



Aanbesteding RegioTram

Samenvatting van documenten voor de Consultatiefase

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
1 Inleiding	3
2 Geïntegreerde aanbesteding	4
2.1 DBFMO: goedkoper en duurzamer	4
2.2 De aanbestedingsleidraad versie Consultatiefase	6
2.3 De DBFMO overeenkomst	7
3 Het betalen van het project	11
3.1 Het Betalingsmechanisme	11
3.2 Piekbetalingen	14
4 Eisen en wensen: outputspecificaties	16
4.1 Inleiding	16
4.2 De outputspecificaties	17
4.2.1 <i>Inpassing en Vormgeving</i>	18
4.2.2 <i>Materieel</i>	20
4.2.3 <i>Vervoer</i>	23
4.2.4 <i>Omgeving</i>	26
4.2.5 <i>Beheer en onderhoud</i>	28
4.2.6 <i>Wensen</i>	30
Bijlagen	32
A. Inpassing en Vormgeving: een nadere toelichting	32
B. Materieel: een nadere toelichting	35
B.1 Meer capaciteit in de tram of extra ritten?	37
C. Vervoerdienst: een nadere toelichting	39
C.1 Dienstregeling (minimale frequenties en bereikbaarheidsperiode)	44
C.2 Reclamecontracten	47
D. Omgeving: een nadere toelichting	49
E. Beheer en onderhoud: een nadere toelichting	56
F. Wensen: een nadere toelichting	59

1 Inleiding

De aanbesteding van het project RegioTram is na instemming van de Groninger Gemeenteraad en Provinciale Staten eind 2010 begonnen. De eerste stap bestond uit de selectie van consortia die in staat zijn het verdere ontwerp en de bouw te realiseren, en ook de exploitatie en het beheer voor hun rekening te nemen. De rol van de winnaar van de aanbesteding reikt nog een stap verder: hij draagt tevens verantwoordelijkheid voor een deel van de financiering van het project. Zo willen de samenwerkende overheden bereiken dat de private sector in alle opzichten bijdraagt aan het succes van het project, en helpt de risico's te dragen die eraan verbonden zijn. Een concurrentiegerichte dialoog is erop gericht de kansen op succes te optimaliseren. Deze dialoog is er daarnaast op gericht de risico's nauwkeurig te onderkennen, te beperken onder controle te houden en te verdelen.

De volgende fase in de aanbesteding: de consultatiefase

Met drie consortia wordt op dit moment de concurrentiegerichte dialoog gevoerd. In de komende fase, die loopt tot met maart 2012, spreken de consortia afzonderlijk met de Opdrachtgever om oplossingen te ontwikkelen voor ontwerp, uitvoering, financiering en onderhoud, waarop door die marktpartijen wordt ingeschreven. Concreet worden de komende maanden op basis van consultatie van markt, bestuur en politiek de volgende documenten definitief gemaakt:

- De aanbestedingsleidraad met daarin het aanbestedingsproces tot en met de gunning;
- De DBFMO Overeenkomst, inclusief het betalingsmechanisme;
- De Outputspecificaties, ofwel de eisen en wensen.

Voorliggend document is een samenvatting van alle concept documenten die voor de Consultatiefase aan de consortia worden verzonden. Eerst volgt een korte toelichting op de belangrijkste punten uit de aanbestedingsleidraad en op de kernpunten van het DBFMO contract. De wijze waarop de Opdrachtgever voor de uitvoering van het project betaalt, staat beschreven in het hoofdstuk drie.

Het hart van deze notitie bestaat uit de samenvatting van het concept programma van eisen en wensen. Dit programma is de basis voor de voorstellen die de deelnemende consortia gaan doen, in de loop van de komende maanden, tot aan de zomer van 2012. In het taalgebruik van de aanbesteding heten de eisen en wensen *outputspecificaties*. Dat zijn de resultaten die het project uiteindelijk moet opleveren: van trams die reizigers snel veilig, comfortabel en op tijd op hun plaats van bestemming brengen, tot een goede, aantrekkelijke en veilige inpassing in de omgeving.

De komende maanden staan dus in het teken van consultatie van markt, bestuur en politiek om de aanbestedingsdocumenten en uitvraag definitief te maken. Verder zal in de loop van de volgende fase van de aanbesteding nog ter verificatie een externe toets worden uitgevoerd op delen van de outputspecificaties. Ook op onderdelen van het DBFMO contract (betalingsmechanisme, wijzigingsprocedure) zal een second opinion worden gevraagd. Dit proces biedt voldoende ruimte om eventuele verbeterpunten door te voeren voordat de documenten definitief moeten zijn. Volgens de huidige planning is dit eind maart 2012.

Alle documenten die de basis vormen voor deze samenvatting kunt u vinden in de digitale bibliotheek van de website www.regiotram.nl.

2 Geïntegreerde aanbesteding

2.1 DBFMO: goedkoper en duurzamer

Voor de aanbesteding van de twee tramlijnen in de stad Groningen is gekozen voor een geïntegreerde aanbesteding. De werkwijze van dit Design Build Finance Maintain and Operate (DBFMO) model is dat de Opdrachtgever het doel van het project vaststelt en dit functioneel beschrijft. De Opdrachtgever beschrijft wat het resultaat moet zijn, maar niet exact de route daar naartoe. De Opdrachtgever stelt daarnaast ook voorwaarden vast, onder andere in het bestemmingsplan. Bij de aanbesteding hoort tevens het onderhoud voor een langere periode en ook de exploitatie voor meerdere jaren. Hierdoor ontstaat een andere verhouding tussen Opdrachtgever en Opdrachtnemer dan bij het gesplitst aanbesteden van deze onderdelen.

Het voordeel van deze manier van aanbesteden is dat één Opdrachtnemer verantwoordelijk is voor de afstemming van de verschillende onderdelen. De Opdrachtgever heeft geen contract met verschillende uitvoerende partijen maar slechts met één partij: de speciale projectvennootschap (SPV) die als Opdrachtnemer het hele project uitvoert. Deze is ook het enige aanspreekpunt voor de Opdrachtgever. Een ander belangrijk voordeel van deze manier van aanbesteden is dat vooraf bekend is waar de risico's liggen en wat de risico's kosten. Tot slot is vooraf duidelijk wat het project zal kosten. De Opdrachtgever geeft een maximumprijs af, de plafondprijs, en daarvoor moet hele project worden gerealiseerd.

Er is inmiddels een Rijksbrede standaard ontwikkeld voor DBFMO-aanbestedingen. Die is vastgelegd in de Rijksbrede DBFM Modelovereenkomst. In Nederland wordt het DBFMO-model ook steeds vaker toegepast. Bijvoorbeeld bij de N31 Leeuwarden – Drachten, bij de renovatie van het Ministerie van Financiën, bij de bouw van de 2e Coentunnel, in Groningen bij de nieuwbouw Kempkensberg van IBG en Belastingdienst en momenteel bij de baanverlenging vliegveld Eelde.

De ervaringen met DBFMO zijn positief. Het is goedkoper; met name door interface (raakvlak) voordelen en het is duurzamer; met name door de life-cycle benadering. Bij deze benadering wordt gekeken naar de levensduur van een project in zijn geheel door investeringskosten, beheers- en onderhoudskosten en 'sloopkosten' onderling op elkaar af te stemmen. De door integratie van alle disciplines te behalen efficiëntievoordelen wegen ruim op tegen het betrekkelijke kleine financieringsnadeel.

Het Rijk is ook positief over DBFM(O)-aanbestedingen. Als belangrijk voordeel van de private financiering ziet het Rijk dat de private financier een sterke financiële prikkel heeft om ervoor te zorgen dat de andere partijen binnen het consortium de afgesproken resultaten leveren. Dit kan resulteren in life-cycle optimalisatie, met minder kans op budgetoverschrijding en betere beschikbaarheid tijdens de exploitatie en onderhoud. De private financier houdt scherp toezicht en treedt op als dat nodig is. Het voordeel van deze 'disciplinerende werking' door een private financier moet worden afgewogen tegen het nadeel dat de kosten van privaat geld hoger zijn dan van publiek geld, aldus de Ministers van Financiën, Binnenlandse Zaken en Infrastructuur en Milieu.

De DBFMO aanpak biedt mogelijkheden om de gegadigden uit te dagen op alle onderdelen "outstanding performance" te leveren. Door slim gebruik te maken van de voordelen die het kunnen beheersen van de gehele keten (ontwerp, bouw, onderhoud, exploitatie, financiering, van zowel de infra als het rollend materieel) biedt, zijn de mogelijkheden om daadwerkelijk met echt goede voorstellen te komen veel groter dan als de gegadigden zich alleen op hun eigen deelterrein kunnen bewijzen.

Naast bovengenoemde voordelen kleven er ook risico's aan de DBFMO aanpak. Het DBFMO contract is een ingewikkeld contract. Goed opdrachtgeverschap is van groot belang, ook vanwege de lange contractduur. Wijzigingen zullen uiteraard wel mogelijk blijven. De consequenties van wijzigingen zullen dan wel integraal inzichtelijk worden gemaakt.

Prikkel tot uitvoering binnen de tijd: de “B”

Bij een geïntegreerd contract krijgt de Opdrachtnemer de belangrijkste betaling, de beschikbaarheidsvergoeding, pas uitgekeerd als de dienst beschikbaar is en er geleverd wordt. Deze financiële prikkel is een stok achter de deur om te zorgen dat de planning van de Opdrachtgever gehaald wordt.

Bij de gesplitste benadering kan per deelcontract een boete voor vertraagde oplevering worden ingebouwd. Over het geheel genomen biedt deze combinatie van prikkels minder zekerheid voor tijdige beschikbaarheid van het systeem, dan de grote prikkel in het geïntegreerde contract.

Prikkel tot levering kwaliteit: “B+M+O”

Bij een DBFMO-aanbesteding kunnen in het betalingsmechanisme goed prikkels worden opgenomen voor de kwaliteit van de dienstverlening. Het betalingsmechanisme kan onder andere voorzien in kortingen die kunnen worden opgelegd als bepaalde kwaliteitseisen niet worden gehaald, zoals op het gebied van veiligheid, procesbeheersing, punctualiteit en klanttevredenheid. Het voordeel van een dergelijk model – op hoofdlijnen – is dus dat er voor de duur van de overeenkomst – in het geval van de regiotram 22,5 jaar – een gegarandeerde kwaliteit wordt geleverd.

Bij een gesplitst contract zullen de technisch kwaliteitseisen ten aanzien van capaciteit, veiligheid, betrouwbaarheid, rijcomfort, milieu en omgeving identiek zijn met een DBFMO-contract. Wel zijn de kwaliteitseisen in beide gevallen verschillend gedefinieerd. In de gesplitste variant zullen de eisen gedetailleerder zijn beschreven, terwijl het DBFMO-contract gebruik maakt van functionele eisen.

Het is zeer de vraag of bij de gesplitste benadering de kwaliteit tot het einde van het contract op peil blijft. Bij een DBFMO-contract is dat gevaar veel minder groot, want daar wordt een lagere kwaliteit immers direct vertaald in lagere betalingen.

Uitvoerbaarheid binnen budget: “B+M+O”

Door bij de aanbesteding van DBFMO-overeenkomsten met het systeem van de plafondprijs te werken is in een relatief vroeg stadium bekend of het project binnen budget uitvoerbaar is.

Bij de gesplitste benadering is die conclusie pas te trekken nadat alle contracten zijn gegund, uitgevoerd, opgeleverd en afgerekend en eventuele claims zijn afgewikkeld. De geïntegreerde aanbesteding van het project RegioTram geeft ook over de kosten vooraf duidelijkheid.

Optimale afstemming van kosten en levensduur project: “F”

Bij een geïntegreerd contract wordt de Opdrachtnemer geprikkeld om in zijn bieding een zo optimaal mogelijke afstemming te maken tussen de investeringskosten en de kosten die nodig zijn voor onderhoud. Bij een gesplitste benadering is die prikkel niet – althans veel minder – aanwezig bij de respectievelijke ontwerpers, uitvoerende en onderhoudsaannemers: zij zijn financieel niet gebonden aan de effecten van hun deelprojecten.

Tijdige levering van de tramvoertuigen: het materieel

De studie van Movares uit juni 2009 in opdracht van het project RegioTram heeft uitgewezen dat, ongeacht welk model men kiest, tijdige levering van de benodigde trams mogelijk is. Bij de geïntegreerde benadering, wordt de verantwoordelijkheid voor de bestelling en de afstemming op gehele tramsysteem bij het consortium gelegd.

Interfaces (raakvlakken)

De verantwoordelijkheid voor het ontwerpen, aanleg, exploitatie en onderhoud ligt bij de Opdrachtnemer. Hier ligt dus de verantwoordelijkheid voor het beheersen van de raakvlakrisico's. Anders gezegd, de Opdrachtnemer moet zelf zorgen voor een optimale aansluiting van de verschillende onderdelen op elkaar.

2.2 De aanbestedingsleidraad versie Consultatiefase

De aanbestedingsprocedure voor het project RegioTram Groningen wordt beschreven in de diverse versies van de Aanbestedingsleidraad (Leidraad). Inmiddels is de fase Plan van Aanpak afgerond en is de Leidraad versie Consultatiefase opgesteld. Na deze versie volgen nog de volgende aangepaste versies:

- de versie Eigenlijke Dialoofase;
- de versie Inschrijving.

De eerste 30 pagina's van de consultatieleidraad zijn nagenoeg gelijk aan eerdere versies van de leidraad. De hoofdstukken die voor deze fase van belang zijn betreffen hoofdstukken 8 en 9. In deze hoofdstukken staat hoe de procedure gaat tijdens de Consultatiefase en is omschreven welke dialoogproducten in de Eigenlijke Dialoofase uitgevraagd worden.

In de Consultatiefase worden de gegadigden geconsulteerd over de door de Opdrachtgever geleverde informatie en wijze van beoordeling. Het betreft onder andere de outputspecificaties, het betalingsmechanisme en de door de gegadigden te leveren dialoogproducten en in te vullen wensen. Aan het einde van de Consultatiefase stelt de Aanbesteder de inhoud van de Aanbestedingsdocumenten voor de Eigenlijke Dialoofase vast, waaronder de definitieve beschrijving en waardering van de Wensen en de gehele verdere procedure tot aan Financial Close. Financial close is de ondertekening van de financieringsovereenkomst die volgt op de ondertekening van het contract.

Doel van de hele dialoog is vast te stellen welke prestaties (plannen, processen, oplossingen) de gegadigden (moeten) bieden. Deze plannen moeten in het kort voldoen aan de volgende randvoorwaarden:

- Voldoende specifiek en onderscheidend;
- Voldoende om te kunnen beoordelen wat de opdrachtgever krijgt ;
- Voldoende voor gegadigden om te kunnen prijzen.

Maar wel met beperking van transactiekosten. Dit houdt in dat sommige elementen, zoals een volledig uitgewerkt bestek, onnodig zijn in dit stadium; deze kunnen ook alleen door "winnaar" worden gemaakt.

In de Eigenlijke Dialoofase die volgens de huidige planning in maart 2012 van start gaat, worden de volgende dialoogproducten uitgevraagd:

- Een verder uitgewerkt Basis Managementplan, met daarin een catalogus van alle door de Gegadigden op te stellen deelplannen en processen en met een uitwerking van de meest kritische processen (waarvan sommige door ons zullen worden voorgeschreven); dat plan wordt door het Projectbureau in dialooggesprekken besproken tot het voldoet, het managementplan moet voldoen aan de eisen ;
- Een Beeldkwaliteitsplan bestaande uit een aanbiedingsontwerp (in voor te schrijven format, niveau referentieontwerpen), een aantal sfeerbeelden van de meest kenmerkende onderdelen van het plan en de invulling van een aantal wensen: dit plan wordt besproken in de dialooggesprekken;
- Een Rollend Materieelplan, met daarin onder meer een beschrijving van de vloot, en een voorstel voor maximaal drie typen materieel; dit wordt besproken in de dialooggesprekken en beoordeeld op de invulling van bepaalde (objectieve) wensen. Bij Inschrijving kunnen de consortia dan aangeven voor welk type materieel zij kiezen;
- Een Vervoersplan, waarin zij het te verrichten vervoer verder uitwerken; dit wordt besproken in de dialooggesprekken en beoordeeld op de invulling van bepaalde (objectieve) wensen;

- Een Omgevingsplan, waarin de Gegadigden onder meer de BLVC-aspecten verder uitwerken; dit wordt besproken en beoordeeld op de invulling van bepaalde (objectieve) wensen, waaronder duurzaamheid.

De Wensen zijn onderverdeeld in de volgende categorieën: opties en pluspakketten.

Opties voor de Gegadigde

Ten aanzien van deze categorie Wensen geldt dat de Aanbesteder bepaalde vooraf omschreven prestaties heeft gekoppeld aan een bepaalde waardering. Door bijvoorbeeld een tram aan te bieden met een grotere capaciteit dan die welke in de Outputspecificaties is opgenomen, kan de Gegadigde een vooraf aangegeven waardering voor de desbetreffende wens krijgen. Voorafgaande aan de Eigenlijke Dialoofase zal de Aanbesteder de definitieve lijst met opties bekend maken. Voor de meest opties geldt dat de Gegadigden deze eerst bij Inschrijving definitief hoeven aan te geven.

Pluspakketten: net dat beetje meer

Voorstel is om bij het Beeldkwaliteitsplan en het Vervoersplan te werken met "Pluspakketten". Deze pluspakketten zijn onderdeel van de wensen. Zij wijken echter af van de overige wensen met dienverstande dat voor de overige eisen geldt dat: de wens wordt wel of niet aangeboden, biedt de gegadigde de wens aan dan krijgt hij de daarvoor van tevoren vastgestelde waardering. Voor deze pluspakketten geldt dat dit voorstellen zijn die niet direct voortvloeien uit de Outputspecificaties of de DBFMO-overeenkomst, wel direct verband houden met het Project, maar waarvan de Gegadigden zouden kunnen menen dat deze meerwaarde zouden kunnen hebben voor de Aanbesteder, de gemeente of de Provincie. Zo is bijvoorbeeld in een vergelijkbaar systeem voor de aanbesteding van de regionale treinconcessies een mobiel treinstation aangeboden om een station in Hoogkerk te testen. Niet uitgevraagd door de Provincie, maar wel van meerwaarde bevonden. Per Dialoofproduct wordt aangegeven of de mogelijkheid tot het aanbieden van een Pluspakket bestaat en wat de maximale waardering – in euro's – van een dergelijk Pluspakket is. Tijdens de Eigenlijke Dialoofase, worden deze Pluspakketten beoordeeld door de desbetreffende Adviescommissies. Het Projectbureau maakt de daaruit voortvloeiende score tijdig voor de Inschrijving aan iedere individuele Gegadigde bekend. Zij kunnen dan zelf beslissen of zij (onderdelen van) het Pluspakket al dan niet bij Inschrijving zult aanbieden. Op deze manier kunnen zij verder innoveren en voor het leveren van concrete meerwaarde worden beloond. Het Projectbureau voert een dergelijk systeem alleen door als alle Gegadigden zich daar achter kunnen scharen.

2.3 De DBFMO overeenkomst

In de DBFMO overeenkomst staat welke rechten en verplichtingen Opdrachtgever en Opdrachtnemer hebben. Onderwerpen zoals rolverdeling en verantwoordelijkheden, verdeling van risico's, hoe om te gaan met wijzigingen, hoe om te gaan met beëindiging van het contract en hoe en wanneer er wordt betaald staan in het contract. Voor het opstellen van de DBFMO overeenkomst voor project RegioTram is als basis de standaard overeenkomst van het Rijk gebruikt. Hier vanuit is op basis van de ervaringen van de afgelopen jaren bij DBFMO projecten en project specifieke aspecten de overeenkomst opgesteld. Hieronder volgen de kernpunten uit de concept overeenkomst.

Rolverdeling en verantwoordelijkheden

In de overeenkomst is opgenomen dat de Opdrachtnemer moet zorgen voor kort samengevat:

- de aanleg;
- de exploitatie en het in stand houden van systeem en materieel;
- de overdracht overeenkomstig de gestelde overdrachtseisen aan het einde van de overeenkomst.

De verantwoordelijkheid om een goed systeem te ontwerpen en in stand te houden ligt bij de Opdrachtnemer.

Gemeente en provincie zijn ieder voor zich aansprakelijk voor de nakoming van de betalingsverplichtingen uit deze overeenkomst. Deze hoofdelijke aansprakelijkheid is een vereiste voor de financiers van de Opdrachtnemer.

Verdeling van risico's

In beginsel zijn alle kosten om de verplichtingen na te komen voor de Opdrachtnemer, tenzij in de overeenkomst is opgenomen dat het een risico is voor de Opdrachtgever. Risico's die voor rekening van de Opdrachtgever komen, worden een *geval van vergoeding* genoemd omdat er dan een vergoeding aan de Opdrachtnemer moet worden betaald. In het contract staan de volgende gevallen van vergoeding:

- Eventuele kosten als gevolg van een tekortkoming van de Opdrachtgever of een wijziging door de Opdrachtgever;
- Gevallen van overmacht zoals oorlog, nucleaire explosies en dergelijke kunnen leiden tot de beëindiging van de overeenkomst.

Voor bijvoorbeeld relevante wetswijzigingen, gebrek aan de bestaande infrastructuur of ernstige bodemverontreiniging die niet kenbaar was, geldt dat dit in principe ook gevallen van vergoeding zijn en dus voor rekening komen van de Opdrachtgever. Van deze categorie risico's wordt een limitatieve lijst gemaakt. Voorstel is dat de Opdrachtnemer op basis van die lijst een eigen risico hierin bepaalt. Het spreekt voor zich dat het voor de Opdrachtgever aantrekkelijk is dat marktpartijen een zo groot mogelijk eigen risico voorstellen. Zij worden hiervoor dan ook beloond in het gunningssysteem.

Naast gevallen van vergoeding zijn er ook *gevallen van uitstel*. Dat zijn risico's waarbij naast een eventuele vergoeding voor een financieel nadeel ook de datum voor ingebruikname van de tram opgeschoven moet worden. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren als Opdrachtgever een vergunning niet op tijd heeft verleend. Ook van gevallen van vertraging wordt een limitatieve lijst gemaakt. Opdrachtnemers wordt gevraagd ook hierin een eigen bijdrage te leveren, in dit geval gebeurt dat in tijd. Ze moeten wel aantonen dat ze in hun planning ook daadwerkelijk rekening houden met het opvangen van vertraging.

De wijze waarop de risicoverdeling in het contract is geregeld, staat los van de onderlinge afspraken tussen de gemeente en de provincie Groningen. In het contract gaat het om de verdeling tussen Opdrachtnemer en Opdrachtgever.

