven voor de inspraak. Op dat moment start de kostenraming. Wij verwachten dat rond juni 2011 hierover besluitvorming kan plaatsvinden.

**Vraag 75:** In de eerste fase wordt ingezet op een overstapmodel met licht trammaterieel en is er dus sprake van een 'overstapmodel'. Kan het College duidelijk maken dat na 2020 het overstapmodel **niet** toekomstbestendig is en doorrijden naar de regio **noodzakelijk** is?

**Antwoord:** Zoals aangegeven bij de beantwoording van vraag 35 biedt het doorrijden de regio in voordelen ten opzichte van het uitbreiden met extra treinen. Uit de vervoerswaardestudie blijkt dat, door het aanbieden van directe reisrelaties, dus zonder overstap vanuit de regio naar belangrijke bestemmingen in de binnenstad, meer mensen gebruik maken van het openbaar vervoer. Door gericht extra capaciteit in te zetten op die delen van het netwerk waar de vraag het grootst is, leidt dit vervolgens tot een hogere exploitatie-effectiviteit door hogere opbrengsten. Tenslotte leidt dit ook tot een grotere afname van de groei van het autoverkeer, doordat meer mensen gebruik gaan maken van het openbaar vervoer.

Er zou kunnen worden volstaan met het overstapmodel. Dit model is op zich wel toekomstbestendig. Onafhankelijk van elkaar kunnen bus-, tram- en treinfrequentie aangepast worden aan de gewenste capaciteit. Dit kan uiteraard niet onbeperkt, op de beschikbare infrastructuur. Bijvoorbeeld het verhogen van de frequentie tussen Groningen en Winsum en Bedum is niet te realiseren op de beschikbare infrastructuur. Daarnaast is het overstapmodel niet aantrekkelijk vanuit exploitatieoogpunt. Uit de vergelijking voor de corridor Groningen - Hoogezand-Sappemeer in bijlage 3 van de notitie 'Doorrijden de regio in' blijkt bijvoorbeeld dat het inzetten van vier RegioTrams per uur om verdere groei op te vangen bij een conservatieve berekening jaarlijks € 825.000,- gunstiger is dan het inzetten van vier extra treinen per uur. Hieruit blijkt dat het voor de exploitatie gunstiger is om verdere groei op te vangen door het inzetten van RegioTrams.

Op basis van bovenstaande zou de conclusie getrokken kunnen worden dat, indien geen waarde wordt gehecht aan het financiële aspect, de grotere vervoerswaarde en kwaliteit van het systeem en een grotere afname van de groei van het aantal autobewegingen, doorrijden de regio in niet noodzakelijk is.

**Vraag 76:** Is de optie van light-rail verbinding annex regiotram zonder de stad in te gaan als aanvulling op het treinsysteem en als alternatief van verdikking van treinverbindingen op enig moment in de analyse betrokken? (bijvoorbeeld een 1<sup>e</sup> light-rail verbinding vanaf 2020 op de lijn Zuidhorn-Groningen-Hoogezand)?

**Antwoord:** In onze analyse bij het opstellen van het Raamwerk RegioRail is ook bekeken of doorkoppelingen van treindiensten een meerwaarde hadden. Zowel in netwerkgedachte maar ook zeker met betrekking tot eventueel extra te vervoeren reizigers. In het Raamwerk zijn de doorkoppelingen van Leeuwarden via Groningen naar Assen en van Leer/Veendam via Groningen naar Roodeschool/Delfzijl als beste naar voren gekomen. De door u aangegeven verbinding Zuidhorn – Groningen – Hoogezand is niet als een extra verbinding meegenomen maar wel als onderdeel van een mogelijke doorkoppeling Leeuwarden – Zuidhorn – Groningen – Hoogezand – Leer meegenomen. Mocht echter in de toekomst blijken dat er een wijziging in het reispatroon optreedt en er veel reizigers tussen Zuidhorn en Hoogezand gaan reizen dan is de door u voorgestelde light-railverbinding inpasbaar binnen het Raamwerk.

Overigens is het in onze ogen geen optie om dit te doen zonder de stad in te gaan. In dat geval zouden wij namelijk wel het vervoer naar de stad toe sterk verbeteren, maar zouden de reizigers vervolgens een groot probleem hebben om op een goede, snelle en betrouwbare manier naar hun eindbestemmingen in de stad te komen.

**Vraag 77:** De vergelijking wordt gemaakt tussen het doorrijden vanuit de stad naar de regio tegenover het alternatief van het verdikken van treinverbindingen. Als de optie van regionale light-rail verbinding (annex regiotram) zonder doorrijden in de stad als vergelijking wordt genomen, wat levert dat dan op in termen van financiering, exploitatie, risico's, etc.?