Wijzigingen: toch liever anders

De Opdrachtgever kan een wijziging van de overeenkomst aan de Opdrachtnemer opdragen. Een dergelijke wijziging mag overigens niet tot gevolg hebben dat de werkzaamheden of het oorspronkelijke doel wezenlijk worden gewijzigd of dat de Opdrachtnemer moet handelen in strijd met de wet. Daarnaast moet bij wijzigingen wel een vergoeding betaald worden.

Er zijn twee soorten wijzigingen.

1. Een kleine wijziging die minder dan €25.000 kost en niet tot vertraging leidt;
2. Overige wijzigingen die meer dan €25.000 kosten en mogelijk tot vertragingen leiden.

Het verschil tussen deze twee categorieën is dat bij de overige wijzigingen, die overigens zowel door Opdrachtgever als door Opdrachtnemer voorgesteld kunnen worden, de procedure start met overleg. Dit heeft als voordeel dat wijzigingen goed doorgenomen worden. De aanleiding tot de wijziging wordt integraal bekeken waardoor in het kader van de life cycle de meest efficiënte oplossing kan komen.

Stel dat de Opdrachtgever een extra tram wil. Dan is voor de vaststelling van het financieel nadeel voor de Opdrachtgever in het contract opgenomen dat dit marktconform moet zijn. De marktpartij moet de kosten voor deze extra tram inzichtelijk maken. Bij een discussie over de prijs (of deze marktconform is) gaat de geschillenregeling in werking.

Het onderwerp wijzigingen wordt nog nader uitgewerkt in de consultatiefase op basis van ideeën aangereikt in Plannen van Aanpak.

Doorrijden de regio in

In het concept contract wordt al rekening gehouden met een wijziging, namelijk doorrijden de regio in.

Er zijn drie mogelijke wijzigingsscenario's:

1. uitbreiding naar de regio (met name openbaar vervoer): de Opdrachtnemer gaat zelf doorrijden de regio in;
2. beëindiging openbaar vervoer en gebruik Traminfrastructuur door derde-openbaar vervoerder: een andere partij gaat alle trams rijden, ook die de regio in;
3. gedeeltelijke beëindiging openbaar vervoer en medegebruik van Traminfrastructuur door derde-openbaar vervoerder: een andere partij gaat naast Opdrachtnemer met trams rijden.

De laatste twee scenario's brengen mee dat een gebruiksvergoeding aan de derde partij betaald moet worden. Het blijkt niet goed mogelijk om nu al gebruiksvergoeding (of formule) uit te vragen. Zo kan bijvoorbeeld het type materieel dat de regio in rijdt, waarvan nu de specificaties nog niet bekend zijn, effect hebben op de kostenstructuur van de Opdrachtnemer als gevolg van grotere slijtage aan de traminfrastructuur.

Met deze scenario's is in het contract als volgt rekening gehouden. Het contract biedt bescherming tegen een te hoge prijs door een monopolypositie door (combinatie van) de volgende mogelijkheden:

1. vrijheid om werkzaamheden van de Opdrachtnemer onder het nu af te sluiten DBFMO contract mee te nemen in de aanbesteding van de RegioTram. Dit betekent dat de Opdrachtgever mag besluiten om bijvoorbeeld het openbaar vervoer op de lijnen 1 en 2 opnieuw aan te besteden en het contract met de Opdrachtnemer dienovereenkomstig te wijzigen;
2. mogelijkheid om de Opdrachtnemer een gebruiksvergoeding te laten offeren zonder gehouden te zijn die te accepteren (ook niet als die in de geschillenprocedure is vastgesteld);
3. mogelijkheid om daarna het contract met de Opdrachtnemer te beëindigen tegen betaling van een afkoopsom waarin geen vergoeding is opgenomen voor gederfd rendement.

Een kanttekening hierbij is dat het instrument van beëindiging zwaar is waardoor deze mogelijk niet door de opdrachtgever gebruikt zal worden. Dit onderwerp zal in de consultatiefase besproken worden met de markt en hen zal gevraagd worden om alternatieven voor te stellen.

Einde contract

De Opdrachtgever mag in beginsel de overeenkomst altijd beëindigen. Beëindiging mag echter alleen indien daar een vergoeding tegenover staat. Afhankelijk van de reden van de beëindiging is er een vergoedingssysteem in de overeenkomst opgenomen.

Prikkels en kwaliteit

De Opdrachtgever betaalt gedurende de exploitatieperiode een vergoeding voor de beschikbaarheid van het systeem. De beschikbaarheidsvergoeding krijgt de Opdrachtnemer als alles voldoet aan de eisen. Dat betekent dus onder andere tijdig vervoer met de tram, een schoon vervoermiddel, hele haltes, goede veiligheid etc. Indien aan een van de eisen niet wordt voldaan dan kan er een boete opgelegd worden. De Opdrachtnemer krijgt dan niet de volledige beschikbaarheidsvergoeding.

Op deze manier wordt de Opdrachtnemer geprikkeld om gedurende de hele looptijd van het contract alles goed te onderhouden, schoon te houden, en het vervoer te leveren. Naast boetes kan de Opdrachtnemer ook een bonus verdienen. Deze bonus kan men dan verrekenen met een boete die ze hebben opgedaan. Om de prestatie van de Opdrachtnemer te monitoren wordt er een prestatie-meetsysteem (PMS) ontwikkeld.

In hoofdstuk 3 staat een uitgebreidere toelichting op de wijze waarop de Opdrachtnemer voor het project betaalt.

Faillissement

Wat gebeurt er als de Opdrachtnemer failliet gaat? De angst die een Opdrachtgever in die situatie heeft is of er is betaald voor iets waar deze nog niets aan heeft. Ligt er dan bijvoorbeeld maar een stukje trambaan? Om dit te voorkomen is een aantal beschermingsmechanismen in het contract ingebouwd.

Het eerste beschermingsmechanisme voor de Opdrachtgever is dat de banken instappen via de zogenaamde *directe overeenkomst*. De DBFMO overeenkomst kan dan worden voortgezet onder dezelfde omstandigheden. In dit geval zal een ander consortium deze overeenkomst uitvoeren.

Als er een situatie ontstaat dat de banken de overeenkomst niet willen voortzetten, dan gaat het andere beschermingsmechanisme werken. Dan heeft de Opdrachtgever als zekerheid dat er niet meer betaald hoeft te worden dan de waarde van het gerealiseerde. Dus als tracé en trams al kunnen rijden moet er meer worden betaald, dan als er slechts een deel van het tracé ligt. De Opdrachtgever kan in deze situatie het resterende werk zelf opnieuw aanbesteden.

Vertraging

Wat gebeurt er als het project vertraging oploopt of juist eerder klaar is?

- voor te late beschikbaarheid wordt een boete per dag toegepast, met een gematigde boete als de vertraging minimaal 3 maanden van tevoren aan de Opdrachtgever bekend is gemaakt;
- er komt geen beloning voor vervroegde beschikbaarheid en dus ook geen eerdere betaling van beschikbaarheidsvergoeding omdat het belang hiervan voor de Opdrachtgever beperkt is, ook vanwege de dan nog lopende OV-concessie;
- er wordt geen buffer ingebouwd voor toegestaan uitstel op grond van bijzondere omstandigheden (zie boven).

Onmiddellijke beëindiging van de overeenkomst is mogelijk door Opdrachtgever als de beschikbaarheid met meer dan 9 maanden wordt overschreden.

Geschillenregeling

Er is een Raad van Beoordelaars (DRB) die paraat staat voor geschillenpreventie en geschiloplossing. Deze DRB is zowel tijdens de bouw- als de exploitatiefase actief.

3 Het betalen van het project

Het consortium dat de aanbesteding wint, begint spoedig daarna met het aanleggen van de twee tramlijnen. De financiering hiervan komt voor rekening van het consortium. Dit moet hiervoor een lening afsluiten. Er is het consortium alles aan gelegen snel goed werk af te leveren, want pas dan begint de Opdrachtgever met terugbetalen. Langs twee wegen betaalt de Opdrachtgever de Opdrachtnemer, via het betalingsmechanisme en via de piekbetalingen. Beide worden hieronder toegelicht.

3.1 Het Betalingsmechanisme

Het betalingsmechanisme is erop gericht om een goed functionerend vervoerssysteem en een goed niveau van dienstverlening te realiseren. Dat gebeurt door met financiële prikkels te sturen op de outputspecificaties. En omdat 'goed' eerder een 8,0 is dan een 10,0 is, gaat het hierbij niet alleen om kortingen als het slechter gaat dan gevraagd, maar ook om bonussen als de Opdrachtnemer boven de norm presteert. Het is immers niet realistisch om te eisen dat de Opdrachtnemer uitsluitend lovende kritieken van de reizigers krijgt en nooit fouten maakt. Niet 'subliem', maar 'heel goed' is de norm. En dan mag het ook beloond worden als de Opdrachtnemer hogere cijfers krijgt van de reiziger dan normaal het geval is en als hij een aantal perioden weinig of geen boetepunten oploopt. En omdat het logisch is dat de openbare ruimte minder beschikbaar is tijdens de bouw, krijgt de Opdrachtnemer een vrijstelling voor kortingen die hij krijgt als hij hinder veroorzaakt. Datzelfde geldt voor de afsluitingen van de traminfrastructuur tijdens de exploitatiefase: onderhoud is nu eenmaal van tijd tot tijd nodig, dus ook hier een vrijstelling gecombineerd met een prikkel om hier onder te blijven en een korting bij overschrijding. Sommige eisen moet de Opdrachtnemer altijd en direct nakomen, maar voor andere is het ook prima als hij netjes binnen een bepaalde tijd herstelt. Zo is het betalingsmechanisme een eerlijk en gebalanceerd systeem.

Het doel van het betalingsmechanisme is dus om met behulp van de juiste prikkels (kortingen en bonussen) te zorgen dat de Opdrachtnemer de gewenste kwaliteit levert. De kortingen en bonussen zorgen er voor dat de belangen van de Opdrachtnemer gelijk worden geschakeld aan die van de Opdrachtgever. Beiden willen kortingen voorkomen: de Opdrachtgever omdat een korting betekent dat niet het gewenste vervoer is geleverd en de Opdrachtnemer omdat een korting leidt tot minder inkomsten.

Het betalingsmechanisme werkt in een DBFMO-contract in sterkere mate omdat een betalingsachterstand wordt gecreëerd. De Opdrachtnemer sluit een lening af die hij gedurende de looptijd van het contract moet aflossen. Omdat de banken die lening terugbetaald willen zien, zullen zij goed in de gaten houden of de Opdrachtnemer niet te veel kortingen oploopt. De banken functioneren daarom als extra toezichthouder.

Beschikbaarheidsvergoeding

De Opdrachtgever betaalt nadat de trams zijn gaan rijden aan de Opdrachtnemer een beschikbaarheidsvergoeding (BBV). Deze vergoeding bestaat uit twee delen:

- een vast gedeelte: BBV-vast;
- en een variabel gedeelte: BBV-variabel.

Het vaste deel BBV-vast is bedoeld om de kapitaalslasten en de andere niet-gebruikafhankelijke kosten van de Opdrachtnemer te dekken. Het gaat dan om bijvoorbeeld de afschrijving van de aanschaf van de trams en de rails en kosten van verzekeringen. Het variabele deel BBV-variabel vergoedt de kosten van de Opdrachtnemer die meer exploitatie gebonden zijn. Voorbeelden zijn de energie en de slijtage van de trams.

Omdat een deel van de kosten voor de Opdrachtnemer gedurende de exploitatie periode niet gelijk zullen blijven worden de de BBV-vast en BBV-variabel waar nodig geïndexeerd.

Kortingen

Op de beschikbaarheidsvergoeding worden kortingen in mindering gebracht. Er zijn twee soorten kortingen: de beschikbaarheidscorrecties en de prestatiekortingen. Voor de werking van het systeem is het nodig dat goed wordt gemeten welke resultaten de Opdrachtnemer levert. Deze worden onder andere gemeten door periodieke testen door de Opdrachtgever, registratie van klachten en een eigen monitoringsysteem van de Opdrachtnemer.

1. Beschikbaarheidscorrecties

Beschikbaarheidscorrecties worden toegepast als een tram niet op tijd vertrekt of niet bij een halte stopt (een "niet-haltering"). Daarbij is wel enige vertraging toegestaan, namelijk tot het tijdstip waarop volgens de dienstregeling de volgende tram moet vertrekken.

Vanzelfsprekend is van een niet-haltering geen sprake als dit het gevolg is van niet aan de Opdrachtnemer toe te rekenen omstandigheden, bijvoorbeeld een ongeluk waardoor de trambaan is geblokkeerd of de afsluiting van een straat door de gemeente. De Opdrachtnemer moet in zo'n geval wel vervangend vervoer bieden.

Een beschikbaarheidscorrectie wordt vastgesteld per heen- of terugrit (bij vertraagd vertrek van het startpunt of te laat bij het eindpunt/aansluitpunt) of per halte. De hoogte van de korting is gelijk aan de ritprijs vermenigvuldigd met factoren die verband houden met:

- het tijdstip van de dag;
- het belang van de haltes waar niet gehalteerd wordt;
- op deze manier komt tot uiting dat 1) een rit niet gereden een rit niet betaald is en 2) er een extra boete is voor niet beschikbaarheid die bepaald wordt door bovenstaande vermenigvuldigingsfactoren;
- behalve een beschikbaarheidskorting zoals hiervoor beschreven, krijgt de Opdrachtnemer een extra korting wanneer hij geen vervangend vervoer aanbiedt. Deze korting is afhankelijk van voor welke haltes vervangend vervoer wordt geregeld. De hoogte van de boete is dusdanig bepaald dat regelen van vervangend vervoer voor de Opdrachtnemer financieel aantrekkelijker is dan het betalen van de boete;
- de daadwerkelijke ritprijs wordt bepaald door de Opdrachtnemer in de bieding en wordt meegenomen in de beoordeling.

Aan het tramsysteem moet onderhoud gepleegd worden en het zal af en toe voorkomen dat de Opdrachtnemer ritten moeten laten uitvallen. Een uitgevallen rit kost de Opdrachtnemer geld omdat er dan een korting wordt toegepast

Om te vermijden dat de Opdrachtnemer in zijn aanbieding rekening houdt met deze kortingen (waardoor zijn aanbieding in totaal hoger wordt), krijgt hij voor de gehele exploitatieperiode van 22,5 jaar een vrijstelling. Deze totale vrijstelling is berekend op basis van een percentage uitval buiten de spits.

Als de Opdrachtnemer op de Einddatum de vrijstelling niet heeft opgebruikt, kan hij het saldo als bonus uitgekeerd krijgen (zie hieronder). De Opdrachtnemer blijft hierdoor gestimuleerd om het aantal uitgevallen ritten te beperken.

2. Prestatiekortingen gedurende de bouwperiode

Gedurende de bouwperiode kunnen aan de Opdrachtnemer zogenaamde prestatiekortingen worden opgelegd. Dit kan in de volgende gevallen:

- de tram is niet in gebruik op de voorgeschreven ingebruikstellingsdatum ("vertraagde oplevering");
- de Opdrachtgever legt boetepunten op omdat de Opdrachtnemer niet werkt op de manier die in het contract is voorgeschreven;
- de Opdrachtnemer sluit, ten behoeve van de bouw, de openbare ruimte vaker of langer af dan is toegestaan; of
- de Opdrachtnemer verzuimt 'kleine gebreken' bij de oplevering van de openbare ruimte, de traminfrastructuur en het rollend materieel te herstellen binnen 30 dagen na oplevering daarvan.

De Opdrachtnemer moet de hem opgelegde prestatiekortingen aan het eind van elk kwartaal contant afdragen aan de Opdrachtgever.

Het kan voorkomen dat de Opdrachtnemer zich, bij de uitvoering van de aanlegwerkzaamheden, niet houdt aan de eisen die zijn gesteld aan zijn manier van werken. Als dit gebeurt, kan de Opdrachtgever boetepunten opleggen. Het aantal boetepunten is afhankelijk van het belang van de eis die is overtreden.

Om het tramsysteem aan te leggen zal de Opdrachtnemer van tijd tot tijd stukken van de openbare ruimte voor verkeer moeten afsluiten. Dat is hem binnen zekere grenzen (in de vorm van een algemene vrijstelling voor de gehele bouwperiode) toegestaan. Als hij echter die grenzen overschrijdt, wordt een korting opgelegd. Deze korting wordt bepaald door de duur van de overschrijding, voor welke categorie weggebruiker de weg is afgesloten en of de afsluiting een hoofdroute betreft.

Onderdeel van de opdracht aan de Opdrachtnemer is de aanleg van openbare ruimte. Deze openbare ruimte wordt in gedeelten door hem opgeleverd. Als bij een oplevering kleine gebreken worden geconstateerd, houdt dat de oplevering niet tegen. Een kapotte steen die nog vervangen moet worden, staat oplevering niet in weg. In plaats daarvan moet de Opdrachtnemer dit soort kleine gebreken binnen 30 dagen herstellen.

3. Prestatiekortingen tijdens de exploitatie

Gedurende de exploitatie kunnen aan de Opdrachtnemer zogenaamde prestatiekortingen worden opgelegd. Dit kan in de volgende gevallen:

- de Opdrachtgever legt boetepunten op omdat de kwaliteit van het openbaar vervoer, het onderhoud van de trams of de rails of de manier waarop de Opdrachtnemer werkt afwijkt van wat in het contract is voorgeschreven of omdat de veiligheid van passagiers of verkeer in gevaar is gebracht;
- de Opdrachtnemer sluit, ten behoeve van het onderhoud van de rails, delen van de openbare ruimte af;
- de klanttevredenheid resulteert in een rapportcijfer dat lager is dan 8;

Net zoals de beschikbaarheidscorrecties worden de prestatiekortingen elk kwartaal in mindering gebracht op de aan de Opdrachtnemer te betalen beschikbaarheidsvergoeding.

Als de kwaliteit van het openbaar vervoer of de trams achterblijft bij de eisen die in het contract zijn gesteld, kan de Opdrachtgever boetepunten opleggen. Dat kan de Opdrachtgever ook doen als de Opdrachtnemer onvoldoende onderhoud aan de trams of de rails pleegt, een schade niet binnen een bepaalde toegestane hersteltijd herstelt, afwijkt van de voorgeschreven manier van werken of de veiligheid van passagiers of verkeer in gevaar brengt. Het aantal boetepunten is afhankelijk van het voorschrift dat is overtreden.

Om onderhoud te plegen aan de rails zal de Opdrachtnemer van tijd tot tijd stukken van de openbare ruimte voor verkeer moeten afsluiten. Voor elke afsluiting wordt een zelfde prestatiekorting opgelegd als tijdens de bouw. Het bedrag is afhankelijk van hoe belangrijk het afgesloten deel van de openbare ruimte is en voor welke weggebruikers het deel wordt afgesloten.

Elk jaar wordt door het Kennis Platform Verkeer en Vervoer een onafhankelijk klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd. Als de uitkomst daarvan lager is dan een 8 wordt de Opdrachtnemer per 0,1 punt verschil een prestatiekorting opgelegd. Als de uitkomst hoger is dan 8 kan de Opdrachtnemer daarvoor een bonus krijgen.

Bonuspot

De Opdrachtnemer kan een bonus verdienen als:

- in twee opeenvolgende kwartalen geen boetepunten zijn opgelegd;
- de klanttevredenheid resulteert in een overall rapportcijfer dat hoger is dan 8;
- aan het eind van de bouwperiode nog een ongebruikt saldo resteert voor de vrijstelling voor afsluiting van de openbare ruimte;
- op de einddatum nog een ongebruikt saldo resteert van de vrijstelling voor onderhoud: deze bonus is gelijk aan het resterende saldo.

Deze bonussen worden alleen betaald als er geld zit in de bonuspot. Deze bonuspot wordt steeds gevuld met de beschikbaarheidscorrecties en prestatiekortingen die in de voorafgaande twee jaar aan de Opdrachtnemer zijn opgelegd (minus de bonussen die daaruit al zijn uitgekeerd). Als een bonus niet kan worden uitgekeerd omdat de bonuspot leeg is, wordt deze meegenomen naar een volgende jaar ('carry forward').

De Opdrachtnemer kan, door het bonusmechanisme, die kortingen dus terugverdienen. De bonussen kunnen dus nooit leiden tot een niet door de Opdrachtgever bij de aanbesteding gebudgetteerde betaalstroom.

Bonus voor toegenomen reizigersopbrengsten

Als de totale reizigersopbrengsten over een kalenderjaar hoger liggen dan de toepasselijke benchmark, krijgt de Opdrachtnemer een bonus van een percentage van het verschil. De benchmark is om te beginnen gelijk aan de voor het desbetreffende jaar geprognosticeerde reizigersopbrengsten. Als de gerealiseerde opbrengsten in een jaar hoger liggen dan de benchmark, geldt in de volgende jaren die gerealiseerde opbrengst als benchmark.

Als op enig moment een nieuwe dienstregeling resulteert in een stijging van het aantal ritten, wordt de benchmark gecorrigeerd voor die toegenomen vervoerscapaciteit.

3.2 Piekbetaling

Betalingen aan de Opdrachtnemer in een DBFMO-contract zijn in principe gebaseerd op beschikbaarheid van het totale systeem. Dat is tot nu toe ook de insteek geweest voor het project RegioTram. Nadere analyse, marktconsultatie en gesprekken met de Europese Investeringsbank leren dat een piekbetaling bij deeloplevering toch ook aantrekkelijk kan zijn. Dan betaalt de Opdrachtgever in een keer een wat groter deel van de investeringskosten aan de Opdrachtnemer als deze een deel van het traject goed heeft aangelegd. Het gaat dan nadrukkelijk om operationele delen van het project en in het bijzonder om delen van de gemeentelijke infrastructuur. Deze gaan na oplevering direct in beheer over naar de gemeente en kunnen ook meteen worden gebruikt.

Piekbetalingen bij deelopleveringen kan aantrekkelijk zijn omdat zo'n piekbetaling de financieringsomvang sterk beperkt en daarmee de financieringskosten ook. Bovendien tast dit het zekerheidsprofiel van de Opdrachtgevers niet aan. Oftewel, er is bij eventuele voortijdige beëindiging van het contract financieel geen verschil ten opzicht van de situatie zonder meerdere piekbetalingen.

De komende maanden wordt het systeem van meerdere piekbetalingen nader uitwerkt in consultatie met bestuur, politiek en de marktpartijen. Ook bij de actualisatie van de business case zullen de volgende vragen over de piekbetaling centraal staan:

- Wat zijn de (financiële) voordelen van gespreide piekbetalingen?
- Brengt gespreide piekbetaling risico's met zich mee?
- Hoe hoog moeten de piekbetalingen zijn?
- Op welke momenten wordt een piekbetaling gedaan? Aan welke deelopleveringen worden deze gekoppeld?

4 Eisen en wensen: outputspecificaties

4.1 Inleiding

In het taalgebruik van de aanbesteding heten de eisen en wensen die gesteld worden aan het project RegioTram *outputspecificaties*. Dit is welbeschouwd niets anders dan een systematische beschrijving van het gewenste resultaat (output). Als de verantwoordelijkheid integraal bij de Opdrachtnemer komt te liggen, is het van belang dat de Opdrachtnemer ruimte krijgt om te optimaliseren. Het is dus van belang om weinig oplossingen dwingend voor te schrijven.

De Opdrachtgever dient zich met name te richten op het gewenste resultaat. Uiteraard moet de aanbieder wel voldoen aan de gestelde randvoorwaarden. Zoals bijvoorbeeld het kwaliteitsniveau van het tramsysteem, de inpassing in de omgeving, de leefbaarheid tijdens de bouw, en het onderhoudsniveau tijdens de exploitatie. Maar de Opdrachtgever gaat zo weinig mogelijk eisen stellen aan hoe de Opdrachtnemer de doelen bereikt, hoe hij wil bouwen of welke technieken hij gebruikt.

De randvoorwaarden staan in de outputspecificaties maar worden ook via bestemmingsplannen en vergunningen afgedwongen. Ook de Voorlopig Ontwerpen van Tramlijnen 1&2 geven belangrijke kaders aan.

Bij de start van de Consultatiefase maakt de Opdrachtgever de concept outputspecificaties bekend aan de deelnemende partijen. In gesprekken en via het stellen van schriftelijke vragen zal er tijdens de consultatiefase een dialoog plaatsvinden over de outputspecificaties. Mede op basis van de in deze ronde verkregen informatie zal de Opdrachtgever haar outputspecificaties verbeteren/aanscherpen. Deze aangepaste outputspecificaties vormen de basis voor de volgende fase, de dialoog.

Outputspecificaties in de dialoofase

In deze fase dienen de gegadigden zogenaamde dialoogproducten in. Het gaat dan om onder meer een Vormgevingsplan, een Vervoerplan, een Materieelplan en een Omgevingsplan. De Opdrachtgever beoordeelt of de ingediende producten voldoen aan de gestelde outputspecificaties. Hierover vindt een dialoog tussen de Opdrachtgever en deelnemende partijen plaats.

Wanneer een aangedragen dialoogproduct niet voldoet aan de outputspecificaties dan is het mogelijk dat: ofwel de outputspecificaties worden aangepast, ofwel de gegadigde past het dialoogproduct aan. Aanpassen van de outputspecificaties gebeurt alleen wanneer het een goede oplossing is, maar deze niet binnen de voorwaarden gerealiseerd zou kunnen worden.

En daarna...

Na de dialoog zijn de outputspecificaties compleet en kunnen de deelnemende partijen een inschrijving/aanbieding doen. De deelnemende partij met de beste aanbieding, die aan alle outputspecificaties voldoet en binnen budget blijft, krijgt vervolgens de opdracht en mag de opdracht gaan uitvoeren. De gekozen Opdrachtnemer werkt zijn ontwerp op detailniveau met alle stakeholders uit. Na detaillering start de Opdrachtnemer met de aanleg van het tramsysteem en alle daarbij behorende werkzaamheden.

De totstandkoming van de outputspecificaties

Hierna volgt een samenvatting van de outputspecificaties en de erbij horende toelichtingen. Dit document is gebaseerd op vier onderliggende 'lagen'.

De hierop volgende samenvatting in pagina's 18 tot en met 31 vormen de eerste laag. De bijlagen die daarbij horen vormen de tweede laag. De derde laag bestaat uit de documenten Groenkader, Integraal Veiligheidsplan, Kaderdocument Vormgeving en het BLVC kader. BLVC staat voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. Daaronder zit nog een 4^e laag waarin de eisen nog gedetailleerder worden uitgewerkt.

Voor alle lagen is gebruik gemaakt van de kennis en kunde van de verschillende personen binnen het OV-bureau Groningen Drenthe, de gemeente en de provincie. Deze inzet heeft plaatsgevonden via onder andere werkgroepen Inpassing en Vormgeving (afstemming met de gemeentelijke dienst), werkgroep materieel en vervoer (samenwerking tussen OV-bureau Groningen Drenthe, provincie en gemeente), werkgroep duurzaamheid (met gemeente en provincie), werkgroep bouwfasing/BLVC (gemeente en OV-bureau Groningen Drenthe en ten aanzien van communicatie ook met het OV-bureau Groningen Drenthe en de Regio Groningen-Assen), overleg Social Return (met provincie en gemeente).

Hiernaast heeft nog afstemming plaatsgevonden in de Werkgroep outputspecificaties over de raakvlakken tussen de verschillende onderwerpen. In deze werkgroep zijn zowel de gemeente, de provincie als ook het OV-bureau Groningen Drenthe ambtelijk vertegenwoordigd. Vervolgens zijn de outputspecificaties op hoofdlijnen nog besproken op het niveau van de Werkgroep integratie (de laag onder het Directeurenoverleg). Hierna zijn de verschillen van inzicht voorgelegd aan het Directeurenoverleg alvorens het is voorgelegd aan de Stuurgroep.

Alle genoemde documenten staan op de website: www.regiotram.nl in de digitale bibliotheek.

4.2 De outputspecificaties

Op de volgende pagina's vindt u een systematisch overzicht van de outputspecificaties, voorzien van korte toelichtingen. Onderstaande overzichten beperken zich tot de outputspecificaties op 'hoog functioneel niveau' en de randvoorwaarden, zoals die aan het begin van de aanbestedingsprocedure zijn geformuleerd.

Achtereenvolgens komen aan de orde:

1. Inpassing en Vormgeving
2. Materieel
3. Vervoer
4. Omgeving
5. Beheer en onderhoud
6. Wensen

4.2.1 Inpassing en Vormgeving

Thema	Eis	Toelichting
Scope, Begrenzing en Indeling	<p>De scope en begrenzing liggen vast.</p> <p>Bestemmingsplannen zijn rand-voorwaardelijk.</p> <p>De indeling van een straat ligt vast.</p>	<p>Voor inpassing en vormgeving geldt dat voor de eisen een vertaling is gemaakt van de vastgestelde Voorlopig Ontwerpen van de tracédelen I, II, III en IV.</p> <p>De Opdrachtnemer dient zich hieraan en aan hetgeen in de bestemmingsplannen van de 4 tracédelen wordt vastgesteld te houden.</p> <p>Daarnaast ligt de indeling zoals die is aangegeven in het Voorlopig Ontwerp vast en ligt vast of een tracédeel in het groen, in straatspoor of als vrije baan dient te worden aangelegd. Ook liggen de plekken van de haltes vast. De Opdrachtnemer kan alleen binnen het ontwerp en de randvoorwaarden uit het bestemmingsplan ruimte zoeken voor optimalisaties.</p>
Tramsysteem	<p>Het tramsysteem dient met regiotrams te kunnen worden bereiden.</p> <p>Bovenleiding niet verplicht.</p>	<p>De Opdrachtnemer dient een tramsysteem te bouwen dat geschikt is voor regiotrams. De Opdrachtnemer is daarbij ook verplicht om voor de energielevering te zorgen.</p> <p>Het is echter niet verplicht om dit via bovenleiding te laten plaatsvinden.</p>
Flexibiliteit	<p>Deelritten dienen mogelijk te zijn.</p>	<p>De Opdrachtnemer dient er voor te zorgen dat het mogelijk is om ook deelritten te rijden, bijvoorbeeld Station Noord – Zernike en Hoofdstation – UMCG Noord. Deze deelritten dienen op de goede weghelft uitgevoerd te kunnen worden. Dat betekent dat de Opdrachtnemer op een aantal plaatsen wissels zal moeten plaatsen.</p>
Maten rijweg, fietspad, voetpad	<p>De minimale maten liggen vast.</p>	<p>Ten aanzien van de openbare ruimte worden minimale maten gesteld aan de breedte van een rijweg, fietspad en voetpad. Daarnaast dient de Opdrachtnemer zich te houden aan de richtlijnen ten aanzien van <i>duurzaam veilig</i>. Dat zorgt ervoor dat er altijd een minimum kwaliteitsniveau is maar dat er nog wel ruimte is om binnen de huidige voorlopig ontwerpen te optimaliseren. Daar waar nu bijvoorbeeld een bredere maat in het ontwerp is opgenomen dan de minimale, kan de Opdrachtnemer deze ruimte gebruiken om te optimaliseren.</p>

Kwaliteit	De minimale kwaliteit ligt vast.	Voor de kwaliteit geldt dat deze minimaal gelijk moet zijn aan de huidige kwaliteitseisen aan wegen, fietspad en voetpad. Daarnaast worden ook eisen gesteld aan bijvoorbeeld de levensduur.
Veiligheid	Het totale systeem is (verkeers)veilig.	De Opdrachtnemer heeft de verplichting om aan te tonen dat het door hem ingepaste tramsysteem met alle maatregelen die daar bij horen per saldo minimaal even veilig is dan dat de veiligheid is wanneer het tramsysteem niet ingepast zou worden. Voor de veiligheid en de procedure die daar mogelijk voor moet worden gevolgd als gevolg van mogelijk in te voeren wetgeving, is een Integraal Veiligheidsplan gemaakt.
Doorstroming/ verkeersafwikkeling	Er dient een goede doorstroming te zijn voor de tram en het overige verkeer.	De Opdrachtnemer moet niet alleen zorgen voor een vlotte doorstroming van de tram maar ook voor een vlotte doorstroming van het overige verkeer gerelateerd aan de tram. De Opdrachtnemer dient hiervoor de kruispuntinrichtingen te optimaliseren en ook de VRI's in te stellen. Daarbij dient hij zich wel te houden aan de randvoorwaarden die daarvoor zijn meegegeven. Bijvoorbeeld, de tram heeft altijd voorrang tenzij dit niet kan omdat het andere verkeer niet goed afgewikkeld kan worden.
Constructies	De constructies zijn sterk genoeg om al het verkeer te kunnen dragen.	Voor de constructies geldt dat de Opdrachtnemer er voor dient te zorgen dat deze veilig en stevig genoeg gebouwd worden zodat het bestemde verkeer daar probleemloos over heen kan. Dit zal hij ook met berekeningen moeten aantonen om een bouwbesluit te krijgen.
Kwaliteits-beeld	De minimale beeldkwaliteit ligt vast.	Voor de uiterlijke kwaliteit van de openbare ruimte en het tramsysteem is een kaderdocument Vormgeving opgesteld waarin de minimale beeldkwaliteit van de verschillende onderdelen staat. De Opdrachtnemer heeft de verplichting om er voor te zorgen dat de vormgeving minimaal een vergelijkbaar beeldkwaliteitsniveau heeft als is aangegeven in dit kaderdocument.
Kwaliteit groen	De minimale kwaliteit voor groen ligt vast.	Voor de kwaliteit en kwantiteit van het groen is een groenkader opgesteld waarin de minimale kwaliteit en kwantiteit staat. Dit kader geeft inhoud aan het beleidsdocument 'Groene Pepers' van de gemeente Groningen. De Opdrachtnemer heeft de verplichting om er voor te zorgen dat het groen minimaal een vergelijkbaar kwaliteits- en kwantiteitsniveau heeft als is aangegeven in dit groenkader.

Ondergrondse Infrastructuur	<p>Alles moet blijven werken.</p> <p>Zo weinig mogelijk last voor beschikbaarheid tram bij beheer en onderhoud aan ondergrondse infrastructuur.</p>	<p>Ten aanzien van de ondergrondse infrastructuur heeft de Opdrachtnemer de verplichting om er voor te zorgen dat alle ondergronds infrastructuur minimaal blijft functioneren zoals dat ook het geval was voordat de tram werd aangelegd.</p> <p>Daarnaast dient de Opdrachtnemer er voor te zorgen dat de kwaliteit minimaal hetzelfde is en dient de Opdrachtnemer er tevens voor te zorgen dat het beheer van de ondergrondse infrastructuur in de toekomst de beschikbaarheid van het tramsysteem zo weinig mogelijk kan beïnvloeden.</p>
Halte(perron)	<p>Een halteperron is toegankelijk en sociaal veilig.</p> <p>Ook zijn reizigersvoorzieningen aanwezig.</p>	<p>De Opdrachtnemer moet er voor zorgen dat een halteperron toegankelijk en sociaal veilig is.</p> <p>Daarnaast moeten voorzieningen voor reizigers worden geplaatst zoals dynamische reisinformatie, wachtgelegenheden, kaartautomaat en ov-chipkaartpaaltjes. Ook worden eisen gesteld aan het kwaliteitsbeeld en de functionele inpassing van een halte.</p>



Links twee haltes met overdadige vormgeving en ontbrekende eenheid. Rechts een voorbeeld van een goed vormgegeven halte.

4.2.2 Materieel

Thema	Eis	Toelichting
Breedte tram	2,64 – 2,66 meter	In verband met het creëren van zoveel mogelijk comfortabele zitplaatsen, de toegankelijkheid en uitbreidingen naar het regionale spoor, is gekozen voor een breedte van circa 2,65 meter (2,64 – 2,66 meter). Deze breedte wordt overigens niet alleen bij regiotrams uitgevoerd maar ook bij andere nieuwe stedelijke tramprojecten in het buitenland.
Lengte tram	Maximaal 45 meter	De lengte van de perrons plus daarbovenop de lengte voor de hellingbanen voor reizigers in een rolstoel bepalen de maximale lengte van de voertuigen. Om de haltes goed inpasbaar te maken in de openbare ruimte is maximale lengte van de voertuigen beperkt tot 45 meter.
Aantal reizigers	Minimaal 290	Om het aantal reizigers in de spits te kunnen vervoeren, is het nodig om bij de gekozen frequentie van 8 maal per uur per richting trams in te zetten die minimaal 290 reizigers kunnen vervoeren. Hierin is meegenomen dat een trambonus van 20% nog in de voertuigen kan worden opgevangen. Er wordt dus ingekocht op groei.
Aantal zitplaatsen	Minimaal 97	Bij de meeste tramvoertuigen is de verhouding qua aantal zitplaatsen ten opzichte van staanplaatsen circa 1 op 3. Er is voor gekozen hierbij aan te sluiten. In de voertuigen moeten minimaal 97 zitplaatsen aanwezig zijn.
Aandrijving en bovenleiding	Uitstootvrij van schadelijke stoffen	Bovenleiding wordt niet verplicht gesteld. De Opdrachtnemer is daarom vrij in het kiezen van een aandrijvingsysteem. Met de beperking dat de aandrijving uitstootvrij (met uitzondering van schoon water) moet zijn.
Toegankelijkheid	Gelijkvloerse instap (+/- 5 cm) Twee rolstoelplekken	Personen in een rolstoel moeten zelfstandig in en uit de tram kunnen komen. Daarom mag het hoogteverschil tussen de vloerhoogte van de tram bij deur en het perron niet meer dan 5 cm bedragen en mag de breedte (de instapspleet) niet meer dan 5 cm te bedragen. Ook moeten er twee plekken voor reizigers in een rolstoel beschikbaar zijn.
Reisinformatie	Toegankelijk zowel in geschrift als omroep; Actuele dynamische reisinformatie	In ieder voertuig zijn dynamische reisinformatiepanelen en een omroep aanwezig. Hierop wordt actuele reisinformatie getoond dan wel omgeroepen. Hiermee is de informatie beschikbaar voor zowel reizigers met een visuele als een auditieve handicap.

Fietsen	Geen fiets, wel vouwfiets als bagage	Net als in de bus wordt niet toegestaan om fietsen mee te nemen aangezien deze veel ruimte en daarmee capaciteit van het voertuig in beslag nemen. Vouwfietsen die meegenomen kunnen worden als handbagage, zijn wel toegestaan.
Sociale veiligheid	Camera's	Voor de sociale veiligheid moeten camera's in de voertuigen worden aangebracht. Deze kunnen zowel direct door de trambestuurder als ook achteraf worden bekeken.
Veiligheid	Botsvriendelijke buitenkant	Ten aanzien van de veiligheid wordt onder andere verplicht gesteld dat de voertuigen een botsvriendelijke buitenkant hebben. Dat betekent dat een andere weggebruiker in geval van botsing niet onder de tram terecht kan komen.
Reclame uitingen	Binnenkant: ja Buitenkant: nee	Om een extra prikkel in te bouwen waardoor de Opdrachtnemer zoveel mogelijk reizigers wil trekken, wordt toegestaan dat de Opdrachtnemer reclame aanbrengt in de voertuigen maar niet aan de buitenkant van de tram.



Links een mast met een externe afspanningsconstructie en lompe uithouders. In het midden een conische integraal ontworpen bovenleidingsmast. Recht een bovenleidingsmast waarbij verlichting en bevestigingsmiddelen subtiel zijn geïntegreerd in het ontwerp.

4.2.3 Vervoer

Thema	Eis	Toelichting
Frequentie	Op werkdagen tussen 07.00 – 19.00 8 maal per uur per richting. 's Ochtends vroeg, 's avonds, weekenden en vakanties opgebouwd met 1, 2, 3 en/of 4 keer per uur per richting.	In bijlage C1 op pagina 44 is de concept dienstregeling opgenomen. De Opdrachtnemer moet zich minimaal houden aan de bereikbaarheidsperiodes en frequenties die in de concept dienstregeling zijn aangegeven. Voor werkdagen geldt dat tussen zeven uur 's ochtends en zeven uur 's avond 8 maal per uur per richting moet worden gereden. In de vroege ochtend, 's avonds, op weekenden en op werkdagen in vakantieperioden zijn de frequenties aangepast aan de vraag naar vervoer en zullen deze in de meeste gevallen lager zijn dan 8 maal per uur.
Aansluiting	Op o.a. Kardingse bus, Station Noord op trein vanuit Groningen Hoofdstation.	De Opdrachtgever geeft aan welke aansluitingen de Opdrachtnemer moet bieden. De aansluiting op het Hoofdstation, op het Noorderstation en Kardingse hebben daarbij een hoge prioriteit.
Bonus en boete	Met bonuspunten kunnen boetepunten worden gecompenseerd.	Als de Opdrachtnemer zich niet aan de gemaakte afspraken houdt dan kan de Opdrachtgever boetepunten opleggen die uiteindelijk worden vertaald in een financiële korting. Als de Opdrachtnemer echter beter presteert qua kwaliteit of als de Opdrachtnemer er voor zorgt dat er meer reizigers gebruik maken van het openbaar vervoer, dan kan de Opdrachtnemer daarvoor een bonus krijgen. Een uitgebreide toelichting hierop staat in hoofdstuk 3 onder de kop "Betalingmechanisme".
Reclame en commerciële activiteiten op de halte	Toegestaan	Om een aanvullende prikkel in te brengen dat de Opdrachtnemer extra reizigers gaat trekken, wordt toegestaan dat hij commerciële activiteiten mag ondernemen op de haltes en reclame mag aanbrengen op de haltes. Beperkingen hierop zijn aangegeven en vloeien voort uit bestaande contracten. Daarnaast geldt dat alle commerciële activiteiten zowel op de halte als ook in de tram zich alleen mogen beperken tot extra dienstverlening aan de reiziger. Het moet een echte meerwaarde voor de reiziger hebben. In bijlage C2 op pagina 47 worden de consequenties voor de bestaande contracten aangegeven.

Afwijking rijtijden	Tot 10% risico Opdrachtnemer.	Het is mogelijk dat gedurende de looptijd van het contract de rijtijd van de tram langzamer wordt door externe omstandigheden zoals een toename van het autoverkeer en/of aanpassingen aan, kruisingen, VRI's en/of het tracé. Hierbij geldt dat dit risico bij de Opdrachtgever ligt aangezien de Opdrachtgever hier meer invloed op uit kan oefenen dan de Opdrachtnemer. Een deel van dit risico wordt toch bij de Opdrachtnemer neergelegd zodat niet iedere kleine aanpassing aan het tracé, kruising, VRI of een vergelijkbare maatregel tot een scopewijziging en daardoor extra kosten leidt. Het risico voor de Opdrachtnemer wordt tot 10% extra rijtijd dan wel rijtijdwinst beperkt aangezien dit nog kan worden opgevangen zonder dat de Opdrachtnemer hiervoor extra voertuigen hoeft aan te schaffen.
Rituitval	Niet betalen van de rit en extra kosten voor de Opdrachtnemer voor het verzorgen van vervangend vervoer. Opdrachtnemer krijgt ook een boete.	Rituitval moet zo klein mogelijk zijn. Mocht rituitval zich echter toch voordoen dan moet de Opdrachtnemer vervangend vervoer aanbieden, bijvoorbeeld in de vorm van bussen. De rit wordt niet betaald. Daarnaast krijgt de Opdrachtnemer een boete.
Personeel	Klantvriendelijk en vaardig.	Het personeel dat contact heeft met de klant dient klantvriendelijk en servicegericht te zijn. Trambestuurders dienen daarnaast kundig te zijn en de trams veilig te kunnen besturen.
Veiligheid	Het gehele tramsysteem moet veilig zijn.	De Opdrachtnemer moet voor een veilig tramsysteem zorgen. Dit zal hij moeten aantonen voordat hij mag gaan rijden. Wanneer het tramsysteem niet veilig is, mag de Opdrachtnemer niet starten met het vervoer en wordt hij daarvoor ook niet betaald.
Zwartrijden	Zwartrijden is niet toegestaan. Tot maximaal 1% volgt geen boete.	De Opdrachtnemer moet ervoor zorgen dat het zwart- en grijsrijden tot een minimum beperkt wordt. Als eis is opgenomen dat zwartrijden niet is toegestaan. Tot maximaal 1% zwartrijders volgt geen boete, daarboven wel. Dit is een behoorlijke opgave aangezien bij de tram gekozen wordt voor een open instapregime, wat inhoudt dat reizigers bij alle deuren kunnen instappen en uitstappen.
Toegankelijkheid	Halte toegankelijk voor reizigers met visuele, auditieve handicap en reizigers in een rolstoel.	Net als het voertuig moet ook de halte en de reisinformatie toegankelijk zijn voor reizigers met een functiebeperking, een visuele of auditieve handicap.