**Antwoord:** Dit zou een aparte studie vergen. Bij de uitwerking van de varianten zijn wij uitgegaan van een benadering van grof naar fijn. Zoals hierboven aangegeven, zijn er bij het opstellen van het Raamwerk RegioRail reeds een aantal verbindingen in eerste instantie afgevalen omdat deze niet hoog scoorden. Deze zijn dan ook niet verder uitgewerkt.

**Vraag 78:** Welk investeringsbedrag wordt er tijdens de 1<sup>e</sup> fase Raamwerk RegioRail bespaard als er wordt ingezet op een lichtere stadstram?

**Antwoord:** Hiervoor zijn geen berekeningen gemaakt en dit is ook niet uit de huidige investeringsramingen te halen. Wanneer je dit zou willen uitrekenen zou je de uitgangspunten en daarmee de ontwerpen van de twee tramlijnen moeten aanpassen. Het zou zich bijvoorbeeld kunnen uiten in de bochten maar ook in de fundering en maatregelen op het gebied van geluid en trillingen.

Op basis van andere stadstram/Translohr projecten kan hooguit een grove inschatting worden gegeven. In dat geval kan op basis van de prijs per kilometer worden geconstateerd dat dit tot een verschil van maximaal ongeveer € 50 miljoen leidt. Om een nauwkeurige inschatting te kunnen geven, zou dit echter eerst nader onderzocht en uitgewerkt moeten worden voor de specifieke situatie in Groningen. Het is wel duidelijk dat de tweede fase van het Raamwerk RegioRail (periode 2020-2040) bij investeringen in de stad voor een lichtere stadstram, dan alleen tegen veel hogere kosten gerealiseerd kan worden.

## Alternatieven

### *Partij voor het Noorden*

Over de regiotram is ruim informatie voorhanden, maar over de alternatieven worden we niet of onvolledig geïnformeerd. Het 3½ jaar oude spooralternatief van station Noord achter het Selwerderhof langs naar Zernike is nooit onderzocht. Ook de combinatie van dit spooralternatief met een aangepast licht busknopenmodel, is niet onderzocht. De Translohr en dubbelgelede bussen zijn alleen kwalitatief vergeleken met de regiotram. Voor een goede beslissing is kwantitatieve informatie op het niveau van de busknopen studie noodzakelijk.

**Vraag 79:** Bent u bereid deze alternatieven zo spoedig mogelijk als nog te onderzoeken op een niveau vergelijkbaar met de busknopen studie?

**Vraag 80:** Zo nee, waarom vindt u deze informatie niet van belang voor het nemen van een goede beslissing?

**Antwoord (79 en 80):** Zoals wij ook al hebben aangegeven in onze brief van 8 juni 2010 met Briefnummer : 2010-31.011/23/A.7, VV zijn wij het met u eens dat het voor een goede afweging nodig is om te beschikken over voldoende informatie met betrekking tot de RegioTram en mogelijke alternatieven. Dit is ook de reden dat wij op verzoek van Provinciale Staten een volwaardig busalternatief voor de RegioTram hebben laten onderzoeken. Dit verzoek kwam voort uit de bespreking van het Raamwerk RegioRail in de gecombineerde vergadering van de commissies Economie & Mobiliteit en Bestuur en Financiën op 8 april 2009. In de vergadering van de commissie Economie & Mobiliteit van 2 september 2009 hebben wij Provinciale Staten gevraagd of de opzet van dit onderzoek voldeed. Hierop zijn nog enkele aanvullingen aangegeven, die zijn meegenomen in het onderzoek. De resultaten van dit onderzoek heeft u ontvangen bij onze brief van 17 december 2009 (zaaknummer 223716), evenals een externe second opinion (Busknopenmodel-light) op dit onderzoek door Renzema Advies. In het onderzoek worden de RegioTram, het Busknopenmodel en Busknopenmodel-light onder meer ten aanzien van de vervoersprestaties met elkaar vergeleken. Daarnaast is met het Busknopenmodel-light een extra oordeel beschikbaar van een onafhankelijke derde partij.

Tevens hebben wij u het onderzoek 'De mogelijkheden van inzet van dubbelgelede bussen in het Raamwerk RegioRail' doen toekomen. Alle informatie voor een goede vergelijking is voor dit alternatief dus aanwezig. Provinciale Staten hebben in bovengenoemde vergaderingen niet aangegeven naast dit onderzoek nog behoefte te hebben aan een extra onderzoek naar andere alternatieven voor de RegioTram.

Over het Translohrstelsel zijn Provinciale Staten tijdens een informatiesessie op 7 april 2010 geïnformeerd door de fabrikant van de Translohr zelf. Naar aanleiding van deze informatiesessie heeft de statenfractie van de VVD een aantal vragen gesteld met betrekking tot de vergelijking tussen de RegioTram en de Translohr. In onze brief van 25 mei 2010 (zaaknummer 249327) hebben wij deze vragen beantwoord. Een belangrijke conclusie hieruit is dat de Translohr in eerste instantie niet gezien kan worden als volwaardig alternatief voor de RegioTram, onder andere omdat de Translohr niet door kan rijden over bestaand spoor. Daarnaast is het verschil in de totale investeringskosten relatief gering ten opzichte van de RegioTram. De Translohr is wel goed vergelijkbaar met tramsystemen die alleen geschikt zijn voor openbaar vervoer in de stad. Voor het verminderen van de bereikbaarheidsproblemen van de stad Groningen vanuit de regio is een wezenlijk

onderdeel van de oplossing voor de lange termijn juist dat reizigers al voor de stad Groningen op de stations of P+R terreinen in de regio de mogelijkheid hebben om de overstap naar hoogwaardig openbaar vervoer te maken. De twee tramlijnen in de stad zijn de basis van een veel uitgebreider netwerk, dat ook na 2020 de groei binnen de Regio Groningen-Assen op moet kunnen vangen. Gezien de uitkomsten van de beknopte vergelijking tussen de RegioTram en de Translohr, naar aanleiding van de bovengenoemde vragen van de statenfractie van de VVD, is het op dit moment in onze ogen niet zinvol om dit systeem uitgebreider te onderzoeken.

Het spooralternatief van het Hoofdstation naar het Zernike is reeds in een eerder stadium onderbouwd afgefallen, zoals u heeft kunnen lezen in de notitie Voorkeurstracé 1e lijn Hoofdstation - Zernike. Deze notitie heeft u ontvangen bij onze brief van 13 februari 2009 (zaaknummer 160321). De RegioTram is niet bedoeld als oplossing voor het vervoerprobleem naar Zernike alleen, maar juist ook als oplossing voor de vervoerproblematiek van de regio naar het centrum van de stad Groningen. De eindbestemmingen in het centrum (bijvoorbeeld Grote Markt en UMCG) kennen op dit moment het grootste bereikbaarheidsprobleem. Juist als de tram ook een alternatief dient te zijn voor de auto is het van belang dat meer belangrijke bestemmingen in de stad worden aangedaan dan alleen Zernike. Het door u aangegeven spooralternatief verzorgt alleen de vervoervraag van het Hoofdstation naar Zernike en heeft voor de rest geen meerwaarde.

Het spooralternatief is zowel qua investering als exploitatie een dure oplossing. Het spoor tussen het Hoofdstation en station Groningen Noord moet verdubbeld worden en daarbij moeten verschillende overwegen ongelijkvloers gemaakt worden. De globale kostenraming voor het Raamwerk RegioRail laat zien dat dit € 150 miljoen exclusief BTW (+/- 30%) kost. Daar komen dan in elk geval nog investeringskosten bij voor het nieuwe stuk spoor naar het Zernike, het treinstation op het Zernike en de hellingbanen om het bestaande spoor op en af te komen. Voor de exploitatie is het gunstig om meerdere eindbestemmingen te bundelen op één lijn, zoals met de tramtracés gebeurt. Het spooralternatief bedient echter alleen de reizigers tussen Hoofdstation en Zernike, waardoor de reizigersopbrengsten achter zullen blijven in vergelijking met de tramtracés en de jaarlijkse exploitatiekosten hoger zullen zijn.

De gemeenteraad van Groningen heeft bij het vaststellen van het voorkeurstracé reeds besloten om het spooralternatief af te laten vallen. Bij de bespreking van het Raamwerk RegioRail en het Voorkeurstracé van tramlijn 1 in de gecombineerde commissievergadering Economie & Mobiliteit en Bestuur & Financiën op 8 april 2009 heeft gedeputeerde Bleker de redenen voor het laten afvallen van dit alternatief ook uitgelegd. Dit heeft destijds niet geleid tot een breed gedragen verzoek vanuit Provinciale Staten om dit alsnog nader te onderzoeken. Om bovenstaande redenen zien wij geen aanleiding om dit alternatief, dan wel andere alternatieven nu nog verder te onderzoeken.