Reisinformatie	Alle reisinformatie is beschikbaar voor reizigers met een visuele of auditieve handicap.	Op de haltes moet dynamische reisinformatie aanwezig zijn die actuele reisinformatie toont. Ook moet deze informatie omroepbaar zijn met een druk op de knop. Hiernaast wordt ook statische informatie getoond en verspreid en zal de Opdrachtnemer zijn informatie via een website beschikbaar dienen te stellen.
In- en uitchecken reizigers	Zowel in de tram als op de halte ; automaten op de halte; toeristenkaartje.	Indien dit technisch mogelijk is, dienen reizigers zowel in het voertuig als op de halte te kunnen in- en uitchecken met hun OV-chipkaart. Hiernaast dient speciaal voor reizigers zonder OV-chipkaart, een toeristenkaartje uit een kaartautomaat op het perron verkrijgbaar zijn.
Klachten	Klachtenafhandeling, klantenservice, klantenpanels.	De Opdrachtnemer moet zorgen voor een goede klachtenafhandeling. Ook moet er een klantenservice zijn waar reizigers klachten en tips kunnen indienen. Deze klachten en tips moeten vervolgens netjes en vlot worden afgehandeld.



Een voorbeeld van digitale reizigersinformatie.

4.2.4 Omgeving

Thema	Eis	Toelichting
Social Return	Verplichting om € 6,2 mln aan social return te besteden.	Social Return dient er voor te zorgen dat personen met een zekere afstand tot de arbeidsmarkt aan een baan worden geholpen (bijvoorbeeld lager opgeleiden, langdurig werklozen maar het gaat ook om werk-leertrajecten). De Opdrachtnemer moet minimaal € 6,2 mln euro besteden aan arbeid via Social Return.
Buschauffers en indirect personeel busconcessie	Voor buspersoneel dat boventallig raakt wordt een eis geformuleerd die in lijn is met de WP2000.	De WP2000 is niet van toepassing bij overgang van busvervoer naar tramvervoer. Voor de Regiotram wordt met betrekking tot het omgaan met buspersoneel wel een eis gesteld in lijn met de WP2000. Over de exacte uitwerking van deze eis vindt nog nader overleg plaats met politiek, bestuur, vakbonden en consortia.
Duurzaamheid	Verplichting energie uit hernieuwbare bronnen tijdens exploitatie; Middels berekening (Dubocalc) aantonen duurzamer te zijn dan referentieontwerp; Energieverbruik uit zich direct in prijs aanbieder.	Voor alle energie die de Opdrachtnemer gebruikt tijdens exploitatie (het laten rijden van de ritten) moet de Opdrachtnemer er voor zorgen dat dit energie is die uit hernieuwbare bronnen afkomstig is. Daarnaast is de prijs bij deze aanbesteding een zeer belangrijke wegingsfactor waardoor de inschrijvende partijen en uiteindelijk de Opdrachtnemer zo weinig mogelijk energie zullen willen gebruiken. Om ook de CO2 waarde zo laag mogelijk te houden zal de Opdrachtnemer verplicht worden om een duurzamer ontwerp en uitvoering aan te bieden en uit te voeren dan de door ons gehouden 'nulmeting'. Hiervoor wordt de berekeningsmethode Dubocalc gebruikt. Dubocalc is een instrument waarmee de milieueffecten van een ruimtelijke ontwikkeling of grond-, weg- en waterbouwkundige werken meetbaar en toetsbaar wordt gemaakt.
Geluid, trillingen en straling.	Verplichting om zich te houden aan bestemmingsplan, wetgeving en richtlijnen.	De Opdrachtnemer dient zich minimaal te houden aan de normen en maatregelen zoals die door ons zijn aangegeven in de bestemmingsplannen voor de tracés. De bestemmingsplannen worden vastgesteld door de Gemeenteraad.
Bereikbaarheid tijdens bouw en onderhoud	Houden aan de regels die gesteld zijn per deelgebied qua bereikbaarheid; Eisen aan bouwverkeer; Eisen aan minimum OV bediening bussen.	Voor van de bereikbaarheid tijdens de bouw zijn regels vastgelegd in het BLVC kader. Hierin wordt aangegeven welke gebieden niet gelijktijdig mogen worden uitgevoerd en bijvoorbeeld regels gesteld aan de minimale bereikbaarheid van openbaar vervoer, auto, fiets en voetganger. Ook zijn regels gesteld ten aanzien van het bouwverkeer. De Opdrachtnemer dient zich minimaal aan deze regels te houden.

Leefbaarheid	<p>Werktijden beperkt; ontheffingen mogelijk.</p> <p>Locatie specifieke eisen.</p> <p>Eisen aan geluidshinder, stof, vervuiling, trillingen en lichthinder.</p>	<p>Ten aanzien van de Leefbaarheid zijn regels vastgelegd in het BLVC kader. Naast het beperken van geluidshinder moeten ook stof, vervuiling, trillingen en lichthinder worden beperkt. Ook wordt aangegeven op welke wijze er met de te handhaven bomen moet worden omgegaan en welke archeologische randvoorwaarden er gelden. Daarnaast geldt een beperking van de bouw tijden conform de nota Bouwlawaai en de daarbij behorende ontheffingsmogelijkheid van de gemeente Groningen.</p>
Veiligheid	Opstellen van een bouwveiligheid en Veiligheid&Gezondheid plan	<p>Voor de veiligheid zijn regels vastgelegd in het BLVC kader . Voor het waarborgen van de veiligheid op en rond de bouwplaatsen bestaan twee wettelijke vereisten: het bouwveiligheidsplan en het V&G-plan (Veiligheid en Gezondheid). Deze twee plannen worden dan ook geëist.</p> <p>Het bouwveiligheidsplan gaat over de veiligheid op de bouwplaats, van de weg, de in de weg gelegen werken, de weggebruikers, de naburige bouwwerken en de openbare ruimte met haar gebruikers. Het bouwveiligheidsplan is een indieningvereiste bij de aanvraag van een omgevingsvergunning.</p> <p>Het V&G-plan, dat de Opdrachtnemer verplicht is om in het kader van de Arbowet op te stellen, geeft aan hoe de Opdrachtnemer omgaat met de veiligheid op de bouwplaats. Het gaat dan met name om de Arbo eisen van het personeel.</p>
Communicatie	<p>Opstellen communicatieplannen</p> <p>Goed bereikbaar</p> <p>Goede samenwerking</p> <p>Goede afstemming met omgeving</p>	<p>Regels voor de Communicatie zijn vastgelegd in het BLVC kader. De Opdrachtnemer dient altijd te werken middels communicatieplannen, opgesteld binnen de door Opdrachtgever vastgestelde beleidskaders voor communicatie. Tevens dient de Opdrachtnemer te beschikken over een goed bereikbare, hoogwaardige communicatiefunctie, met als kritieke competenties initiatief, omgevingsbewustzijn, empathie, uitdrukkingsvaardigheid en bestuurlijke sensitiviteit. De Opdrachtnemer moet goed samenwerken met het project RegioTram en met de gemeente Groningen, de provincie Groningen, het OV-bureau Groningen Drenthe en de Regio Groningen-Assen. Daarnaast dient de Opdrachtnemer Opdrachtgever altijd direct op de hoogte te stellen over gebeurtenissen of eigen activiteiten die van belang zijn voor de communicatie met omgevingspartijen.</p>



Rechts een rotonde waarbij hoogwaardige middelen op een duurzame manier het onderscheid aanduiden. Links een situatie waarbij een geschilderd PVR het onderscheid aanduidt. Het schilderen van het PVR in de stad Groningen is niet toegestaan.

4.2.5 Beheer en onderhoud

Thema	Eis	Toelichting
Niveau	Opdrachtgever houdt zich alleen met strategisch niveau bezig. De Opdrachtnemer dient het tactisch en operationeel niveau te verzorgen.	De Opdrachtgever richt zich alleen op het strategisch niveau. Dat betekent dat deze voorafgaand aan de aanbesteding alleen eisen stelt aan de output. Met andere woorden op welk kwaliteits- en veiligheidsniveau dient de infrastructuur, het materieel en het vervoer te blijven gedurende de gehele contractperiode. Bij de aanbesteding van de RegioTram is namelijk bewust gekozen voor een integrale aanbesteding van bouw, materieel, vervoer en beheer en onderhoud om de raakvlakken tussen de verschillende disciplines en de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen deze raakvlakken bij de markt neer te leggen. Dit betekent dat niet alleen het operationele beheer maar ook het beheer op tactisch niveau onder de verantwoordelijkheid valt van de Opdrachtnemer. Het tactische niveau richt zich namelijk op de raakvlakken terwijl het bij het operationele niveau gaat om de dagelijkse beheertaken.
Kwaliteit; instandhouding	De Opdrachtnemer dient zich o.a. te houden aan: Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte 2010 van het CROW' Publicatie 'Wegen' van het CROW; NEN publicaties t.a.v. riolering.	De Opdrachtnemer moet het deel dat hij dient te onderhouden op het door Opdrachtgever aangegeven kwaliteitsniveau te houden. Dit niveau is onder andere omschreven in de 'Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte 2010' van het CROW. Daarnaast vormen gebruikelijke beoordelingsmethodieken als de CROW publicaties 'Wegen' en de NEN publicaties voor riolering input voor de contractbeheersing. In deze CROW publicaties zijn verschillende niveau's beschreven. Per onderwerp wordt aangegeven aan welk niveau het beheer dient te voldoen. Daarbij is uitgangspunt dat het niveau van onderhoud minimaal van gelijkwaardig niveau is dan in huidige BORG-systematiek die de gemeente nu toepast. In de outputspecificaties is opgenomen dat de Opdrachtnemer hieraan moet voldoen. Aan de hand hiervan kan de Opdrachtgever ook controleren of het consortium zijn beheer en onderhoud op het gevraagde niveau houdt.

Beheergrenzen	<p>Verdeeld middels schoon, heel en veilig</p> <p>Opdrachtnemer neemt beheer voor rekening binnen grenzen van het tramsysteem en profiel van Vrije Ruimte</p> <p>Bij straatspoor wordt 'schoon' door de gemeente uitgevoerd.</p>	<p>De Opdrachtnemer is verplicht het onderhoud te verrichten binnen de grenzen die door de Opdrachtgever zijn aangegeven. Daarbij is onderscheid gemaakt in a. heel en veilig en b. schoon. Bij de begrenzing is gekeken naar de invloed die het beheer heeft op de beschikbaarheid van de tramdienst. Indien het beheer de beschikbaarheid van de tramdienst kan beïnvloeden, dan is er voor gekozen om dit beheer bij het consortium neer te leggen met uitzondering van het onderdeel 'schoon' bij straatspoor, dat de gemeente voor haar rekening neemt.</p> <p>Over de exacte verdeling tussen het beheer van de openbare ruimte en de traminfrastructuur vindt nog nadere afstemming met de gemeente plaats.</p>
Overdracht	Kwaliteit moet goed zijn; met auditing aantonen	Om ervoor te zorgen dat na afloop van het contract niet de gehele trambaan moet worden afgebroken en opnieuw moet worden opgebouwd, worden eisen gesteld aan de onder andere levensduur, garanties en procedures. De Opdrachtnemer dient voor en bij overdracht middels onafhankelijke auditing aan te tonen dat hij de spullen op het juiste kwaliteitsniveau overdraagt aan de Opdrachtgever.
Beheer exploitatie	Is conform de busconcessie geregeld.	Ten aanzien van het beheer van de exploitatie wordt aangesloten bij het Conmis informatiesysteem van het OV-bureau Groningen Drenthe. De Opdrachtnemer dient in ieder geval dezelfde gegevens voor de tramdienst te leveren als de busvervoerders nu aan het OV-bureau Groningen Drenthe dienen te leveren.

4.2.6 Wensen

	Wens
Categorie 1	<p>Bovenleidingloos rijden op de Grote Markt</p> <p>Extra capaciteit staanplaatsen en zitplaatsen</p> <p>Duurzaamheid</p>

Categorie 2	<p>Bovenleidingloos rijden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Overige binnenstad (overkluizing Schuitendiep, Damsterdiep, Herestraat, Oosterstraat) • Bruggen, (Herebrug, Maagdenbrug, Singelwegbrug), nader te bepalen ivm vraag over technische haalbaarheid • Gehele tracé, nader te bepalen ivm vraag inzake technische haalbaarheid <p>Dikkere bomen</p> <p>Boombunkers</p> <p>Natuurstenen verhardingsmateriaal op Schuitendiep en Bloemsingel</p> <p>Extra ritten in de ochtendspits</p>
Categorie 3	Fietsverbinding van Starckenborgbrug.



Links: gele gebakken klinkers in het kernwinkelgebied. Midden: voorbeeld van natuurstenen verhardingsmateriaal, zoals op de Grote Markt. Rechts: licht- en donkerrode gebakken klinkers die gebruikt worden in de binnenstad.

Bijlagen

A. Inpassing en Vormgeving: een nadere toelichting

Algemeen

Voor inpassing en vormgeving geldt in grote lijnen dat een vertaling is gemaakt van de reeds vastgestelde Voorlopig Ontwerpen van de tracédelen I, II, III & IV. De scope en de begrenzing die in deze voorlopige ontwerpen zijn opgenomen, zijn vertaald in eisen en randvoorwaarden. Daarnaast geldt dat het consortium zich moet houden aan wat in de bestemmingsplannen van de vier tracédelen wordt vastgesteld. De Voorlopig Ontwerpen worden meegegeven aan de markt als referentie-ontwerpen. Daarbij wordt aangegeven dat de consortia niet buiten de aangegeven grenzen mogen komen.

De indeling zoals die is aangegeven in het Voorlopig Ontwerp ligt vast, net zoals vastligt of een tracédeel in het groen, in straatspoor of als vrije baan moet worden aangelegd. De locaties van de haltes liggen ook vast. Alle afspraken die gemaakt zijn met de omgeving liggen vast en daar mag niet van worden afgeweken.

Waar zit dan nog de ruimte voor de Opdrachtnemer? Deze ruimte zit in de optimalisatie binnen het ontwerp en in de wijze van aanleggen. Voor bijvoorbeeld de weg, het fietspad, het trottoir, de trambaan en het groen zijn de minimummaten als eisen meegegeven. Dat betekent dat wanneer binnen de grenzen van het profiel er meer ruimte is dan alle minimale maten bij elkaar opgeteld, het consortium kan schuiven in die ruimte. Niet met de indeling, maar wel met de exacte locatie van de trambaan, het groen, het trottoir of de weg.

Voor sommige tracédelen geldt dat het profiel zeer weinig tot geen ruimte biedt en dat de Opdrachtnemer het Voorlopig Ontwerp nagenoeg moet overnemen. Maar zelfs dan zijn er vaak nog mogelijkheden om te optimaliseren. Een goed voorbeeld daarvan is de Oosterstraat. Met de Oosterstraat is afgesproken dat een zeer groot deel wordt uitgevoerd als strengelspoor om voldoende ruimte over te laten voor winkelend publiek en laad- en losverkeer. De minimale ruimte aan beide zijden van de trambaan is vastgelegd waardoor de trambaan eigenlijk maar op één plek kan worden neergelegd. Een optimalisatiemogelijkheid voor Opdrachtnemer zou kunnen zijn om in plaats van strengelspoor een stuk enkelspoor aan te leggen met op beide uiteinden een wissel. Wellicht dat dit zelfs meer ruimte voor laad en losverkeer oplevert.

Het tramsysteem

Voor het tramsysteem geldt als belangrijkste eis dat de Opdrachtnemer moeten kunnen aantonen dat het tramsysteem geschikt is voor regiotrams.

Daarnaast moet het Voorlopig Ontwerp worden gevolgd; met andere woorden daar waar dubbelspoor gevraagd wordt moet dit ook worden aangelegd.

Ook worden eisen gesteld ten aanzien van minimale bogen en minimale draagkracht van het systeem. Bovenleiding is niet verplicht gesteld maar wanneer Opdrachtnemer daar voor kiest, dan zijn hier eisen aan gesteld met name vanuit de vormgeving. In alle gevallen is de Opdrachtnemer wel verantwoordelijk voor de energievoorziening.

Uiteraard zijn er verschillende eisen gesteld aan de veiligheid van het tramsysteem. Daarbij is aangegeven dat er bestuurdersverantwoordelijkheid geldt zoals gebruikelijk bij alle Nederlandse stadstramsystemen. Met betrekking tot de veiligheid wordt rekening gehouden met mogelijk nieuwe wetgeving die gaat gelden voor tramsystemen binnen de stad. Door een integraal veiligheidsplan te maken is hierop geanticipeerd. De Opdrachtnemer dient dit integraal veiligheidsplan verder uit te werken conform de procedure die nu bij lightrail geldt.

Het is niet verplicht om een remise te hebben. Wel is verplicht dat de trams 's nachts op het opstel terrein bij Zernike en op de halte bij Kardinge worden gestald. Ook zal de Opdrachtnemer onderhoud aan de trams moeten uitvoeren. Dit onderhoud voert de Opdrachtnemer, voor zover de Opdrachtnemer dit binnen het tramsysteem wil uitvoeren, uit op het opstel terrein bij Zernike.

Er is aangegeven wat het resultaat moet zijn maar er wordt niet voorgeschreven hoe dit resultaat moet worden bereikt. Bij bijvoorbeeld toegankelijkheid is aangegeven aan welke eisen de Opdrachtnemer moet voldoen; namelijk dat het hoogteverschil tussen tramvloer en halte niet meer dan 5 cm is. Er is niet voorgeschreven hoe de Opdrachtnemer dat moet realiseren. Dat geldt ook voor de vervoerseis dat bepaalde deelritten gereden moeten kunnen worden. Hoe het consortium de infrastructuur hierop inricht, met andere woorden waar en hoeveel wissels de Opdrachtnemer exact gaat aanbrengen, is aan de Opdrachtnemer.

De weg

Voor de weg zijn minimale maten gesteld aan de breedte van een voetpad, fietspad en rijweg. Ook zijn kwaliteitseisen gesteld als bijvoorbeeld een standaard levensduur en kwaliteit zoals die nu ook in de stad aanwezig is.

Daarnaast zijn er eisen gesteld aan de verkeersveiligheid. Zo dient het gehele ontwerp via de principes van duurzaam veilig ontworpen en uitgevoerd te worden.

Een belangrijk ander onderwerp voor de weg is de verkeersafwikkeling, in het bijzonder bij kruisingen. Er zijn eisen gesteld aan de snelheid van de doorstroming van zowel de tram, als het overige openbaar vervoer, de hulpverleningsdiensten, de fiets, de voetganger en de auto. Binnen de gestelde randvoorwaarden dient de Opdrachtnemer veilig maar goed doorstromend verkeer te realiseren. De Opdrachtnemer stelt daarbij de VRI's zelf af en bepaalt daarnaast welke opstelstroken en dergelijke nodig zijn en hoe de exacte afwikkeling op een kruising wordt. Daarbij maken zij gebruik van verstrekte toekomstige modelcijfers. Dit alles gebeurt binnen de door de gemeente Groningen gestelde kaders voor doorstroming overig verkeer.

Middels simulaties moet de Opdrachtnemer aantonen wat de cyclustijden, wachttijden, wachtrijlengte en dergelijke zijn en of deze aan de eisen voldoen. De gemeente toetst daarbij of de Opdrachtnemer zich houdt aan de eisen van de doorstroming van het verkeer. Het project RegioTram toetst of de Opdrachtnemer zich houdt aan de eisen ten aanzien van de doorstroming van de tram.

Hiernaast dient de winnaar van de aanbesteding een beboddingsplan op te stellen. Dit moet ter advisering aan de politie en ter goedkeuring aan de gemeente en het project RegioTram worden voorgelegd voordat wordt besloten of de Opdrachtnemer echt aan de slag mag gaan.

De overige eisen en randvoorwaarden moeten qua kwaliteit en werking aansluiten bij de huidige gebruikte technieken en uitvoeringen in de stad.

Constructies

Voor constructies geldt dat vooral eisen worden gesteld aan de sterkte van de constructie. De Opdrachtnemer vult zelf in hoe hij dit gaat realiseren maar moet middels berekeningen en tekeningen aantonen dat het daadwerkelijk de juiste minimale sterkte heeft. Het projectbureau zal (laten) toetsen of aan deze eisen wordt voldaan.

Qua vormgeving worden er ook eisen aan de constructies gesteld. Hierop wordt ingegaan bij het onderwerp vormgeving.

Straatmeubilair en vormgeving

Hiervoor is een kaderdocument gemaakt. In dit kaderdocument is met beeldmateriaal aangegeven wat het minimale kwaliteitsbeeld moet zijn. Ook is aangegeven welke materialen op welke plekken gebruikt moeten worden. Het kaderdocument sluit aan bij gemeentelijk beleid zoals 'Binnenstad beter' en 'Ruimte voor Ruimte'.

Gegadigden moeten tijdens de aanbesteding hun ontwerp met bijbehorende beelden en materialenboek laten toetsen. Daarbij dient hun aanbod te voldoen aan het meegegeven kaderdocument.

Groen

Voor het Groen zijn de kaders vastgelegd in een kaderdocument Groen. In dit document zijn de eisen en randvoorwaarden ten aanzien van bomen, water, struiken en alle overige flora en fauna opgenomen. Daarbij is aansluiting gezocht bij de in de gemeente bestaande beleidsdocumenten zoals 'Groene pepers'. De consortia dienen het kaderdocument Groen met de daarin genoemde eisen en randvoorwaarden uit te werken in een groenplan en te verwerken in het ontwerp.

Kabels en leidingen

Alles wat qua kabels en leidingen van tevoren goed werkt, moet ook na aanleg van het tramsysteem goed werken. Daarnaast moet de ondergrondse infrastructuur in principe zoveel mogelijk naast de trambaan, en er vooral *niet* onder komen te liggen. Althans er moet worden voorkomen dat de trambaan niet gebruikt kan worden vanwege onderhoud aan de ondergrondse infrastructuur. Een Opdrachtnemer heeft nog wel de vrijheid om bijvoorbeeld een kabelgoot aan te leggen onder de baan mits deze zo groot is dat het onderhoud daarbinnen geschiedt zonder dat de tram wordt gehinderd.

Voor de ondergrondse infrastructuur wordt in overleg met de kabelbedrijven een concept-verleggingsplan gemaakt. Dit plan wordt tijdens de aanbesteding voorgelegd aan de gegadigden. Zij mogen daar optimalisatievoorstellen voor maken, zolang deze optimalisatievoorstellen maar binnen de eisen en randvoorwaarden blijven.

Bij de eisen aan de ondergrondse infrastructuur is aangesloten bij de eisen die hier normaal gesproken ook aan worden gesteld. Een verschil met andere aanbestedingen is wel dat de uitvoering van de ondergronds infrastructuur nu ook aan de Opdrachtnemer wordt overgelaten terwijl dat normaal door de nutsbedrijven zelf wordt uitgevoerd. Hierover worden afspraken gemaakt met de nutsbedrijven, wat resulteert in het bovengenoemde conceptverleggingsplan. De nutsbedrijven werken hieraan mee.