### ***Partij voor het Noorden***

Voor wat betreft dat doorrijden in de regio heeft de PvhN er in het begin van 2007 op gewezen dat dat technisch, financieel, juridisch en qua veiligheid zeer problematisch is.

**Vraag 81:** Waarom is die onzekerheid over het kunnen doorrijden in de afgelopen 3½ jaar niet opgelost?

**Vraag 82:** Waarom zijn de additionele kosten van doorrijden niet volledig in beeld gebracht en financieel afgedekt, zodat we weten dat we met de regiotram niet onnodig duur uit zijn?

**Antwoord (81 en 82):** In het aan u toegestuurde rapport 'Doorrijden de regio in; met de RegioTram op bestaand spoor' is ons inziens helder aangegeven dat doorrijden op bestaand spoor mogelijk is. Wij hebben ook al eerder aangegeven wat de vereiste investeringen zijn voor het doorrijden in de regio. Voor de periode tot en met 2020 zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over de dekking van het Raamwerk RegioRail. Voor de tweede fase na 2020 zijn deze afspraken nog niet gemaakt. In deze fase gaat de tram de regio in rijden. In het laatste POVV van de Regio Groningen Assen is overigens afgesproken dat de Regio Groningen -Assen een plan van aanpak gaat opstellen voor de verdere uitwerking van het doorrijden in de regio. Overigens blijkt uit de bovengenoemde notitie ook dat het doorrijden de regio in met trams in elk geval goedkoper is dan het inzetten van extra treinen voor het opvangen van verdere groei na 2020. Van onnodig duur uit zijn met de RegioTram is dus geen sprake.

### **Partij voor het Noorden**

Omdat de meeste alternatieven vooral worden afgewezen omdat ze niet doorrijden in de regio, is het van groot belang te weten hoe reëel dat doorrijden in de regio is. Stel dat uit alle vijf de corridors naast de treinen, met de volgens plan verhoogde frequenties van 4x uur, na 2020 ook regiotrams worden ingezet met een frequentie van 4x per uur. Stel voorts dat de regiotrams uit de Punt-Eelde, als die te duur blijken, zullen worden vervangen door regiotrams uit Assen-Haren.

**Vraag 83:** Wat is dan het percentage van het totaal aantal treinen en regiotrams dat uit deze vijf corridors kan doorrijden naar de Grote Markt/Kardinge?

**Vraag 84:** Wat is dan het percentage van het totaal aantal treinen en regiotrams dat uit deze vijf corridors kan doorrijden naar de UMCG/Zernike?

**Vraag 85:** Wat is dan het percentage van alleen de regiotrams dat uit deze vijf corridors kan doorrijden naar de Grote Markt/Kardinge?

**Vraag 86:** Wat is dan het percentage van alleen de regiotrams dat uit deze vijf corridors kan doorrijden naar de UMCG/Zernike?

**Antwoord (83 t/m 86):** Voor ieder van de in het rapport 'doorrijden de regio in' aangegeven corridors is voorzien dat het aantal regiotrams bovenop de treinen (die een frequentie hebben van 2 tot maximaal 4 maal per uur per richting) kan oplopen tot maximaal 4 maal per uur per richting. In de spits rijden op de twee tramlijnen samen in de stad straks 16 (8+8) trams per uur per richting. Dit aantal kan, indien nodig nog verder worden uitgebreid, in elk geval naar 32 (16+16) per uur. Dit vormt dus geen enkel probleem voor doorrijden de regio in. Verdere uitwerking zal bepalen welk deel vanuit de regio doorrijdt naar de Grote Markt/Kardinge en welk deel doorrijdt naar het UMCG/Zernike. Hiervoor is tegen die tijd onder andere een onderzoek nodig naar eindbestemmingen in de stad van de reizigers uit de regio.

Ten aanzien van de verbinding van Assen via Haren op het hoofdspoor hebben wij reeds in het Raamwerk RegioRail aangegeven dat deze verbinding beter per trein kan worden ontsloten, omdat ontsluiting van Assen met de RegioTram via het bestaande spoor gezien de afstand tot Groningen en het grote aantal treinen op dit baanvak niet goed mogelijk is.

### **Partij voor het Noorden**

Omdat slechts een beperkt aantal treinen/trams zal kunnen doorrijden in de regio, is het van belang te weten hoe de belangrijkste vervoersprestatie van de regiotram zich verhoudt tot die van de alternatieven.

**Vraag 87:** Wat de snelheid in minuten is van de volgende alternatieven op het traject Hoofdstation-Eindstation Zernike in de verkeerssituatie anno 2020?

1. *Regiotram volgens koppelingsvariant?*
2. *Hetzelfde tracé maar dan gereden met de Translohr?*
3. *De huidige buslijn naar Zernike?*
4. *De toekomstige buslijn over de Westelijke ringweg volgens het lichte busknopenmodel?*
5. *Een toekomstige trein langs het huidige spoorlijn tot Station Noord en dan volgens het spooralternatief doorgetrokken naar het station Zernike, met stops bij de Suikerunie en Station Noord?*

**Vraag 88:** Wat is de snelheid in minuten van de volgende alternatieven op het traject Winkelcentrum Beijum-Grote Markt in de verkeerssituatie anno 2020:

1. *Regiotram volgens koppelingsvariant met 5 minuten overstaptijd van bus naar tram op het station Kardingeng?*
2. *Hetzelfde tracé en overstaptijd maar dan vanaf Kardingeng gereden met de Translohr?*
3. *De huidige buslijn Grote Markt-Beijum?*
4. *De toekomstige busverbinding Grote Markt-Beijum in het lichte busknopenmodel?*

**Antwoord (87 en 88):** zie ook het antwoord op vragen 79 en 80.

De tramlijn naar Zernike via de Oostersingel (koppelingsvariant) doet er gemiddeld 18,5 minuut over van het Hoofdstation tot de laatste halte bij Zernike. De huidige buslijn 15 doet er nu zo'n 21 minuten over. De gemiddelde rijtijd van de tramlijn Kardingeng – Hoofdstation via de Grote Markt bedraagt 14,5, terwijl lijnen 3 en 6 nu gemiddeld zo'n 16 minuten doen over dit traject.

### **Partij voor het Noorden**

Uit de eigen cijfers van het trambureau blijkt dat de regiotram in vergelijking met de alternatieven slechts voor een reductie van 2 tot 3 procent van de forse groei van het autoverkeer zorgt.

Daarom is onze laatste vraag:

**Vraag 89:** Voor welk alternatief zou het College kiezen, als er niet kan worden doorgereden in de regio en als alle alternatieven alleen op hun openbare vervoerswaarde moeten worden beoordelen?

**Antwoord:** Dit is niet aan de orde, in de rapportage doorrijden de regio in is aangegeven onder welke condities na 2020 de tram de regio in kan rijden. Zie ook het antwoord op vragen 81 en 82.

Overigens is de constatering, dat uit de cijfers van het trambureau blijkt dat de RegioTram in vergelijking met de alternatieven slechts voor een reductie van 2 tot 3 procent van de forse groei van het autoverkeer zorgt, naar onze mening onjuist. Bijvoorbeeld in het Raamwerk RegioRail wordt aangegeven dat met het Raamwerk RegioRail tot 2020 de groei van het autoverkeer met 25% kan worden beperkt.

Voor de periode na 2020 kan dit verder oplopen, als met de RegioTram de regio in gereden gaat worden.

## De mogelijkheden van inzet van dubbelgelede bussen in Raamwerk RegioTram

### *Commissiebreed*

**Vraag 90:** Wat betekenen de lagere vervoersstromen met betrekking tot de gelede bussen in relatie tot de RegioTram? Wat zijn de consequenties?

**Antwoord:** De vervoerstromen zijn ons inziens conservatief ingeschat, zeker ook omdat de zogenaamde trambonus niet is meegerekend. HTM geeft aan dat het omzetten van een buslijn in een tramlijn op kan lopen tot 20% maar adviseert om voorzichtigheidshalve uit te gaan van 10%. Goudappel Coffeng geeft aan dat als vuistregel kan worden gehanteerd dat ongeveer 20% meer reizigers zijn te verwachten dan het model aangeeft, wat op langere termijn zelfs kan oplopen tot 30%. Wij hebben er echter voor gekozen om deze trambonus niet bij het aantal reizigers op te tellen. Daardoor is onze verwachting dat lagere vervoersstromen zich niet zullen voordoen. Echter mocht dit wel het geval zijn dan laat tabel 3 op pagina 12 van het rapport exploitatieraming zien welke gevolgen dit kan hebben voor de dekking van de exploitatiekosten. Ook bij gelede bussen zullen eventuele lagere vervoersstromen tot minder opbrengsten leiden. Bij gelede bussen kunnen echter de bussen wel makkelijker worden verkocht naar andere gebieden waardoor de lagere vervoersstromen makkelijker tot een aanpassing in de dienstregeling kunnen leiden.