Halte

Zowel qua vormgeving, maatvoering, toegankelijkheid, sociale veiligheid als voorzieningen voor reizigers zijn eisen gesteld aan de haltes.

De haltes moeten op een goede wijze in de stad worden ingepast, reizigers moeten zich veilig voelen en reizigers met een beperking (rolstoel of visuele handicap) dienen zelfstandig en makkelijk op de halte en in het tramvoertuig te kunnen komen. Daarnaast worden reizigers via vaste informatie en actuele dynamische reisinformatie geïnformeerd over bijvoorbeeld de dienstregeling en wijzigingen hierop.

Op de halte moet een comfortabele wachtvoorziening zijn.

Meer informatie over de eisen aan inpassing en vormgeving staat in de volgende documenten:

- *Ambitiedocument Vormgeving*
- *Groenkader*
- *Integraal Veiligheidsplan*

B. Materieel: een nadere toelichting

Inleiding

Er is voor gekozen niet exact voor te schrijven hoe de tram er uit moet zien of aan welke technische eisen deze moet voldoen. Wel moet rekening worden gehouden met het feit dat de tram in de 2^e fase de regio in rijdt.

Dat heeft in combinatie met de eisen die voortvloeien uit de wetgeving rondom toegankelijkheid en eisen ten aanzien van het aantal zitplaatsen de consequentie, dat gekozen is voor een vastgestelde breedte van circa 2,65 meter (2,64 – 2,66) en het niet vrijlaten aan de markt om smallere voertuigen in te zetten. Bij smallere trams is het niet meer mogelijk om op een comfortabele wijze 4 (2 – gangpad – 2) zitplaatsen in de breedte van het voertuig te plaatsen. En daarnaast zouden uitschuifredes nodig zijn bij de ingang/uitgang van de tram om ervoor te zorgen dat wanneer er regiostrams over het netwerk rijden de haltes dan niet moeten worden aangepast.

Er wordt niet geëist dat de Opdrachtnemer nieuwe trams inzet. Wel worden eisen gesteld aan de kwaliteit van de trams. Hierdoor heeft de Opdrachtnemer de ruimte om in een latere fase, wanneer de regio in wordt gereden, pas regiostrams aan te schaffen. Wel zullen alle trams op ieder moment moet voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen. Deze worden door de gegadigden ingevuld en SMART gemaakt tijdens de dialoog. Hierbij wordt het ingevulde kwaliteitsniveau getoetst aan de hand van de verificatiedocumenten (het huidige treinbestek en busbestek).

Om het aantal reizigers in de spits te kunnen vervoeren is het nodig om bij de gekozen frequentie van 8 maal per uur per richting trams in te zetten die minimaal 240 reizigers kunnen vervoeren. Om echter ook de te verwachten *trambonus* nog in de bestaande voertuigen op te kunnen vangen is gekozen om het minimale aantal passagiers te verhogen tot minimaal 290. Een tram heeft in de regel een derde aan zitplaatsen en twee derde aan sta-plaatsen. Dat betekent dat er zo'n 97 zitplaatsen in het voertuig aanwezig dienen te zijn. Er wordt geen eis aan de minimumlengte van het voertuig gesteld, maar wel aan het minimaal aantal te vervoeren passagiers.

De lengte van de perrons in combinatie met de lengte van de hellingbanen voor reizigers in een rolstoel, bepalen de maximale lengte van de voertuigen. Trams met een lengte van 42, 43 en 44 meter zijn voor fabrikanten niet ongebruikelijk. Gezien de beperkte ruimte in de stad is een voertuig van meer dan 45 meter eigenlijk niet inpasbaar. Daarom is 45 meter de maximale lengte van de voertuigen. Ook bij deze lengte is het een opgave om de haltes op de Grote Markt en UMCG Zuid goed ingepast te krijgen. Vandaar dat nu de voorwaarde is opgenomen dat een dergelijk maximum alleen mogelijk is, wanneer de marktpartij kan aantonen dat hij dit veilig en goed kan oplossen.

Plaats voor extra reizigers

Het aanbieden van extra plaatsen (sta- en zitplaatsen) is een wens die beloond wordt als kwaliteitsonderdeel van het materieel. Door hiervoor nu een extra prikkel in te bouwen in de aanbesteding, kan nog beter worden ingespeeld op toekomstige groei van het aantal reizigers en zijn eendaagse pieken bij bijvoorbeeld evenementen makkelijker op te vangen. Onder de kop *Meer capaciteit in de tram of extra ritten* op pagina 37 wordt uitgebreid ingegaan op de keuze tussen langer materieel en extra ritten.

Veilig, toegankelijk en uitstootvrij

Het materieel heeft de grootste raakvlakken met de tramrails en bovenleiding. De eis is dat de tram vlot en veilig over de trambaan moet kunnen rijden. De Opdrachtnemer krijgt de vrijheid om hiervoor de beste oplossing te vinden. Wel zijn eisen gesteld ten aanzien van bijvoorbeeld veiligheid. Ook wordt er geëist dat er bijvoorbeeld voldoende deuren zijn en dat die deuren een minimale hoogte en breedte hebben zodat mensen niet hoeven te bukken en bij een ontruiming reizigers voldoende (brede) deuren hebben om snel uit het voertuig te kunnen. Dit zijn allemaal minima, waarbij de marktpartij de vrijheid heeft om naast de minima de rest zelf in te vullen.

Voor de aandrijving van de tram geldt dat deze uitstootvrij (met uitzondering van schoon water) moet zijn en zo energiezuinig mogelijk. Dit geeft de Opdrachtnemer, met uitzondering van energie-aandrijvingen die uitstoot veroorzaken, alle vrijheid om te kiezen hoe zij dit willen gaan oplossen.

Voor alle eisen geldt, dat er meerdere fabrikanten van trams zijn die aan deze eisen kunnen voldoen. Er zijn bewust geen nieuwe technieken geëist, omdat a. dit tot extra dure trams kan leiden en b. dit consequenties zou kunnen hebben voor de betrouwbaarheid in de startfase van de exploitatie.

Uiteraard voldoen de voertuigen aan de wet- en regelgeving op het gebied van toegankelijkheid en sociale veiligheid. Zo zijn er minimaal twee plaatsen voor rolstoelreizigers en zijn er camera's in de trams. De twee rolstoelplaatsen zijn in het midden van het voertuig. Dan is voor iedere reiziger altijd duidelijk waar hij/zij moet zijn om met een rolstoel in te stappen en daarnaast wordt voorkomen dat wanneer de ene rolstoelplek bezet is, de reiziger om het hele voertuig heen naar de andere kant moet om naar de andere rolstoelplek te komen. Ook bij crossplatformoverstappen van de ene op de andere tram is deze locatie van de rolstoelplekken het gemakkelijkst voor de reiziger.

Voor een goede informatievoorziening wordt ook actuele dynamische reisinformatie aangebracht in de voertuigen.

Vouwfietsen mogen mee in de tram

Vanuit het Consumentenplatform Groningen kwam de vraag of in de trams fietsen meegenomen konden worden. Dit is toegestaan voor vouwfietsen die als handbagage meegenomen kunnen worden. Andere fietsen mogen niet in de tram. Het beperkt de capaciteit in het voertuig aanzienlijk en ook lijkt het weinig noodzakelijk de fiets mee te nemen gezien de afstanden binnen de stad. Reizigers vanuit de regio nemen de trein wanneer zij de fiets willen meenemen. Hier wordt weinig behoefte verwacht omdat de regio tram de reiziger bij de belangrijkste bestemmingen in de stad brengt.

Reclame mag, maar vooralsnog niet aan de buitenkant van de tram

Het toestaan van reclame levert een positieve bijdrage aan de business case. Daarnaast levert het toestaan van reclame een prikkel op bij de Opdrachtnemer om meer reizigers te trekken aangezien de Opdrachtnemer hogere reclame inkomsten kan genereren wanneer meer mensen de reclame zien. Omdat dit de Opdrachtnemer prikkelt om reizigers te vervoeren is er voor gekozen om toe te staan dat reclame wordt aangebracht binnen het voertuig. Het uitzicht van de reiziger naar buiten mag daarbij echter niet worden beperkt. Reclame op de buitenzijde van de voertuigen is echter vooralsnog niet toegestaan.

Tijdens de aanbesteding dienen de gegadigden als dialoogproduct een materieelplan in waarin ze aantonen op welke wijze ze voldoen aan de gestelde eisen en invulling geven aan de zaken die nog SMART gemaakt moeten worden. De huidige bus- en treinbestekken worden hierbij als verificatiedocumenten gebruikt om het kwaliteitsniveau te bepalen. Het gaat daarbij om een vergelijking van het kwaliteitsniveau en niet om de gekozen oplossingen.

B.1 Meer capaciteit in de tram of extra ritten?

Zoals aangegeven, heeft een hogere capaciteit per voertuig de voorkeur boven het uitvragen van extra ritten. Hieronder wordt dieper ingegaan op deze keuze. Te beginnen met de vraag waarom de Opdrachtgever überhaupt extra capaciteit zou willen uitvragen en belonen.

Waarom extra capaciteit als wensproduct?

Door nu een extra prikkel in te bouwen in de aanbesteding, kan alvast worden ingespeeld op toekomstige groei van het aantal reizigers en zijn eendaagse pieken bij bijvoorbeeld evenementen makkelijker op te vangen. Ook is groei in de spits makkelijker op te vangen. Daarnaast biedt extra capaciteit in beginsel meer zitplaatscapaciteit buiten de spitsperiodes. Een van de doelen van de invoering van de tram is om meer reizigers gebruik te laten maken van het openbaar vervoer. Wanneer deze groei groter is, is het doel op een zo'n laat mogelijk moment extra kosten maken om de extra reizigers ten opzichte van het voorspelde aantal reizigers te kunnen faciliteren. Door nu al bij de aanbesteding extra capaciteit als kwaliteit te belonen, worden consortia geprikkeld om meer capaciteit te bieden binnen het huidige subsidieplafond. Dit betekent, dat er meer reizigers kunnen worden vervoerd tegen dezelfde kosten. Dus meer reizigersopbrengsten genereren zonder dat daarvoor in een latere fase extra ritten worden ingekocht.

Waarom extra capaciteit per tram in plaats van extra ritten?

Het grote voordeel voor extra ritten versus extra capaciteit in de voertuigen is dat de frequentie voor de reiziger wordt vergroot. De reiziger kan dus vaker vertrekken. Ook hoeft de extra capaciteit alleen te worden aangeboden op die momenten dat er behoefte is aan extra capaciteit, in de spits. Echter bij een spitsfrequentie van 8 maal per uur per richting hoeft een reiziger eigenlijk nu al niet echt te wachten op een voertuig. De tijd tussen 2 opeenvolgende ritten is namelijk gemiddeld zo'n 7,5 minuten wat een gemiddelde wachttijd van zo'n 4 minuten oplevert. Met dergelijke gemiddelde wachttijden plant een reiziger zijn rit al niet meer in. Een hogere frequentie waarbij de gemiddelde wachttijd wordt verlaagd naar 3 of 2 minuten wordt nog wel gewaardeerd, maar wordt niet als een zeer hoge kwaliteitsverbetering beschouwd ten opzichte van een gemiddelde wachttijd van 4 minuten.

Daarnaast geldt dat extra ritten alleen maar in de spits worden ingezet en dat daardoor de extra zitplaatscapaciteit ook alleen maar in de spits beschikbaar is. Wordt het aantal zitplaatsen per voertuig verhoogd, dan is de zitplaatscapaciteit ook bij een lagere frequentie, dus ook buiten de spits, toch aanwezig. Ook voor de kosten geldt dat de inzet van extra ritten duurder is dan de inzet van groter materieel. Naast de kostprijs van het materieel moet namelijk bij de extra ritten ook de kilometerkosten worden betaald (o.a. extra personeels- en energielasten).

Hiernaast is nog een aantal andere belangrijke redenen waarom gekozen is voor de uitvraag van een hogere capaciteit per voertuig in plaats van extra ritten:

Leefbaarheid en bereikbaarheid

Een van de redenen om de overstap te maken van een bussysteem naar een tramsysteem is dat de leefbaarheid en bereikbaarheid van de binnenstad in gevaar komt bij het aantal vervoerbewegingen. Met de invoering van de tram kan het aantal vervoerbewegingen worden teruggebracht of gelijk blijven. Hierdoor blijft de binnenstad goed bereikbaar per openbaar vervoer (en het overige verkeer) en wordt de leefbaarheid verbeterd. Hoe minder ritten hoe beter de leefbaarheid qua geluid, trillingen en bijvoorbeeld emc.

Flexibiliteit bij eventuele uitbreidingen

In het 'Raamwerk RegioRail' en in 'Doorrijden de regio in' zijn de plannen van het openbaar vervoer per spoor voor de periode tot 2040 aangegeven. In deze plannen wordt voorzien dat in de toekomst vanuit meerdere corridors in de regio de stad in wordt gereden. Dat betekent op dat moment ook een uitbreiding van de frequentie in de stad. Indien in de eerste fase qua infrastructuur in de stad al rekening moet worden gehouden met een hogere frequentie dan acht maal per uur, dan wordt de flexibiliteit van uitbreidingen in de stad steeds minder makkelijk.

Denk daarbij onder meer aan de lus op het Hoofdstation, het deel Hoofdstation – Zuiderdiep, de halte UMCG Zuid en het strengelspoor in de Oosterstraat. Extra ritten worden dus ook niet uitgevraagd om niet nu al capaciteit van het netwerk te bezetten.

Ontwikkefunctie en aansluiting op trein en bus

Voor het tramvervoer is gekozen de ontwikkel functie bij de overheid neer te leggen. Dat betekent, dat de Opdrachtgever bepaalt welke aansluitingen gehaald moeten worden. Bij de gekozen frequentie is daarom nu ook rekening gehouden met aansluitingen op het (regionale) treinvervoer en het busnetwerk. Voor de (regionale) treindiensten geldt dat voorzien is in een frequentie van vier maal per uur per richting. De gekozen frequentie van acht maal per uur per richting is makkelijker op vier maal per uur aan te sluiten en biedt de reiziger een logisch patroon. Daarnaast is in een eerder stadium toegezegd dat de tramlijn naar Kardingse aansluit op de bus naar Beijum en Lewenborg en omgekeerd. Daarbij is de Opdrachtgever in de huidige exploitatielasten uitgegaan van acht maal per uur per richting voor zowel tram als bus. Wanneer nu wordt toegestaan dat de tram naar Kardingse vaker rijdt, dan betekent dat ook extra bussen moeten rijden van en naar Beijum en Lewenborg. Dat zou extra kosten betekenen die nu niet ingecalculereerd zijn.

C. Vervoerdienst: een nadere toelichting

Inleiding

In verband met de toekomstige afstemming tussen tram, bus en trein is er in een eerder stadium voor gekozen de ontwikkelfunctie en de opbrengstverantwoordelijkheid van de tram bij de overheid te houden. Dit heeft echter wel de consequentie dat de Opdrachtnemer geen directe financiële prikkel heeft vanuit de reiziger. De Opdrachtnemer krijgt immers zijn inkomsten niet direct van de reiziger maar van de overheid. Omdat deze directe prikkel er niet inzit, is het van groot belang dat de overheid de belangen van de reiziger op een goede wijze behartigt en vertaalt in goede eisen en randvoorwaarden.

Om dit te realiseren en tevens voor het gehele openbaar vervoer in de regio een eenduidig hoogwaardig openbaar vervoer te realiseren, worden de eisen en randvoorwaarden gedetailleerder voorgeschreven dan bij een DBFMO-aanbesteding wellicht wenselijk is. Dit betekent, dat voor een aantal zaken zoals bijvoorbeeld reizigerinformatie, klantenservice, klachtenafhandeling etc. aansluiting wordt verwacht bij het huidige busvervoer waarvan het OV-bureau Groningen Drenthe de ontwikkelfunctie heeft.

Wel zijn de eisen op een minder gedetailleerd niveau opgelegd dan dat dit in de huidige busconcessie het geval is. Dit om de gegadigden de ruimte te geven om nog met eigen oplossingen te komen. Deze eigen oplossingen moeten ze tijdens de aanbesteding in hun dialoogproducten aan geven. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om het SMART maken van zaken die door ons nu beschreven zijn als 'goed', 'voldoende' etc.

Als toetsingskader voor het te behalen kwaliteitsniveau worden het treinbestek en het busbestek als verificatiedocumenten gebruikt. Dit houdt in, dat de plannen van de gegadigden qua kwaliteitsniveau hieraan worden getoetst. Zij dienen minimaal hetzelfde kwaliteitsniveau te halen als is opgenomen in deze bestekken. Dat betekent echter niet, dat de oplossingen die in deze bestekken zijn opgenomen door de marktpartijen moeten worden overgenomen. Op deze wijze wordt creativiteit van de markt gevraagd. En tevens is geborgd dat de minimale kwaliteit wordt verkregen zonder dat eisen zo gedetailleerd zijn voorgeschreven als bij de huidige busconcessie.

Prikkels om extra reizigers te trekken

Zoals aangegeven, bestaat er op dit moment geen directe financiële prikkel voor de markt om extra reizigers te trekken omdat hij niet direct beloond wordt met extra reizigersinkomsten. Een zeer belangrijke doelstelling van de Opdrachtgever is echter om meer reizigers uit de auto te halen en met de tram te laten reizen. Aan de gegadigden is dan ook gevraagd om na te denken welke prikkels hiertoe ingebouwd kunnen worden. Enkele oplossingen hiervoor zijn:

- a. Een bonus relateren aan extra reizigers en klanttevredenheid;
- b. Reclame toestaan in de voertuigen;
- c. Reclame toestaan op de haltes;
- d. Commerciële activiteiten toestaan in de voertuigen;
- e. Commerciële activiteiten toestaan op de haltes.

Deze positieve prikkels worden hieronder toegelicht:

Ad. A. Bonus door meer reizigers en een hogere kwaliteit

De belangrijkste wijze om marktpartijen te prikkelen om reizigers te trekken is om een bonus te geven voor het vervoeren van extra reizigers (en daarmee genereren van extra reizigersinkomsten) ten opzichte van het voorgaande jaar. Daarnaast worden bonuspunten gegeven voor het leveren van een betere klantwaardering dan de geëiste klantwaardering. Deze bonuspunten kunnen door de Opdrachtnemer in dat jaar opgelopen boetepunten compenseren. Daardoor wordt er minder van zijn beschikbaarheidsvergoeding ingehouden. Dit wordt in het hoofdstuk 3 onder de kop *Betalingsmechanisme* verder toelicht.

Ad. B en C. Reclame toestaan: maar vooralsnog niet aan de buitenkant van de tram

Het toestaan van reclame levert een positieve bijdrage aan de business case. Deze positieve bijdrage is nu niet in de business case meegenomen. Daarnaast levert het toestaan van reclame een kleine prikkel op bij de Opdrachtnemer om meer reizigers te trekken aangezien de Opdrachtnemer hogere reclame-inkomsten genereert wanneer meer mensen de reclame zien.

Op dit moment heeft de gemeente twee contracten voor reclame op de haltes en wordt dit derhalve al toegestaan. Deze contracten lopen nog door tot 18 november 2017 en 31 december 2017 en moeten worden gerespecteerd. Na afloop van deze contracten kan het winnende consortium zelf reclame op de haltes plaatsen. Hiervoor moeten bestaande en toekomstige reclamecontracten van de gemeente worden aangepast. In bijlage C2 op pagina 47 is hiervan een overzicht gegeven.

Op dit moment is reclame op treinen en bussen niet toegestaan. Reclame in de voertuigen is in mindere mate wel mogelijk. Voorgesteld wordt om reclame in de voertuigen toe te staan mits dit het uitzicht van de reiziger naar buiten niet belemmert. Reclame in het voertuig heeft een directe relatie met een prikkel om zoveel mogelijk reizigers in de tram te krijgen.

Reclame op de buitenkant van het voertuig is vooralsnog niet toegestaan.

Ad. D en E. Commerciële activiteiten toestaan

Van de gegadigden kwam nog de suggestie om commerciële activiteiten op haltes niet te verbieden. Daarbij kan worden gedacht aan frisdrank-, koffie- en/of snoepautomaten maar ook aan kioskes die bloemen of kranten verkopen. Door dit soort activiteiten niet te verbieden maar mogelijk te maken zowel op de halte als in de voertuigen zou de service voor de klant kunnen worden verhoogd en komt er een extra directe prikkel bij de Opdrachtnemer om meer reizigers te trekken. Aangezien dit naast een prikkel ook een extra service voor de reiziger is, worden commerciële activiteiten toegestaan. Mits dit andere randvoorwaarden met betrekking tot de kwaliteit van het vervoerproduct niet in de weg staat en esthetisch en functioneel passend in de omgeving kan worden gemaakt. Randvoorwaarde voor commerciële activiteiten is dat de Opdrachtnemer moet kunnen aantonen dat dit een meerwaarde heeft in de service aan de reiziger.

Vervoer: beschikbaar, betrouwbaar en snel

Voor de eisen op het gebied van het vervoer is zoveel mogelijk aansluiting gezocht met het busverkeer. De tram vervangt namelijk het busvervoer en net als bij de bus, zal ook bij de tram de ontwikkelfunctie bij de overheid liggen.

Die ontwikkelfunctie bepaalt ook dat de Opdrachtgever aangeeft welke aansluitingen de Opdrachtnemer moet realiseren en dat de dienstregelingprocedure (inclusief wijzigingsprocedures) die gevolgd moet worden, overeenkomt met de dienstregelingprocedure die nu voor bussen geldt. Ook wordt aangegeven wat wel en niet onder een aansluiting wordt verstaan. De verkeersleiding van de Opdrachtnemer zorgt ervoor dat deze aansluitingen worden gehaald.

De dienstregeling zelf (de tijden) wordt niet voorgeschreven. Wel is aangegeven vanaf welk tijdstip tot welk tijdstip op een dag welke frequentie gereden moet worden (soort winkelsluitingstabel). Dat betekent dat bij de aanbesteding een vast aantal ritten per jaar wordt uitgevraagd. Net als bij de bus geldt dat, indien tijdens de concessieperiode de Opdrachtgever er voor kiest om meer of minder trams/tramritten in te zetten, dit via 'meer- en minderwerk' afspraken gaat. Er is op dat moment namelijk sprake van een scope-uitbreiding. Hier worden tijdens de dialoof fase procesafspraken over gemaakt met de gegadigden. Wel is de Opdrachtnemer verantwoordelijk voor het opvangen van incidentele pieken binnen de dienstregeling. Hierbij kan worden gedacht aan extra inzet bij bijvoorbeeld evenementen of een eendaagse extra spitsbelasting. Wanneer dergelijke pieken structureel voorkomen, zijn dit geen incidenten meer en dient dit door de Opdrachtgever als meerwerk te worden ingekocht.