## Algemeen

### **PVDA**

**Vraag 91:** Risico's vanwege het RegioTramproject kunnen aanleiding geven het benodigd weerstandsvermogen te verhogen. Betreft u dit soort risico's bij betreffende aanstaande berekening van het nieuw benodigd weerstandsvermogen?

**Antwoord:** Ja, zie hiervoor ook pagina 27 van de voordracht. Uiterlijk bij de Voorjaarsnota 2011 zullen wij u hiervoor een voorstel voorleggen. Een externe accountant is op dit moment al bezig met de bepaling van het benodigde weerstandsvermogen.

**Vraag 92:** Er zijn mogelijke dekkingonzekerheden m.b.t. "Herfinancieringsvoordeel" en "Rentebaten" terwijl de "Aanvullende dekking" ad 17,4 mln. (deels) nog nader moet worden ingevuld. Hoe denkt u e.e.a. op te vangen en mocht na nadere toetsing en hernieuwde berekening v.w.b. de raming en exploitatie een break-even situatie worden bereikt, treft u dan ter versteviging van de financiële structuur maatregelen om tot zgn. achterdekking, dan wel extra reserveringen te komen?

**Antwoord:** De onzekerheden met betrekking tot het herfinancieringsvoordeel, dat overigens conservatief is geraamd, en de rentebaten maken onderdeel uit van de volgende update van de business case, zie ook het antwoord op vraag 16. Voorjaar 2011 willen wij deze aannames nader uitgewerkt hebben. De aanvullende dekking is geborgd door de nadere financiële afspraken met de gemeente Groningen. Zie hiervoor bijlage 12 bij de voordracht.

**Vraag 93:** Gezien de kabinetsplannen is het voornemen op Openbaar Vervoer 5% te bezuinigen. Voor ons OV bureau betekent dit een lagere bijdrage van circa 2,5 mln. Heeft dit consequenties voor het project RegioTram?

**Antwoord:** In het regeerakkoord zijn de volgende maatregelen opgenomen ten aanzien van de BDU:

1. BDU: beperken reële groei 1,1 % per jaar
2. BDU: beperking rijksbijdrage oplopend tot 5% in 2016

Beide maatregelen zouden een effect kunnen hebben op het openbaar vervoer in de provincies Groningen en Drenthe. Op dit moment is nog niet precies duidelijk wat voor effect dit heeft. Als provincie zijn wij verantwoordelijk voor de verdeling van de BDU middelen. De totale omvang van onze BDU-middelen is in 2010 € 64,4 miljoen. Ons vertrekpunt bij het opvangen van de bezuinigingen is het openbaar vervoer te ontzien. Gezien de aangekondigde omvang van die bezuiniging hebben wij er vertrouwen in dat dit zal lukken. Zodra wij hierover een besluit hebben genomen zullen wij u hierover informeren. Daarnaast hebben wij afspraken gemaakt over korting op de BDU met de gemeente Groningen. Zie hiervoor bijlage 12 van de voordracht.

**Vraag 94:** Acht u het Regiofonds van de Regio Groningen Assen voldoende solide en solvabel om de verwachte bijdragen aan het Raamwerk RegioTram te voldoen. Een bedrag van 33 mln. is inmiddels geoormerkt, terwijl de dekking voor lijn 1 en 2 een bedrag van 42 mln. aangeeft.

**Antwoord:** In bovenstaande vraag lopen volgens ons een aantal zaken door elkaar, namelijk de bijdrage van de Regio Groningen Assen aan de RegioTram en de bijdrage aan het Raamwerk RegioRail. Daarnaast is er verwarring over de dekking. Hieronder zullen we beide zaken toelichten.

De bijdrage van de Regio Groningen-Assen aan de RegioTram bedraagt inderdaad € 33 miljoen. De stuurgroep van de Regio Groningen-Assen zal hier op 4 november 2010 zeer waarschijnlijk mee instemmen. De bijdrage die de Regio Groningen-Assen geormerkt heeft voor het Raamwerk RegioRail bedraagt € 67 miljoen. Het verschil van € 34 miljoen is de bijdrage die de Regio Groningen-Assen heeft geormerkt voor de spoorse maatregelen binnen het Raamwerk RegioRail. Daarnaast heeft de Regio Groningen-Assen reeds bedragen beschikbaar gesteld voor maatregelen op het spoor in de periode 2010-2015 zijnde € 16,3 miljoen. De totale bijdrage van de Regio Groningen-Assen voor railmaatregelen komt hiermee op € 83,3 miljoen.