Ten aanzien van het vervoer wordt ingezet op een zo hoog mogelijke beschikbaarheid en betrouwbaarheid. Tevens wordt ingezet op een zo snel mogelijke reis van A naar B. De Opdrachtnemer toont via een rijtjidsimulatie aan dat de door Opdrachtgever geëiste maximale rijtijden gehaald worden en wat de daadwerkelijke rijtijden worden. De keuzes bij de aanleg van de baan in combinatie met het te kiezen voertuig heeft invloed op de uiteindelijke rijtijd. Daarbij is wel de eis gesteld dat de tram in ieder geval minimaal even snel is dan de huidige buslijnen op dezelfde trajecten. Daarbij wordt er vanuit gegaan dat de tram in principe op kruisingen altijd voorrang heeft. Uitzonderingen hierop zijn die situaties dat de doorstroming van het overige verkeer leidt tot gevolgvertraging voor de tram en/of het vastlopen van het overige verkeer. Dat moet voorkomen worden. De Opdrachtnemer toont in zijn simulaties aan dat het totale verkeer goed doorstroomt. Indien rijtijden van de tram in de toekomst langer worden doordat

- a. de autonome groei van het autoverkeer toeneemt, dan zal de marktpartij daarvoor gecompenseerd moeten worden omdat hij meer kosten maakt.
- b. de gemeente of de provincie maatregelen nemen aan VRI's of de infrastructuur die tot een toename van de rijtijd leiden, dan zal de marktpartij daarvoor gecompenseerd dienen te worden door de partij die deze maatregel neemt.

Omgekeerd zullen maatregelen die de snelheid kunnen vergroten, ook leiden tot een kostenverlaging. Om te voorkomen dat gelijk iedere aanpassing aan kruising of VRI er toe leidt dat de Opdrachtgever (en daarmee de veroorzaker) extra kosten moet compenseren voor de exploitatie en dat daardoor de stad min of meer op slot wordt gezet, wordt een deel van dit risico bij de Opdrachtnemer neergelegd terwijl dit eigenlijk bij de Opdrachtgever hoort. Daarbij is uitgegaan van een afwijking van maximaal 10% ten opzichte van de aangeboden rijtijd. Het is niet reëel om een groter risico bij de marktpartij neer te leggen. Extra rijtijd kost namelijk extra geld en meer dan 10% kan zelfs leiden tot het benodigd zijn van extra voertuigen om de dienstregeling uit te voeren.

Ten aanzien van betrouwbaarheid is tevens aangegeven dat wanneer een tram om wat voor reden dan ook toch uitvalt dan wel aansluitingen niet haalt, de marktpartij op zijn kosten voor vervangend vervoer zorgt. Ook aan dit vervangend vervoer zijn eisen gesteld. Ritten die niet met een tram worden uitgevoerd, worden niet betaald en tevens wordt een boete opgelegd. Wanneer vervangend vervoer is aangeboden is deze boete lager dan wanneer dit niet is aangeboden. In verband met de betrouwbaarheid van het gehele systeem zijn ook eisen gesteld aan de mogelijkheid om bepaalde deelritten te rijden.

Dit heeft een raakvlak met de infrastructuur. Om dit namelijk mogelijk te maken zullen in de infrastructuur overloopwissels geplaatst moeten worden. Opdrachtgever heeft die nu zo voorzien dat deelritten tussen Hoofdstation en UMCG Noord, Hoofdstation – station Noord, station Noord – Zernike en het Zuiderdiep – Karding/Zernike mogelijk zijn.

Ten aanzien van de beschikbaarheid van de dienstregeling zet de Opdrachtgever in op 100%. Dat betekent, dat uitval van dienstregelingritten wordt beboet middels een korting op de te ontvangen bijdrage en/of door de extra te maken kosten voor vervangend vervoer. Tijdens de dialooggesprekken zal moeten worden bekeken in hoeverre deze inzet houdbaar is. Om er voor te zorgen dat de Opdrachtnemer zo weinig mogelijk ritten laat uitvallen, geldt ook hier weer dat hij die ritten dan niet betaald krijgt.

Voor het personeel zijn met name eisen gesteld aan de dienstverlening aan de reiziger, maar ook met betrekking tot de veiligheid en het goed kunnen besturen van een tram en het kunnen bedienen van alle voorzieningen. Ook wordt er aandacht besteed aan de opleidingen en bijvoorbeeld (sociale) veiligheid.

Veiligheid

Voor het onderdeel veiligheid zijn eisen opgesteld en is een Integraal Veiligheidsplan opgesteld. In de eisen van de vervoerdienst is opgenomen, dat de Opdrachtnemer er voor moet zorgen dat het systeem veilig is, dat trambestuurders veilig moeten rijden en dat er een calamiteitenorganisatie wordt opgezet. Er wordt niet voorgeschreven hoe de Opdrachtnemer dat moet doen, maar wel dat ze het moeten doen en moeten aantonen dat het veilig is. Bij dit onderdeel wordt verwezen naar de processtappen in het Normdocument veiligheid lightrail opgesteld door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (nu Ministerie van Infrastructuur en Milieu).

Hiernaast dient de Opdrachtnemer te zorgen voor de sociale veiligheid in en om het voertuig. Dit is vergelijkbaar met de situatie bij de huidige regionale treindienst, maar wijkt af van de huidige busconcessie, waarbij het OV-bureau Groningen Drenthe OV-stewards inzet. Er is voor gekozen om de verantwoordelijkheid voor de sociale veiligheid voor de tram bij de Opdrachtnemer neer te leggen. Wel dient de Opdrachtnemer toe te staan dat ook de OV-stewards van het OV-bureau Groningen Drenthe toezicht kunnen houden in de tram en op de haltes. De Opdrachtnemer zoekt daarvoor ook afstemming met het OV-bureau Groningen Drenthe. Hierdoor kunnen de OV-stewards die worden ingezet bij de bussen ook met de tram reizen en daar aanvullend toezicht houden.

Ook zijn complementair aan de eisen die gelden voor de toegankelijkheid van de voertuigen, enkele eisen aan de toegankelijkheid van het vervoer gesteld. Het gehele vervoerproduct dient namelijk goed toegankelijk te zijn zowel voor reizigers in een rolstoel, alsmede voor reizigers die moeilijker ter been zijn en reizigers met een auditieve en visuele handicap.

Vervoersbewijzen kopen en controleren

Ten aanzien van de OV-chipkaart-apparatuur is gekozen voor een maximale service richting reiziger. In de huidige bussen is de check in/out apparatuur in de bussen geplaatst. Bij de treindiensten is deze apparatuur op de halte geplaatst. Aangezien de tram in de toekomst ook op het regionale spoor rijdt, zou verwarring bij de reiziger kunnen ontstaan als alleen apparatuur in de tramvoertuigen wordt aangebracht. Omgekeerd geldt dat het tot onduidelijkheid in de stad zou kunnen leiden, wanneer niet in de voertuigen kan worden in- en uitgecheckt. Vanuit dat oogpunt is opgenomen dat zowel op de haltes als in de voertuigen de check in/out apparatuur aanwezig moet zijn. Hiervan wordt alleen afgeweken op het moment dat in de praktijk blijkt dat dit technisch niet mogelijk is.

Daarnaast moeten op de haltes ook automaten aanwezig zijn voor de verkoop van eurokaartjes en bijvoorbeeld een toeristenkaartje. Deze automaten hoeven niet geschikt te zijn om de OV-chipkaart op te laden.

Een speciaal aandachtspunt is de controle van de vervoerbewijzen. Ondanks dat de opbrengstverantwoordelijkheid bij de overheid ligt, ligt de verantwoordelijkheid van het functioneren van de OV-chipkaart en de afgifte van eurokaartjes bij de Opdrachtnemer. Dit is vergelijkbaar met de huidige situatie bij de trein en wijkt af van de situatie bij de bus. Er is bewust voor gekozen om de Opdrachtnemer de verantwoordelijkheid hiervoor te laten nemen. De Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het gehele tramsysteem. Dus ook voor de sociale veiligheid en de werking van alle apparatuur zoals de OV-chipkaart. De Opdrachtnemer moet er dan ook voor zorgen dat hij controleert of reizigers over een geldig vervoerbewijs beschikken. Bij zijn aanbieding moet hij aantonen hoe hij ervoor zorgt dat de Opdrachtgever geen inkomsten misloopt. De Opdrachtgever zal vervolgens steekproefsgewijs controles uitvoeren. Indien blijkt dat de apparatuur die de Opdrachtnemer aanschaf en onderhoudt niet werkt, dan wel dat de Opdrachtnemer niet voldoende controleert en daardoor inkomsten verloren gaan, wordt de Opdrachtnemer daarvoor beboet. Deze boete staat in verhouding met de misgelopen inkomsten. Als tijdens de aanbesteding blijkt dat alle gegadigden geen adequate oplossing voor het tegengaan van zwartrijden hebben, dan is het op dat moment nog mogelijk er voor te kiezen dat de Opdrachtgever aanvullende maatregelen neemt of dit toch zelf doet. Dat heeft dan ook een samenhang met de inzet van OV-stewards en daarmee de sociale veiligheid.

Daarnaast is aangegeven welke informatie de Opdrachtnemer gedurende de concessieperiode moeten leveren, zodat de Opdrachtgever zijn controletaak kan uitvoeren. Deze gegevens worden tevens gebruikt door de Opdrachtgever om de taak als ontwikkelaar uit te voeren. Daarbij wordt wel de hulp en kennis van de Opdrachtnemer gebruikt. Zij dienen mee te werken via ontwikkelgroepen aan experimenten en samen met de Opdrachtgever een marketing- en vervoerontwikkelingsplan te maken. Dit dienen co-producties van de Opdrachtgever en Opdrachtnemer te worden tijdens de looptijd van de concessie.

Communicatie- en informatie

Ten aanzien van de communicatie en informatievoorziening geldt dat in verband met de duidelijkheid en uniformiteit van het OV-product richting reiziger en vanwege de ontwikkelfunctie van de overheid er meer gedetailleerd wordt voorgeschreven hoe de informatievoorziening en de relatie met de reizigers vorm gegeven moet worden. Daarbij wordt aangesloten bij de wijze waarop het OV-bureau Groningen Drenthe omgaat met de klantenservice, servicepunten, klachtenafhandeling, klantenpanel, voorlichting en omgang met het consumentenplatform. Ook hierin is meer vrijheid aan de markt gegeven dan gedaan is bij de busconcessie.

Een ander belangrijk onderdeel is de informatievoorziening richting de reiziger. Dit gebeurt via statische informatie en via actuele dynamische informatie. Ook wordt ingegaan op informatie die moet worden verstrekt via het internet, informatiezuilen en gedrukte informatievoorziening. Ook hiervoor geldt dat de oplossing zelf meer vrij wordt gelaten dan is voorgeschreven in de busconcessie. Zo wordt bijvoorbeeld nog wel aangegeven dat de marktpartij met een gedrukte voorziening moet komen met daarin een omschrijving van het vervoerproduct, maar niet meer exact dat het een lijnfolder moet zijn die aan tien voorgeschreven eisen voldoet.

Ten aanzien van de dynamische informatie geldt dat aangesloten dient te worden bij de wijze waarop het OV-bureau Groningen Drenthe dat nu van alle vervoerders aangeleverd krijgt. Het OV-bureau Groningen Drenthe moet daarnaast de informatie van de tramvervoerder ook aan andere vervoerders leveren, zodat in de toekomst ook in de bussen en in de treinen actueel kan worden aangegeven of de tram wel of niet op tijd is en een aansluiting wel of niet gehaald wordt. Omgekeerd moet het OV-bureau Groningen Drenthe ook gegevens van derden (andere vervoerders of commerciële diensten) via het dynamische informatiesysteem van de Opdrachtnemer kunnen tonen.

Tijdens de aanbesteding moeten de marktpartijen als dialoogproduct een vervoerplan indienen, waarin ze aantonen op welke wijze ze voldoen aan de gestelde eisen en invulling geven aan de zaken die nog SMART gemaakt dienen te worden. Het huidige bus- en treinbestek wordt hierbij als verificatiedocument gebruikt om het kwaliteitsniveau te bepalen. Waarvoor geldt dat het daarbij om een vergelijking van het kwaliteitsniveau gaat en niet om de gekozen oplossingen.

C.1 Dienstregeling (minimale frequenties en bereikbaarheidsperiode)

Dienstregeling Hoofdstation-Kardinge

Tijdstip op de dag	Maandag t/m vrijdag <i>186 dagen per jaar</i>	Vakantie Maandag t/m vrijdag <i>69 dagen per jaar</i>	Zaterdagen en koopzondagen <i>61 dagen per jaar</i>	Zon- en feestdagen <i>49 dagen per jaar</i>
05.00 - 05.59	3	3	1	0
06.00 - 06.59	4	4	3	0
07.00 - 07.59	8	4	3	3
08.00 - 08.59	8	4	3	3
09.00 - 09.59	8	4	4	3
10.00 - 10.59	8	4	4	3
11.00 - 11.59	8	4	4	3
12.00 - 12.59	8	4	4	3
13.00 - 13.59	8	8	8	3
14.00 - 14.59	8	8	8	3
15.00 - 15.59	8	8	8	3
16.00 - 16.59	8	8	8	3
17.00 - 17.59	8	8	8	3
18.00 - 18.59	8	8	8	3
19.00 - 19.59	4	4	4	3
20.00 - 20.59	4	4	4	3
21.00 - 21.59	4	4	4	3
22.00 - 22.59	3	3	3	3
23.00 - 23.59	3	3	3	3
00.00 - 00.59	3	3	3	3

Dienstregeling Kardinge-Hoofdstation

Tijdstip op de dag	Maandag t/m vrijdag <i>186 dagen per jaar</i>	Vakantie Maandag t/m vrijdag <i>69 dagen per jaar</i>	Zaterdagen en koopzondagen <i>61 dagen per jaar</i>	Zon- en feestdagen <i>49 dagen per jaar</i>
05.00 - 05.59	0	0	0	0
06.00 - 06.59	4	4	3	0
07.00 - 07.59	8	4	3	3
08.00 - 08.59	8	4	3	3
09.00 - 09.59	8	4	4	3
10.00 - 10.59	8	4	4	3
11.00 - 11.59	8	4	4	3
12.00 - 12.59	8	4	4	3
13.00 - 13.59	8	4	8	3
14.00 - 14.59	8	4	8	3
15.00 - 15.59	8	4	8	3
16.00 - 16.59	8	4	8	3

17.00 - 17.59	8	4	8	3
18.00 - 18.59	8	8	8	3
19.00 - 19.59	4	4	4	3
20.00 - 20.59	4	4	4	3
21.00 - 21.59	4	4	4	3
22.00 - 22.59	3	3	3	3
23.00 - 23.59	3	3	3	3
00.00 - 00.59	3	3	3	3

Dienstregeling Hoofdstation-Zernike

Tijdstip op de dag	Maandag t/m vrijdag <i>186 dagen per jaar</i>	Vakantie Maandag t/m vrijdag <i>69 dagen per jaar</i>	Zaterdagen en koopzondagen <i>61 dagen per jaar</i>	Zon- en feestdagen <i>49 dagen per jaar</i>
05.00 - 05.59	0	0	0	0
06.00 - 06.59	4	4	2	0
07.00 - 07.59	8	4	2	2
08.00 - 08.59	8	4	2	2
09.00 - 09.59	8	4	4	2
10.00 - 10.59	8	4	4	2
11.00 - 11.59	8	4	4	2
12.00 - 12.59	8	4	4	2
13.00 - 13.59	8	4	8	2
14.00 - 14.59	8	4	8	2
15.00 - 15.59	8	4	8	2
16.00 - 16.59	8	4	8	2
17.00 - 17.59	8	4	8	2
18.00 - 18.59	8	4	8	2
19.00 - 19.59	4	4	4	2
20.00 - 20.59	4	4	4	2
21.00 - 21.59	4	4	4	2
22.00 - 22.59	2	2	2	2
23.00 - 23.59	2	2	2	2
00.00 - 00.59	2	2	2	2

Dienstregeling Zernike-Hoofdstation

Tijdstip op de dag	Maandag t/m vrijdag <i>186 dagen per jaar</i>	Vakantie Maandag t/m vrijdag <i>69 dagen per jaar</i>	Zaterdagen en koopzondagen <i>61 dagen per jaar</i>	Zon- en feestdagen <i>49 dagen per jaar</i>
05.00 - 05.59	0	0	0	0
06.00 - 06.59	4	4	2	0
07.00 - 07.59	8	4	2	2
08.00 - 08.59	8	4	2	2
09.00 - 09.59	8	4	4	2

10.00 - 10.59	8	4	4	2
11.00 - 11.59	8	4	4	2
12.00 - 12.59	8	4	4	2
13.00 - 13.59	8	4	8	2
14.00 - 14.59	8	4	8	2
15.00 - 15.59	8	4	8	2
16.00 - 16.59	8	4	8	2
17.00 - 17.59	8	4	8	2
18.00 - 18.59	8	4	8	2
19.00 - 19.59	4	4	4	2
20.00 - 20.59	4	4	4	2
21.00 - 21.59	4	4	4	2
22.00 - 22.59	2	2	2	2
23.00 - 23.59	2	2	2	2
00.00 - 00.59	2	2	2	2

C.2 Reclamecontracten

De komst van de RegioTram heeft gevolgen voor de contracten van de commerciële- en niet-commerciële reclame-uitingen in de stad. Het gaat hierbij om de volgende commerciële reclame-uitingen:

1. Mupi's (stadsplattegronden);
2. Abri's (zowel binnen als buiten de diepenring);
3. Lichtmastreclame;
4. 2 signsborden (voormalige driehoeksborden);
5. Wisselframes en plakruimte op VRI's;

Daarnaast is er nog een aantal niet commerciële reclame-uitingen:

1. Banieren (bevestigd aan lichtmasten);
2. Spandoeken (bevestigd tussen panden in de binnenstad);
3. Plakzuilen.

Consequenties

Lichtmastreclame, 2 signsborden en banieren

In een aantal gevallen zorgt de realisatie van de RegioTram ervoor dat er geen ruimte meer is voor bepaalde reclame-uitingen. Zo verdwijnen de lichtmasten waaraan de lichtmastreclame en/of banieren (niet-commercieel) zijn bevestigd. Hiervoor in de plaats komt een bovenleidingmast waarin een lichtpunt is geïntegreerd. De zogenaamde 2 signsborden kunnen niet rondom de mast worden aangebracht. Vanuit veiligheidsperspectief en beheergrenzen (beheer ligt bij het consortium) kunnen aan de bovenleidingmasten geen reclame-uitingen worden aangebracht. In de contracten van deze betreffende reclamevormen zullen de hoeveelheden moeten worden aangepast.

Spandoeken

In geval van bevestiging van bovenleidingen aan gevels in onder meer de Oosterstraat vervalt de mogelijkheid om hier (niet-)commerciële spandoeken op te hangen. Om veiligheidsredenen kunnen hier geen spandoeken worden opgehangen. Het jaarlijkse contract met Stichting Marketing Groningen moet hier op worden aangepast.

VRI-kasten

Verder wordt een aantal VRI-kasten verwijderd en/of vervangen. Deze VRI's blijven, zoals het nu lijkt, in eigendom en beheer van de gemeente Groningen. Hierdoor kunnen deze voorzieningen ook in de toekomst nog van reclame worden voorzien.

Plakzuilen

Langs de tramtracés staan ook niet-commerciële plakzuilen. De verwachting is dat voor deze voorzieningen binnen het tramtracé een nieuwe geschikte plaats kan worden gevonden.

Mupi's (stadsplattegronden met reclame op de achterzijde)

De verwachting is dat voor de Mupi's in de meeste gevallen een nieuwe locatie kan worden gevonden langs de tramtracés.

Abri's

De abri's langs de tracés worden geëxploiteerd door twee reclame-exploitanten. Eén exploitant voor de abri's binnen de diepenring (JCDecaux - looptijd contract tot 18 november 2017) en één exploitant buiten de diepenring (CBS Outdoor - looptijd contract tot 31 december 2017).

Het Voorlopig Ontwerp voor de tramtracé voorziet in de realisatie van tramhaltes. Deze tramhaltes komen voor een deel in plaats van de huidige abri's. Dit heeft te maken met het feit dat een deel van buslijnen vanwege de tram komen te vervallen. Op een aantal plaatsen blijft een bushalte langs het tracé aanwezig:

1. Zernikelaan (1 halte, beide zijden weg nabij tramhalte);
2. Zonnelaan (1 halte enkele zijde niet dichtbij tramhalte),
3. Eikenlaan (1 halte enkele zijde nabij tramhalte, 1 halte beide zijden niet nabij tramhalte);
4. Kastanjelaan (1 halte beide zijden niet nabij tramhalte);
5. Noorderstation (1 halte beide zijden nabij tramhalte);

6. Rodeweg (Boterdiep) (1 halte enkele zijde niet nabij tramhalte);
7. Zuiderdiep (1 halte beide zijden nabij tramhalte);
8. Hereplein (1 halte beide zijden niet nabij tramhalte);
9. Hoofdstation (veel haltes niet op zicht afstand tramhalte);
10. Schuitendiep (mogelijk; 1 halte enkele zijde niet nabij tramhalte);
11. Damsterdiep (mogelijk; 1 halte enkele zijde niet nabij tramhalte);
12. Oosterhamrikkade (bij Noorderbad, 1 halte beide zijden nabij tramhalte);
13. Kardinge (1 grote halte beide zijde in de nabijheid tramhalte).

In beide contracten met de huidige exploitanten is opgenomen dat er geen andere reclame-uitingen (met een oppervlakte van 2 m² of 8 m² (billboards) plus of minus 20%) binnen bepaalde afstand (respectievelijk 50 meter of zichtbaar vanaf de openbare weg) mogen worden geëxploiteerd door andere reclame exploitanten.

Vanuit het project RegioTram wordt voorgesteld om de huidige reclamecontracten die door de gemeente zijn afgesloten, na de contractduur aan te passen om ook in de tramhaltes reclame mogelijk te maken. Vanwege de exclusiviteit van de huidige contracten is dit niet eerder mogelijk. Afwijkende oppervlaktes plus of minus 20% van 2 m² mogen overigens wel. Het beheer en onderhoud, en ook de reclame-exploitatie aan de tramhaltes inclusief de tramabri's is een zaak van het consortium. De exploitatie van de bushalteabri's blijft een zaak van de gemeente. Wel zou in de gemeentelijke contracten moeten worden opgenomen dat reclame-uitingen in tramhaltes in de nabijheid van bushaltes is toegestaan.

D. Omgeving: een nadere toelichting

Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Maatschappelijk verantwoord ondernemen (mvo) of duurzaam ondernemen is een vorm van ondernemen op economische prestaties (*profit*), met respect voor de sociale kant (*people*), binnen de ecologische randvoorwaarden (*planet*): de triple-P-benadering. Het gaat daarbij om de juiste balans tussen de drie p's. De internationale richtlijnen voor maatschappelijk verantwoord ondernemen zijn in 2010 verschenen (NEN-ISO 26000). Hieraan zal het consortium zich in ieder geval dienen te houden. Hiernaast zijn voor het project RegioTram middels eisen aan Social Return (*people*) en Duurzaamheid (*planet*) eisen en randvoorwaarden gesteld aan het consortium en de door hem uit te voeren werkzaamheden. Ook worden eisen gesteld met betrekking tot het overnemen van buschauffeurs en indirect personeel dat door de invoering van de tram boventallig is geworden.

Social return

Social return heeft tot doel om personen met een zekere afstand tot de arbeidsmarkt aan een baan te helpen. Met de invoering van social return worden meerdere doelen gerealiseerd, namelijk:

- het vergroten van de competenties en arbeidskansen van (laagopgeleide) werklozen en leerlingen;
- het vergroten van de competenties en arbeidskansen van personen die tot de WSW doelgroep behoren;
- het bevorderen van de regionale werkgelegenheid, door middel van het realiseren van werkplekken voor werklozen;
- het bevorderen van het regionale onderwijs, door het creëren van leerlingplekken in de regio en;
- het bevorderen van de regionale werkgelegenheid, door middel van het realiseren van werkplekken voor de WSW doelgroep.

Het beleid van de provincie en de gemeente op het gebied van social return komt met elkaar overeen. social return staat op zich nog in de kinderschoenen en wordt nog niet op alle projecten toegepast. Beleid van de provincie is om bij 25% van de aanbestedingen van de blauwe afdelingen met een waarde van meer dan € 250.000 social return toe te passen. Ook de gemeente zal bij de komende infrastructuurprojecten social return te gaan toepassen. Voor het project RegioTram hebben gemeente en provincie laten weten dat social return als een integraal onderdeel van het project moet worden meegenomen. In dat kader is ook al in de plan van aanpakfase van de aanbesteding aangegeven dat gegadigden dit mee moeten nemen.

Het beleid van provincie en gemeente is dat of 5% van het investeringsbedrag van infrastructurele werken dan wel 7% van de loonsom van het investeringsbedrag van infrastructurele werken besteedt dient te worden aan social return. Het subsidieplafond van het project is gesteld op € 430 mln. Daarvan is zo'n € 220 mln investering in infrastructuur. Het overige deel van het subsidieplafond komt voort uit de jaarlijkse exploitatiekosten. Voor de investering van het infrastructuurdeel geldt dat het percentage loon zo'n 40% bedraagt. Wanneer dan wordt gekozen voor 7% van de loonsom dan betekent dit dat in totaal zo'n 2,8% van het investeringsbedrag.

Aangezien een redelijk aandeel van het werk (de tramtechniek) zeer specialistisch werk is en gezien de grootte van het bedrag, is besloten te kiezen voor 7% van de loonsom in plaats van 5% van het investeringsbedrag. Bij een keuze van 7% van de loonsom gaat het nog steeds om een bedrag van $7\% \times 40\% \times 220 \text{ mln} = € 6,2 \text{ mln}$. Uitgaande van zo'n € 50.000,- per fte aan kosten gaat het om zo'n 124 fte die via social return aan het werk worden geholpen.

Onder social return vallen onder andere langdurige werklozen, mensen die moeilijk aan een baan kunnen komen en ook mensen die vallen onder werk-leer-trajecten. Het gaat onder andere om werkzoekenden die ingeschreven staan bij het CWI, personen in het kader van de WSW en leerlingen die een BBL-traject willen volgen.

Gezien het grote aantal fte's wordt social return niet slechts ingezet tijdens de bouwperiode en de voorbereiding van de bouwperiode, maar ook in de eerste vijf jaar van de exploitatiefase. Het bedrag van € 6,2 mln dient in de periode van voorbereiding tot en met 5 jaar na start van de tramexploitatie te worden ingevuld. Hierdoor is de tijd langer om goede mensen via social return aan de slag te krijgen bij de Opdrachtnemer met een betere mogelijkheid tot een duurzame arbeidsperiode.

De Opdrachtnemer heeft de plicht om de genoemde € 6,2 mln te besteden aan arbeid via social return. Indien hij dit niet doet, moet hij een boete betalen over het bedrag dat hij hieraan niet heeft uitgegeven. Uitzondering hierop is de situatie dat de Opdrachtnemer in de genoemde periode niet voldoende geschikte kandidaten kan vinden om het werk, dat uitgevoerd moet worden, uit te voeren. Dit dient de Opdrachtnemer dan aan te tonen middels een schriftelijke verklaring van het Werkplein Groningen. Dit Werkplein Groningen fungeert ook als aanspreekpunt voor de Opdrachtnemer. Bij dit Werkplein en in overleg met dit Werkplein kan de Opdrachtnemer aangegeven naar welke type arbeidskrachten hij op zoek is. Dit laatste dient de Opdrachtnemer aan te geven in haar social return plan.

In de plannen van aanpak hebben de gegadigden reeds laten weten op welke wijze zij invulling denken te geven aan social return. De uitwerking hiervan in een social return werkplan wordt alleen door de Opdrachtnemer, na gunning maar voor het aanvangscertificaat, uitgewerkt. Dit betekent, dat de gegadigden dit niet tijdens de aanbesteding verder hoeven uit te werken, maar dat de winnaar van de aanbesteding niet eerder met de bouw kan beginnen dan dat de Opdrachtgever het social return werkplan heeft goedgekeurd. Goedkeuring vindt alleen plaats wanneer het ingediende plan voldoet aan de door Opdrachtgever gestelde eisen en de door hen in hun plan van aanpak voorgestelde aanpak en invulling.

Buschauffeurs en indirect personeel busconcessie

De WP2000 is niet van toepassing bij overgang van busvervoer naar tramvervoer. Voor de RegioTAM wordt met betrekking tot het omgaan met buspersoneel wel een eis gesteld in lijn met de WP2000. Over de exacte uitwerking van deze eis vindt nog nader overleg plaats met politiek, bestuur, vakbonden en consortia.

Duurzaamheid

In zowel de collegeprogramma's van B&W als GS is duurzaamheid prominent opgenomen. Om deze reden ligt het voor de hand om duurzaamheid ook bij de aanbesteding van de RegioTram een voorname rol te geven. Hieronder is aangegeven op welke wijze het project RegioTram invulling geeft aan duurzaamheid. Het gaat hierbij om:

1. Het waarderen van de milieuprestatie voor de bouw van de tram (DuboCalc);
2. Overige duurzaamheidsmaatregelen (o.a. geluid).

DuboCalc (milieuprestatie)

Op dit moment zijn er nog weinig instrumenten ontwikkeld waarmee de milieueffecten van een ruimtelijke ontwikkeling inzichtelijk, en daarmee toetsbaar, kunnen worden gemaakt. Het enige instrument dat er op dit moment is, is DuboCalc. Dit instrument is door Rijkswaterstaat ontwikkeld en hiermee kan de duurzaamheid van grond-, weg-, en waterbouwkundige werken (gww-werken) worden beoordeeld.

DuboCalc is een computerprogramma dat de milieueffecten berekent van het materiaal- en energiegebruik van infrastructurele werken. Met dit hulpmiddel kunnen ontwerpers milieuprofielen bepalen van ontwerpalternatieven.

DuboCalc rekent milieueffecten om tot de zogenoemde MilieuKostenIndicator (MKI). De MKI geeft weer hoe groot de impact van een project is op het milieu.

DuboCalc is gebaseerd op de levenscyclusanalyse. Deze analysemethode kijkt naar alle milieueffecten van het materiaal- en energiegebruik van een bouwwerk vanaf de winning tot aan de sloop- en hergebruikfase.

Rijkswaterstaat experimenteert, samen met de markt (o.a. de bouwers die in de consortia zitten), op dit moment met dit programma. De eerste ervaringen zijn positief. Voorgesteld wordt dan ook om voor de RegioTram het programma DuboCalc te gebruiken om de milieuprestaties te meten. Om de prestaties van de verschillende consortia te meten, wordt van het referentieontwerp (de voorlopig ontwerpen met bijbehorende materiaalgebruik zoals ook opgenomen bij de kostenberekening) in DuboCalc een nulmeting gehouden. Geëist wordt dat de consortia in ieder geval een betere milieuprestatie scoren dan de nulmeting.

De markt wordt gevraagd om in hun uitwerking van het referentieontwerp tot een milieuvriendelijker oplossing te komen en deze oplossing wordt ook te beloofd bij de aanbesteding.

Overige duurzaamheidsmaatregelen: geluid, trillingen en meer..

Bij het opstellen van de bestemmingsplannen is/wordt kritisch gekeken naar de milieueffecten van de tram. Dit heeft onder meer geleid tot een geluidreductie van 4 dB op het trammaterieel (of een gelijkwaardige oplossing) ten opzichte van het referentiematerieel uit de DGMR-rapportage geluid. Daarnaast wordt een aantal wegvakken van ZSA (zeer stil asfalt) en rotonde van SMA (steen mastiek asfalt) voorzien om het geluid van het wegverkeer te reduceren. Door bovenstaande geluidreductie is slechts een beperkt aantal Hogere Waarden besluiten noodzakelijk. Daarnaast zorgt de tram ervoor dat veel woningen een lagere geluidsbelasting krijgen dan nu met bussen het geval is.

Voor de meeste woningen geldt dat de Wet geluidshinder eist dat het binnenniveau voor het geluid maximaal 33 dB bedraagt. Als dit hoger is, dan zijn isolerende maatregelen nodig. Deze regel geldt niet voor woningen die op de zogenaamde saneringlijst van het ministerie van I&M staan. Voor deze woningen geldt een minimum binnenniveau van 43 dB. Het zijn woningen (Noorderstationstraat) die al vóór 1986 een te hoge geluidbelasting hadden. Om ook de leefbaarheid in deze woningen te vergroten, is er voor gekozen om ook deze woningen te isoleren tot een binnenniveau van 33 dB.

Om eventuele trillingshinder te voorkomen is met de vaststelling van het (ontwerp) bestemmingsplan bepaald om onder de trambaan 'floating slaps' (of een gelijkwaardige oplossing) aan te brengen dan wel andere maatregelen te treffen om aan de SBR-richtlijn te kunnen voldoen.

Luchtkwaliteit

Door de tram zal de luchtkwaliteit in de stad verbeteren. Dit heeft te maken met het feit dat er minder bussen rijden.

Ecologie & water

Komen terug in het Groenplan.

Uitlogende materialen

Bij de materialisatie (onderdeel vormgeving en inpassing; referentieontwerp) worden materialen die een negatieve belasting op het milieu hebben (zware metalen zoals zink) al zoveel mogelijk uitgesloten. Daarnaast komt dit aspect ook terug in DuboCalc.

Energie

De energiecomponent maakt prominent onderdeel uit van DuboCalc. Bij toepassing van groene energie volgt een gunstiger score bij Dubocalc. Dubocalc gaat echter over de realisatiefase en niet over de exploitatiefase. Het consortium heeft wel baat bij een zo laag mogelijk energieverbruik omdat de energiekosten een substantieel onderdeel zijn van de exploitatiekosten. Om ook tijdens de exploitatiefase verzekerd te zijn van duurzame energie, wordt energie uit hernieuwbare bronnen als eis in de aanbestedingsdocumenten opgenomen.

Verder is tijdens de dialooggesprekken gevraagd in hoeverre het mogelijk is om de Opdrachtnemer mee te laten liften met het inkoopcontract dat de gemeente Groningen heeft afgesloten. Uit overleg met de gemeente Groningen komt naar voren dat bij de nieuwe aanbesteding van de energie-inkoop (over twee jaar) rekening kan worden gehouden met het energieverbruik van de regiotram indien dat vanuit het project RegioTram gewenst is. Het gaat hierbij om minimaal 3200 megawatt. Vanwege het grotere volume zou dit voor zowel de Opdrachtnemer als de gemeente een voordeel kunnen opleveren. In het nieuwe inkoopcontract wordt bovendien energieopwerking uit hernieuwbare bronnen als eis gesteld. Hiermee wordt dan voldaan aan de provinciale (en gemeentelijke) duurzaamheidsambities.

Ten aanzien van de categorie overige duurzaamheidsmaatregelen wordt voorgesteld om uit te gaan van de gestelde eisen en randvoorwaarden. De gegadigden moeten tijdens de aanbesteding aantonen hoe zij aan de eisen zullen voldoen.

Het BLVC-uitvoeringsplan

Bij de uitvoering van grote projecten is het noodzakelijk om kritisch te kijken naar onder meer bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tijdens de realisatie daarvan. Om deze reden heeft het project RegioTram een BLVC-kader opgesteld. BLVC staat voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. Daarnaast is dit BLVC-kader aangevuld met alle randvoorwaarden die vanuit de Bevoegde Gezagen (met name gemeente en provincie) aan de vergunningverlening, toezicht en handhaving worden gesteld. Hierover zijn concrete afspraken gemaakt.

Het project RegioTram heeft een BLVC-kader opgesteld, waarbij de inhoud is afgestemd met andere gemeentelijke projecten inzake de bouwfasering en is afgestemd met het OV-bureau Groningen Drenthe en de gemeente waar het gaat om de omleidingsroutes van het busvervoer en het overige vervoer. Tevens is afstemming geweest met alle partijen over de communicatie tijdens de uitvoering van het project.

De eisen en randvoorwaarden van het project RegioTram, de gemeente, het OV-bureau Groningen Drenthe, de provincie en de Regio Groningen-Assen zijn opgenomen in het BLVC-kader. Onderstaand wordt voor de vier verschillende onderdelen aangegeven welke eisen en randvoorwaarden gesteld zijn. Binnen deze eisen en randvoorwaarden wordt zoveel mogelijk vrijheid gegeven aan de markt om met goede en creatieve oplossingen te komen tijdens de bouw.

De gegadigden maken tijdens de aanbesteding een BLVC-plan voor de realisatiefase van het project. De door de Opdrachtnemer aangeboden uitgangspunten, oplossingen en voorzieningen in het BLVC-plan voor de aanlegfase moet hij ook toepassen tijdens het beheer, onderhoud en vervangen van het tramsysteem.

Na de aanbesteding en voor ieder startcertificaat werkt de Opdrachtnemer het BLVC-plan voor het gehele gebied verder uit tot deelgebied BLVC-uitvoeringsplannen. In deze deelgebiedplannen wordt zeer gericht ingegaan op het gebied waar de werkzaamheden gaan plaatsvinden. Bij deze deelgebiedplannen dient de Opdrachtnemer zich te houden aan het gestelde in het bij de aanbesteding ingediende BLVC-plan. Bij het opstellen van de deelgebiedplannen is ook overleg en afstemming met de omgeving en betrokken partijen van groot belang. Dit is tijdens de aanbesteding nog niet mogelijk (omdat ieder afzonderlijk gegadigde dan apart contact moet hebben met de betreffende stakeholders). Vandaar dat alleen de uiteindelijke Opdrachtnemer verplicht wordt om, voordat hij het startcertificaat van een deelgebied krijgt, een BLVC-deelgebiedplan te maken.

Bereikbaarheid

De B in BLVC gaat over de bereikbaarheid van de stad en de buurt, met de auto, het openbaar vervoer, op de fiets of te voet en voor bewoners, ondernemers, aannemers, hulpverleningsdiensten en alle anderen die tijdens de uitvoering van of naar het gebied willen. Daarnaast houdt het plan rekening met andere projecten die langs het tracé worden uitgevoerd, zodat de stad bereikbaar blijft.

Omdat nog niet bekend is hoe de uitvoering plaatsvindt, is het nu nog niet mogelijk om concrete eisen te stellen aan de weginrichting tijdens de uitvoering. Dit moet door de Opdrachtnemer in gezamenlijk overleg met wegbeheerder, hulpverleningsdiensten en het project RegioTram worden uitgewerkt. Bij ruimtegebrek wordt in eerste instantie voorrang gegeven aan het langzame verkeer, het OV (ook vanuit de duurzaamheidsgedachte) en de hulpverleningsdiensten.

Daarnaast stelt de Opdrachtgever eisen aan het bouwverkeer. Bouwverkeer is over het algemeen niet welkom in woonwijken. Om deze reden worden logistieke randvoorwaarden voorgeschreven, waarbij een zo slim mogelijke, effectieve en milieuvriendelijke wijze van uitvoering wordt geeist. Ook worden eisen gesteld aan de beschikbaarheid van (tijdelijke) parkeerplaatsen langs het tracé.

In overleg met onder meer het OV-bureau Groningen Drenthe is beschreven op welke wijze het bestaande openbaar vervoer in de stad en de vanuit de regio tijdens de realisatiefase gefaciliteerd kan worden.

Leefbaarheid

Het begrip Leefbaarheid omvat alle aspecten die van invloed zijn op de leefomgeving van bewoners en ondernemers, zoals uitzicht, verlichting, geluid, stof en stank. Lastig is dat de hinder vaak subjectief is en daardoor moeilijk vast te leggen in normen. De ene mens is nu eenmaal gevoeliger voor omgevingsinvloeden dan de andere. Bij het formuleren van leefbaarheidsmaatregelen zijn dus vrijwel altijd ook de locatiespecifieke omstandigheden van belang.

Voorkomen is beter dan genezen. Niettemin is geluidhinder bij grote projecten nauwelijks te voorkomen. De wet voorziet niet in harde normen voor bouwlawaai. Wel kan geluidhinder zoveel mogelijk worden beperkt, bijvoorbeeld door bij de planning van het werk rekening te houden met momenten waarop geluidhinder extra hinderlijk is en goed te kijken naar de locatie waar geluidsproducerend materieel wordt geplaatst.

Ten aanzien van de werktijden zijn, conform de circulaire Bouwlawaai 2010 (ministerie I & M) en de nota Bouwlawaai van gemeente Groningen, de reguliere werktijden, van 07.00 tot 19.00 uur, uitgangspunt. Binnen de nota Bouwlawaai is er wel de mogelijkheid tot het verkrijgen van ontheffingen. Over de criteria en de procedure van het verkrijgen van de ontheffingen zijn afspraken gemaakt. Dergelijke ontheffingen zijn vergelijkbaar met de ontheffing die bijvoorbeeld ProRail nu ook krijgt om 's nachts te werken aan het spoor in de stad. Op bepaalde plaatsen kan het namelijk wenselijk zijn om juist buiten de reguliere werktijden te werken. Te denken valt aan intensief gebruikte kruisingen (bijvoorbeeld kruising Stationsweg met Hereweg) of winkelgebieden (Oosterstraat). Een korte uitvoering met veel hinder kan dan preferen boven een lange uitvoering met aanhoudende hinder. Daarnaast veroorzaken werkzaamheden buiten de reguliere werktijden op bijvoorbeeld Kardingse of Zernike nauwelijks overlast omdat dit geen woongebieden zijn.

De Opdrachtnemer moet aantonen dat een kortere uitvoering noodzakelijk is om langdurige overlast te voorkomen. Dit geldt overigens niet alleen voor de periode van de bouw maar ook voor het beheer en onderhoud aan de trambaan. Indien dit alleen kan plaatsvinden tussen 09.00 en 19.00 uur betekent dit dat de beschikbaarheid van het tramnetwerk overdag in gedrang komt.

Naast het beperken van geluidhinder worden ook eisen gesteld aan het beperken van stof, vervuiling, trillingen en lichthinder. Ook wordt beschreven op welke wijze er met de te handhaven bomen moet worden omgegaan en welke archeologische randvoorwaarden er gelden.

Veiligheid

Bij de V van BLVC gaat het om de veiligheid van de omgeving en specifiek om de fysieke veiligheid rond/naast de bouwplaats (valt er niets over het hek?), de verkeersveiligheid (hindert een bouwhek het zicht op een kruising?) en de sociale veiligheid (ontstaat er geen donkere hoek?).

Voor het waarborgen van de veiligheid op en rond de bouwplaatsen bestaan twee wettelijke vereisten: het bouwveiligheidsplan en het Veiligheid & Gezondheid-plan. Deze twee plannen worden dan ook geëist.

Het bouwveiligheidsplan gaat over de veiligheid van de weg, de in de weg gelegen werken, de weggebruikers, de naburige bouwwerken en de openbare ruimte met haar gebruikers. De Opdrachtnemer beschrijft hierin onder andere de grenzen van het bouwterrein, de aan- en afvoerwegen, de plaats van bouwketen, zogenaamde hijszones maar ook bijvoorbeeld hoe de bereikbaarheid voor de brandweer wordt geregeld. Het bouwveiligheidsplan is een indieningvereiste bij de aanvraag van een omgevingsvergunning. Hoe de Opdrachtnemer omgaat met de veiligheid op de bouwplaats zelf staat beschreven in zijn V&G-plan, dat hij verplicht is om in het kader van de Arboret op te stellen.

Aandachtspunten voor de verkeersveiligheid bevinden zich vooral op het grensvlak tussen het bouwterrein en de omgeving. Juist omdat er sprake is van een tijdelijke situatie waaraan de weggebruikers moeten wennen, is extra aandacht vereist. Ook deze aandachtspunten zijn in eisen beschreven.

Met name in de avond en nachtelijke uren zijn er plekken langs het tracé die als sociaal onveilig worden ervaren. Deze situatie mag tijdens de bouw zeker niet verslechteren. Daarom moet bij de inrichting van de bouwplaats rekening worden gehouden met de sociale veiligheid.

Elke bouwplaats brengt risico's met zich mee. Deze risico's worden zowel door de projectorganisatie als door de Opdrachtnemer in kaart gebracht, waarop beheersmaatregelen worden ingezet. Toch kan het voorkomen dat er iets mis gaat. In dat geval kunnen er ook consequenties zijn voor de omgeving van het project. Om deze reden moeten de consortia een calamiteitenplan maken.

Communicatie

Communicatie is een cruciaal onderdeel van de realisatie maar ook exploitatie van de RegioTram. Het communicatiebeleid voor het project RegioTram is sinds de start in september 2007 gebaseerd op een grondige analyse van het maatschappelijke krachtenveld waarin de projectorganisatie namens Opdrachtgever opereert. Om deze reden blijft de Opdrachtgever met alle stakeholders in gesprek en worden kwaliteitseisen gesteld aan het communicatieplan dat van de Opdrachtnemer wordt gevraagd.