In de vraag geeft u aan dat een bedrag van € 42 miljoen beschikbaar is vanuit de Regio Groningen-Assen. Zoals hierboven aangegeven klopt dit niet, dit is € 67 miljoen. Deze verwarring is waarschijnlijk ontstaan doordat er binnen het Meerjareninvesteringsprogramma (MIP) van de Regio Groningen-Assen voor de periode 2010-2015 een bedrag van € 42 miljoen is opgenomen voor het Raamwerk RegioRail. Vervolgens heeft de Regio Groningen-Assen in het MIP 2015-2020 € 25 miljoen opgenomen voor het Raamwerk RegioRail.

Binnen de Regio Groningen-Assen zijn er afspraken gemaakt over de verdeling van de middelen. Hierbij is afgesproken dat het grootste deel van de middelen wordt ingezet voor infrastructuur en dan met name voor de verbetering van het openbaar vervoer. Hiervoor bestaat breed draagvlak binnen de Regio Groningen-Assen. Wij hebben geen reden om aan te nemen dat de Regio Groningen-Assen onvoldoende solide en solvabel is om aan de verplichtingen te voldoen, mits de Regio Groningen-Assen blijft bestaan. Indien binnen het MIP tot 2020 onverhoopt onvoldoende ruimte aanwezig is, bestaat er de mogelijkheid om de toegezegde bijdragen in latere jaren te verlenen en ontstaat er een voorfinancieringsrisico voor de provincie en de gemeente.

**Vraag 95:** Zijn de veiligheidseisen van de inspectie Verkeer en Waterstaat bekend en stemt dit overeen met de aanname prijs van 3,75 mln. voor een tramstel?

**Antwoord:** Voor de toelating op het spoor van voertuigen zijn de eisen bekend. Het betreft hier echter een combinatie van eisen met betrekking tot de voertuigen als ook aan de infrastructuur. Het gaat om de totale safety case. Wij hebben als referentie, het voertuig dat in Kassel zowel in de stad als op het regionale spoor rijdt, genomen. Dit is een diesel-elektrisch voertuig. In Den Haag rijden vergelijkbare elektrische voertuigen op Randstadrail. Deze voertuigen zijn zwaarder dan de voertuigen die bij de proef op het traject Gouda – Alphen zijn gebruikt en daar tussen de treinen in mochten rijden. Deze diesel-elektrische Randstadrailvoertuigen kosten € 3,75 miljoen per stuk.

**Vraag 96:** In hoeverre is in de exploitatieopzet rekening gehouden met de kwetsbaarheid van het railsysteem, zoals onderhoud van de rails, vervangen van wisseltongen, lassen, slijpen van de rails?

**Antwoord:** Dit is meegenomen in de exploitatieberekeningen onder de posten beheer, onderhoud en vervanging.

**Vraag 97:** Kunnen ambulances rijden over de trambaan aan de Oosterhamrikkade?

**Antwoord:** Bij het maken van het voorlopig ontwerp wordt bekeken hoe de inrichting van de tramstraten eruit gaat zien en hoe eventuele gevolgen voor andere verkeerssoorten worden opgelost. In het schetsontwerp zijn wij uitgegaan van een groene trambaan op de Oosterhamrikkade, om de kwaliteit van de omgeving te verbeteren. De busbaanbrug over het van Starckenborghkanaal houden wij volgens het schetsontwerp wel toegankelijk voor hulpverleningsdiensten. Wij zijn met de hulpverleningsdiensten in gesprek om te kijken welke mogelijkheden er zijn voor de inrichting van de Oosterhamrikkade binnen de eisen aan de bereikbaarheid en toegankelijkheid voor hulpdiensten.

**Vraag 98:** Is, gezien de tracé discussie, nagedacht over de infrastructurele ontsluiting van het UMCG, acht u deze voldoende of mogen er aanpassingen worden verwacht?

**Antwoord:** Het realiseren van een autoverbinding valt buiten de scope van het project RegioTram. De gemeente Groningen is in onder meer in de structuurvisie "Stad op Scherp" beleidsmatig uitgegaan van een nieuwe autoverbinding die het UMCG/de Boterdiepgarage verbindt met de oostelijke ringweg. Daarbij is uitgegaan van het realiseren van twee bruggen: 1 lage beweegbare brug voor auto's en fietsers op de plek van de huidige busbaanbrug en 1 hoge nieuwe trambrug in het verlengde van de Vinkenstraat/Paradijsvogelstraat. Het afgelopen jaar is gebleken dat de vaarwegvereisten de nodige beperkingen met zich mee brengen, niet alleen ten aanzien van de hoogte van de bruggen, maar ook ten aanzien van hun onderlinge afstand. Op basis hiervan is geconcludeerd dat het van Starckenborghkanaal (tussen busbaan en Vinkenstraat) maar op één plek gekruist kan worden. Dit betekent dat, zowel met een tram via de Vinkenstraat, als met een tram via de Oosterhamrikkade, uitgewerkt zou moeten worden hoe een eventuele auto- en fietsverbinding ingepast zou kunnen worden.