Uitgangspunt in het planproces is en blijft daarnaast dat de projectorganisatie ernaar streeft vragen en suggesties uit de omgeving van het project zoveel mogelijk te beantwoorden en over te nemen. Dit resulteert in de volgende algemene eisen:

- De Opdrachtnemer werkt altijd op grond van communicatieplannen, opgesteld binnen de door Opdrachtgever vastgestelde beleidskaders en door Opdrachtgever goedgekeurd;
- De Opdrachtnemer beschikt over een goed bereikbare, hoogwaardige communicatiefunctie, met als kritieke competenties initiatief, omgevingsbewustzijn, empathie, uitdrukkingsvaardigheid en bestuurlijke sensitiviteit;
- De Opdrachtnemer werkt goed samen met Opdrachtgever; gemeente, provincie, het OV-bureau Groningen Drenthe en de Regio Groningen-Assen;
- De Opdrachtnemer informeert Opdrachtgever altijd direct over gebeurtenissen of eigen activiteiten die van belang zijn voor de communicatie met omgevingspartijen.

In de exploitatiefase krijgt de gewenste houding vorm en inhoud doordat de Opdrachtnemer open staat voor suggesties en klachten en daar altijd zakelijk, tijdig en juist op reageert. De klant staat centraal. Klachten en suggesties geven belangrijke informatie voor het verbeteren van de dienstverlening.

Rolverdeling

De Opdrachtgever is de coördinator van communicatieprocessen. In de fase van aanleg is dat de projectorganisatie of de Gemeenschappelijke Regeling die gemeente en provincie Groningen van plan zijn op te richten. In de fase van exploitatie kan dat een andere rechtspersoon zijn. Dit laat onverlet dat de Opdrachtnemer, de gemeente, de provincie, het OV-bureau Groningen Drenthe Groningen Drenthe en de Regio Groningen-Assen eigen verantwoordelijkheden hebben, in hun eigen domein. Voor de Opdrachtnemer begint die verantwoordelijkheid onmiddellijk na de besluitvorming over de aanbesteding. Communicatie tijdens de aanbesteding verloopt uitsluitend via het projectbureau: het is de gegadigden verboden zonder toestemming van de projectorganisatie te communiceren met omgevingspartijen.

De Opdrachtgever stelt het communicatiebeleid voor de RegioTram vast en ziet toe op de goede uitvoering daarvan. De Opdrachtnemer is primair verantwoordelijk voor de communicatie rond operationele werkzaamheden, zowel tijdens de fase van aanleg, als tijdens de exploitatiefase. De Opdrachtnemer stelt daarvoor communicatieplannen op, in nauw overleg met de Opdrachtgever. De Opdrachtnemer informeert de Opdrachtgever altijd vooraf over zijn activiteiten op communicatiegebied en rapporteert periodiek over de voortgang hiervan, volgens een in goed overleg te bepalen frequentie.

Bijzondere aandacht vergt het onderhouden van de mediacontacten, zowel tijdens de aanleg als tijdens de exploitatie. Met mediacontacten worden bedoeld de contacten met media die zich - in het openbaar - tot een groot publiek richten, zoals de dagbladers, radio, televisie, vakbladen en huis-aan-huisbladen. Het uitgangspunt bij het onderhouden van mediacontacten is dat de Opdrachtgever hiervoor als eerste verantwoordelijk is. Hij treedt op als woordvoerder en als afzender van informatie, tenzij anders wordt afgesproken. De Opdrachtgever informeert de Opdrachtnemer steeds goed over mediacontacten.

De Opdrachtnemer onderhoudt zelf de mediacontacten over de uitvoering van de opdracht. Met als randvoorwaarde dat de Opdrachtnemer over deze contacten altijd vooraf overleg voert en afspraken maakt met de Opdrachtgever.

De Opdrachtgever realiseert zich is dat het medialandschap sterk in beweging is, en er in 2020 of 2030 heel anders kan uitzien dan nu het geval is. Als de trend van het eerste decennium van de 21^e eeuw doorzet, neemt het aantal nieuwsbronnen toe en verandert de rol van meer traditionele media als pers, radio en tv van karakter. Daarom wordt in de outputspecificaties de nadruk gelegd op het belang van goede samenwerking: Opdrachtgever en Opdrachtnemer informeren elkaar steeds over hun communicatie over de RegioTram.

Communicatie bij crises en rampen

Met het oog op crisissituaties dient de Opdrachtnemer ervoor te zorgen te beschikken over betrouwbare kanalen, die 7 X 24 bereikbaar zijn. De Opdrachtnemer moet daarnaast in staat zijn de crisiscommunicatie onmiddellijk op gang te brengen, in goed overleg met regionale partijen als gemeente, provincie, politie en hulpdiensten.

Afspraken over vergunningen

Voor de realisatie van de RegioTram zijn veel vergunningen, ontheffingen en besluiten noodzakelijk. Het project RegioTram vraagt deze aan. De meeste worden verstrekt door de gemeente Groningen (RO/EZ & Milieudienst inclusief vakdirectie Stadstoezicht). De verlening van de 'RO/EZ-vergunningen' worden in de meeste gevallen door het Loket Bouwen en Wonen verleend. Uitzondering is het instemmingbesluit (Stadsbeheer) en het verkeersbesluit (Verkeer en Vervoer).

Tijdelijke vergunningen/toestemmingen worden door de Opdrachtnemer aangevraagd bij het bevoegd gezag. Naast de gemeentelijke vergunningen zijn er ook provinciale vergunningen noodzakelijk. Met zowel de gemeente als provincie zijn afspraken gemaakt over de te hanteren termijnen voor het verlenen van de vergunningen.

Bevoegd gezag gemeente Groningen

Met de gemeente Groningen is afgesproken dat de omgevingsvergunning tenminste binnen de wettelijke termijn (zonder verlengingstermijn van zes weken) wordt verleend indien de vergunningaanvraag direct ontvankelijk is. Met andere woorden; alle benodigde stukken zijn bijgevoegd en voldoen aan de gestelde eisen. In noodgevallen of onvoorziene omstandigheden kan een omgevingsvergunning binnen enkele weken worden verleend. Uitgangspunt is dat alle omgevingsvergunningen door het bestemmingsplan via direct bouwrecht kunnen worden verleend. In veel gevallen geldt hiervoor een termijn van acht weken. Voor activiteiten aan monumenten (inclusief het beschermde stadsgezicht), het brandveilig gebruik, verklaring van geen bedenkingen Flora- en faunawet en mogelijk de milieuactiviteit geldt een termijn van maximaal 26 weken. Voor de overige gemeentelijke vergunningen geldt een termijn van acht weken.

Bevoegd gezag provincie Groningen

Op de voorbereiding van de provinciale besluiten is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Dit houdt in dat er binnen 6 maanden een besluit wordt genomen. Uit overleg met de provincie komt naar voren dat een besluit sneller kan worden genomen indien er sprake van vooroverleg is. Voor beperkte tijdelijke stremmingen kan binnen vier weken een besluit worden genomen mits tijdig (drie maanden voor de stremming) vooroverleg plaatsvindt.

Bevoegd gezag waterschappen Noorderzijlvest en Hunze en Aa's

We maken nog afspraken over de te hanteren termijnen voor het verstrekken van een keur. Dat gebeurt als er concreet zicht is op de locaties waarvoor een keuring noodzakelijk zal zijn.

E. Beheer en onderhoud: een nadere toelichting

Op het gebied van beheer en onderhoud kunnen 3 niveau's worden onderscheiden:

- a. Strategisch niveau (assetownership)
- b. Tactisch niveau (assetmanagement)
- c. Operationeel niveau

Ad a. Strategisch niveau

De strategische verantwoordelijkheden rond eigenaarschap (veiligheid, aanleg en beheer) zijn niet uit te besteden en moeten (organisatorisch) worden verankerd op strategisch niveau.

Beheerverantwoordelijkheid wil zeggen dat de eigenaar altijd vanuit haar onvervreembare eigenaarschap verantwoordelijk is voor (het aansturen van) goed beheer.

Ad b. Tactisch niveau

De tactische verantwoordelijkheden betreffen het aansturen en beheren van de raakvlakken tussen; de aanleg van de infrastructuur; het materieel, het vervoer en het beheer en onderhoud van infrastructuur en materieel. Dit om de continuïteit en de veiligheid in stand te houden.

Ad c. Operationaal niveau

De operationele verantwoordelijkheden betreffen de aansturing van alle dagelijkse beheertaken. Dit gaat over de uitvoering van het onderhoud.

Bij de aanbesteding van de RegioTram is bewust gekozen voor een integrale aanbesteding van bouw, materieel, vervoer en beheer en onderhoud om de raakvlakken tussen de verschillende disciplines en de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen deze raakvlakken bij de markt neer te leggen. Dit betekent, dat niet alleen het operationele beheer maar ook het beheer op tactisch niveau onder de verantwoordelijkheid valt van de Opdrachtnemer.

Het project RegioTram en haar Opdrachtgevers zullen zich daarmee slechts richten op het strategisch niveau. Dat houdt in dat nu voorafgaand aan/tijdens de aanbesteding eisen gesteld worden aan de output. Met andere woorden: op welk kwaliteits- en veiligheidsniveau dient de infrastructuur, het materieel en het vervoer te blijven gedurende de gehele contractperiode.

Het project RegioTram en haar Opdrachtgevers hebben daarmee gekozen om hun verantwoordelijkheid tot het strategisch niveau in te vullen. De traminfrastructuur wordt immers op grond van de gemeente aangelegd en in het geval van straatspoor is de gemeente Groningen ook wegbeheerder. Een wegbeheerder is verantwoordelijk voor een goede staat van de weg (rijbaan, fietspad en trottoirs). De aansprakelijkheid van de wegbeheerder is in het geding als de weg niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen.

Veel hangt hierbij af van de aard van de weg, maar het uitgangspunt is steeds dat de wegbeheerder moet uitgaan van normaal gebruik door een normale weggebruiker. Als normaal gebruik niet mogelijk is, moet daarvoor worden gewaarschuwd. Om er voor te zorgen dat de gemeente deze aansprakelijkheid ook kan nemen terwijl de Opdrachtnemer het beheer en onderhoud op tactisch niveau en operationeel niveau op zich neemt, zijn eisen gesteld ten aanzien van het kwaliteits- en veiligheidsniveau.

De Opdrachtnemer onderhoudt dus de verharding en herstelt dit in geval van gebreken. Maar wanneer vormt 'iets' een gebrek? Dit is omschreven in de 'Kwaliteitscatalogus Openbare Ruimte 2010' van het CROW. Daarnaast vormen gebruikelijke beoordelingsmethodieken als de CROW publicaties 'Wegen' en de NEN publicaties voor riolering input voor de contractbeheersing. In de outputspecificaties is opgenomen dat de Opdrachtnemer hieraan moet voldoen. Aan de hand hiervan kan de Opdrachtgever ook controleren of de Opdrachtnemer zijn beheer en onderhoud op het juiste gevraagd niveau houdt.

Zoals aangegeven is de grond waarop het tramsysteem wordt aangelegd in eigendom van de gemeente Groningen. Aangezien het tramsysteem een door de gemeente gewenste ontwikkeling is en er tevens voor wordt gezorgd dat de kosten voor het beheer en onderhoud van de grond lager worden, worden er geen opstalrechten op gevestigd. In de DBFMO- Overeenkomst worden toegangsrechten voor de Opdrachtnemer geregeld.

Het beheer en onderhoud, maar ook de vervanging van zaken die niet meer aan het geëiste kwaliteits- en veiligheidsniveau voldoen tijdens de looptijd van het contract, zijn dus, voor zover ze binnen de scope van het project zijn toegedeeld aan de Opdrachtnemer, voor rekening van de Opdrachtnemer. Belangrijk daarbij is om duidelijk op te schrijven wie waarvoor verantwoordelijk is. Hiervoor zijn op kaart beheergrenzen opgesteld. Een deel van hetgeen nu binnen de scope gebouwd wordt, wordt na oplevering immers overgedragen aan de gemeente terwijl een ander deel bij het consortium blijft. Bij de hoofdkeuze van de beheergrenzen is het uitgangspunt dat de trambaan, inclusief haltes, de ruimte tussen de rails, een kleine ruimte naast de rails, de bovenleiding en alle andere tramvoorzieningen in beheer en onderhoud bij het consortium blijven en de overige ruimtes binnen de scope weer worden overgedragen aan de wegbeheerder die voor die delen het beheer en onderhoud uitvoert.

In deze fase van het project is deze opdeling tegen het licht gehouden en is geconcludeerd dat het verstandiger is om de beheergrenzen iets ruimer te nemen. Dit om er voor te zorgen dat de beschikbaarheid van het vervoer niet in het gedrang komt door beheer- en onderhoudswerkzaamheden door derden (bijvoorbeeld de eigenaar). Voor de gehele tramtraces wordt bekeken waar de grenzen zouden moeten worden getrokken om het deel wat van invloed kan zijn op de beschikbaarheid van het vervoer bij het consortium neer te leggen. Wat zoveel mogelijk voorkomen moet worden, is dat andere partijen binnen de Profiel Vrije Ruimte van de tram aan het werk moeten en daarbij het tramverkeer onmogelijk maken dan wel ophouden. Bij de keuze van deze beheergrenzen wordt gebruik gemaakt van de opdeling in twee aspecten:

1. *Heel en veilig* (nu door Stadsbeheer). Het gaat hierbij om de toestand van onder andere de verharding, de bomen en straatmeubilair.
2. *Schoon* (nu door de Milieudienst). Dit betreft onder meer het vegen van de straten, het schoonspuiten van wegen plus trottoirs en het legen van de prullenbakken.

Over de exacte verdeling tussen het beheer van de openbare ruimte en de traminfrastructuur vindt nog nadere afstemming met gemeente plaats.

De nieuwe opdeling zou tot gevolg hebben dat het deel dat onderhouden dient te worden door het winnende consortium ruimer wordt dan waar in eerste instantie van werd uitgegaan. Dit heeft de consequentie dat het consortium de beschikbaarheid van het tramsysteem beter kan borgen en de wegbeheerders niet onnodig opdraaien voor de kosten wanneer door 'hun' beheer en onderhoud de tram niet kan rijden.

Voor het deel binnen de beheergrenzen van de Opdrachtnemer geeft de Opdrachtgever aan wat de eisen zijn ten aanzien van kwaliteit, veiligheid, toegankelijkheid, sociale veiligheid, betrouwbaarheid en beschikbaarheid. Deze eisen gelden niet alleen bij oplevering maar gedurende de gehele contractperiode. Om aan het kwaliteitsniveau te blijven voldoen, moet de Opdrachtnemer onderhouds- en vervangingswerkzaamheden uitvoeren. Aangezien de Opdrachtgever met name op output stuurt en niet op input, worden zo weinig mogelijk inhoudelijke eisen gesteld aan het beheer, onderhoud en vervangingsprocessen en oplossingen. Wel worden eisen gesteld aan de richtlijnen en procedures waaraan de Opdrachtnemer zich moet houden. Dat geldt ook voor de wijze waarop gegevens worden opgeslagen en bijgehouden. Het moet namelijk wel mogelijk zijn dat Opdrachtgever of een derde partij de kwaliteit van het tramsysteem en de overige infrastructuur onder beheer van het consortium kan toetsen. Tevens dient het voor een opvolgende partij (na afloop van het contract) mogelijk te zijn om inzicht te hebben in alle gegevens en deze ook te kunnen snappen.

Overdracht

Naast beheer, onderhoud en vervanging worden ook eisen gesteld aan de overdracht van het tramsysteem, het materieel en alle andere zaken die het consortium tijdens de looptijd van het contract onder zijn beheer heeft. Dat zijn met name eisen gericht op garanties en procedures.

Hiermee wordt voorkomen dat na afloop van het contract ineens de gehele baan moet worden afgebroken en opnieuw opgebouwd.

Ook wordt voorkomen, dat, wanneer het materieel eigenlijk nog langer mee zou moeten kunnen, dit al volledig is afgeschreven. Uiteraard is het irreal om te eisen dat er voor een bepaalde periode na afloop van het contract geen beheer, onderhoud en vervanging zou hoeven plaatsvinden. Dit vindt immers ook al plaats tijdens de looptijd van een contract. De levensduur van bijvoorbeeld asfalt is al korter dan 22,5 jaar. Dat betekent dat de Opdrachtnemer zelf al eens gedurende de contractperiode het asfalt dient te vervangen.

Naast het stellen van eisen aan de levensduur van zaken en eisen ten aanzien van procedures, bieden ook de eisen die gesteld worden aan het kwaliteitsniveau van beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid een behoorlijke garantie dat de boel niet ineens na afloop van het contract ineens stort en dat er zeer grote investeringen nodig zijn. De gestelde eisen gelden namelijk gedurende de gehele concessieperiode dus ook aan het eind van de contractperiode.

Tevens zal middels metingen van onafhankelijke derden moeten worden aangetoond dat de op te leveren delen, met een vergelijkbaar beheer en onderhoudsniveau als de Opdrachtnemer in de 22,5 jaar ervoor heeft uitgevoerd, de resterende levensduur nog kunnen halen met het daarbij door Opdrachtgever geëiste kwaliteitsniveau.

F. Wensen: een nadere toelichting

De eisen zijn zo geformuleerd dat ze duidelijk aangeven wat het resultaat moet zijn, en dat de daarbij te kiezen oplossing om eraan te voldoen zo vrij mogelijk door de gegadigden kan worden ingevuld. Het doel daarbij is dat de aanbieder van de gegadigden op minimaal een 'rapportcijfer' 8 uitkomt. Tijdens de dialoog met de markt wordt getoetst of hun aanbod aan de gestelde eisen, randvoorwaarden en het kwaliteitsniveau voldoet.

Naast deze eisen die binnen het subsidieplafond ingevuld dienen te worden, is het wenselijk dat de gegadigden extra kwaliteit aanbieden binnen het subsidieplafond. Om iets als wens mee te nemen moet dit ook echt een meerwaarde opleveren aangezien iedere ingevulde wens geld kost, ook al is dit binnen het subsidieplafond. Bij iedere wens moet worden bepaald wat die wens waard is en of de wens meerwaarde heeft. De waardering moet realistisch zijn. Een te lage waardering leidt tot het zeker niet invullen van een wens, en een te hoge waardering betekent dat het eigenlijk als eis opgenomen had moeten worden.

Bij twee dialoogproducten worden de gegadigden in de gelegenheid gesteld om tijdens de Eigenlijke Dialoofase Pluspakketten voor te stellen. Pluspakketten zijn voorstellen voor bepaalde onderdelen van het Project die niet direct voortvloeien uit de Outputspecificaties of de Overeenkomst, wel direct verband houden met het Project, maar waarvan de Gegadigden menen dat deze meerwaarde zouden kunnen hebben voor de Aanbesteder, de gemeente of de Provincie. De Aanbesteder zal per Dialoogproduct aangeven of de mogelijkheid tot het aanbieden van een Pluspakket bestaat en wat de maximale waardering – in euro's – van een dergelijk Pluspakket is. De Aanbesteder zal, tijdens de Eigenlijke Dialoofase, deze Pluspakketten laten beoordelen door de desbetreffende Adviescommissies. De Aanbesteder maakt de daaruit voortvloeiende score tijdig voor de Inschrijving aan iedere individuele Gegadigde bekend. De Gegadigden kunnen dan zelf beslissen of zij het Pluspakket al dan niet bij Inschrijving zullen aanbieden.

Wensen

Hieronder volgt een korte toelichting op de wensen van de Opdrachtgever. In hoofdstuk 4 staan deze in categorieën weergegeven, hieronder niet.

Bovenleidingloos rijden

Vanuit Inpassing en Vormgeving op de volgende locaties gewenst:

- Grote Markt
- Overige binnenstad (overkluizing Schuitendiep, Damsterdiep, Herestraat, Oosterstraat, etc)
- Bruggen (Herebrug, Maagdenbrug, Singelwegbrug)

Verbeteringen Inpassing

Ter verbetering van de kwaliteit van de inpassingen zijn op een eerder moment keuzes gemaakt ter besparing van kosten. Deze zogenaamde versoberingsmaatregelen zijn de volgende:

- Hoogwaardige verhardingsmaterialen Schuitendiep en Bloemsingel
- Dikte bomen 40-50 cm i.p.v. 30-40 cm
- Luxere uitvoering bomen op haltes

Extra plaatsen reizigers

In de eis van 290 reizigers per voertuig is reeds rekening gehouden met een trambonus van 20%. In zijn rapportages geeft Goudappel Coffeng aan dat de trambonus kan oplopen tot zo'n 30%. Daarnaast geldt dat als de groei van de afgelopen jaren zich in gelijke verhouding doorzet, dat het zeer verstandig is om nu al extra plaatsen uit te vragen. Bij het bouwen van de voertuigen is het relatief goedkoop om de voertuigen iets langer te maken. Goedkoper dan dat het later is om de voertuigen uit dienst te nemen en te verlengen dan wel een nieuw voertuig aan te schaffen.

Verhoging ochtendspitsfrequentie Zernike

De te verwachten reizigers kunnen in de spits naar Zernike worden vervoerd met een frequentie van 8 maal per uur. Dit betekent echter wel dat veel reizigers nog zullen moeten staan. Om extra kwaliteit te bieden aan de reizigers is een wens om een hogere frequentie te rijden in de ochtendspits.

Zo laag mogelijke milieubelasting

Bij het opstellen van het huidige Voorlopig Ontwerp en de materialisatie van de tramlijnen is rekening gehouden met de milieubelasting en duurzaamheid. Maar er kan nog meer. Daarom wordt voorgesteld om een duurzamer ontwerp te belonen en duurzaamheid als wens mee te nemen.

Fietsbrug Van Starckenborghkanaal

Een fietspad naast de huidige busbaan over het Van Starckenborghkanaal is nu een ontbrekende schakel in de fietststructuur van de stad. Bij de werkzaamheden voor de tram zijn reeds aanpassingen noodzakelijk aan deze brug. Door werk met werk te combineren kan hier een fietsvoorziening worden meegenomen. Daarom is deze als wens meegenomen.

Colofon

Deze samenvatting van documenten voor de Consultatiefase is een uitgave van het project RegioTram.

Het project RegioTram is verbonden aan de Regio Groningen-Assen en wordt aangestuurd door de stuurgroep RegioTram.

1^e druk, november 2011

Redactie en uitgave

Project RegioTram

Oosterstraat 56a

9711 NX Groningen

T. (050) 402 35 50

F. (050) 402 35 60

info@regiotram.groningen.nl

www.regiotram.nl