De gemeente heeft in een recente brief aan het UMCG (dd 19-10-2010) toegezegd bij de herziening van het Masterplan bereikbaarheid in samenspraak met partners en belanghebbenden verschillende alternatieven uit te werken en tegen elkaar af te wegen op basis van de tracékeuze lijn 2. Op zeer korte termijn zal de gemeente de herziene ruimtelijke en verkeerskundige uitgangspunten rond het ontwerp van het tramtracé formuleren. Medio november zullen deze uitgangspunten bekend moeten zijn, omdat dan gestart wordt met het voorlopig ontwerp.

### ***Commissiebreed***

**Vraag 99:** In het voorjaar wordt de businesscase herzien. Is er rekening gehouden met een go/no go moment in het voorjaar?

**Antwoord:** Een go/no go moment in het voorjaar van 2011 is niet voorzien, omdat na dit moment de businesscase in elk geval nog twee keer herzien wordt. De update van de businesscase in het voorjaar van 2011 is een tussenstap om uiteindelijk eind 2011/begin 2012 bij de volgende update van de businesscase een definitieve plafondprijs vast te kunnen stellen waar de biedingen onder moeten blijven. Zie hiervoor onder meer ook de beantwoording van de vragen 16 en 73.

Wel zullen wij u uiteraard de updates van de businesscase in het voorjaar 2011 en eind 2011/begin 2012 ter informatie voorleggen, zodat u zo goed en volledig

mogelijk op de hoogte blijft van de ontwikkelingen en aanpassingen van de verschillende aannames. De update van het voorjaar 2011 is bijvoorbeeld ook het eerste moment dat meer duidelijkheid kan worden gegeven over de aanneme met betrekking tot de renteopbrengsten.

**Vraag 100:** Wat kost ons op welk moment de terugtrekking uit het project? Kunt u daar een overzicht van geven?

**Antwoord:** Tot aan het moment van gunning zijn dat alle interne organisatiekosten, plus inhuur en uitbesteding. Vanaf de Dialoogfase is dit een bijdrage in de ontwerpkostenvergoeding van de dan nog overgebleven partijen. Dat zijn maximaal drie partijen. Deze kosten bedragen in totaal tussen 5 en 10 miljoen euro.

**Vraag 101:** Vraagt u naast bid bonds tevens naar performance bonds gedurende de looptijd van de uitvoering? En vraagt u naar contragaranties in het geval via de beschikbaarheidsvergoeding risico's worden "voorbetaald"?

**Antwoord:** Bid bonds zijn bankgaranties die bij de inschrijving moeten worden ingediend, zodat inschrijvers zich niet ongestraft aan hun bod kunnen onttrekken. Hier vragen we naar. Voor performance bonds geldt dat we deze vragen tot aan het moment dat een vooraf omschreven gedeelte van de bouwsom in het project is geïnvesteerd. De consortia financieren immers voor en worden pas betaald na oplevering. Zodra de banken "meefinancieren" is dat de voornaamste en ook krachtigste zekerheid en maken aanvullende zekerheden het project onnodig duurder. Concerngaranties zijn dus ook niet nodig en bij dergelijke projecten vanwege de financieringsstructuur ook niet gewenst.

**Vraag 102:** Worden er met het oog op het doortrekken van tramlijnen de regio in, in de komende jaren financiële reserveringen getroffen en in welke orde van grootte?

**Antwoord:** Op dit moment zijn er nog geen reserveringen getroffen met het oog op het doorrijden de regio in. In het provinciaal MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) hebben wij duidelijk gemaakt welke ambities en middelen wij hebben in ons mobiliteitsbeleid in de periode tot 2020. In het MIT hebben wij weginfrastructuurprojecten en projecten openbaar vervoer opgenomen die om extra inzet van provinciale middelen vragen, omdat ze niet met de jaarlijks in de begroting opgenomen middelen kunnen worden gerealiseerd. Het doorrijden de regio in valt dus buiten de scope van het huidige provinciale MIT. De provinciale bijdrage aan de maatregelen uit het Raamwerk RegioRail tot 2020 zijn wel onderdeel van het provinciaal MIT. Overigens is de voeding van het provinciaal MIT na 2020 nog wel beschikbaar.