

'Bedrijfsleven enthousiast

ACHTERGROND AANBESTEDING TRAM

- Bouwer ook verantwoordelijk voor beheer en operationele

Door Frits Poelman

Groningen Directeur Menno Olman van het projectbureau Regiotram verwacht dat het bedrijfsleven grote belangstelling heeft voor de aanleg van de tram in Groningen. De bouwer blijft, zoals nu de bedoeling is, nog jaren verantwoordelijk voor het tramsysteem.

Groningen wil voor de tram een PPS-constructie (publiek private samenwerking) opzetten. Technisch ontwerp, aanleg van onderbouw en bovenleiding, inrichting van de openbare ruimte, stroomvoorziening, onderhoud, beheer (zeker 20 jaar), aanschaf, het laten rijden van trams én voorfinanciering komen in handen van één bedrijf. Groningen betaalt pas als het systeem naar wens is afgeleverd.

Tot dusver besteedt de overheid afzonderlijke taken vaak apart aan en schrijft zij exact voor hoe bouw en aanleg moeten gebeuren. De nieuwe werkwijze is nieuw in het openbaar vervoer, maar volgens wethouder Karin Dekker (GroenLinks) een solide manier van werken.

"Door alles in handen van één consortium te geven en dankzij de financiële prikkels voorkom je toestanden zoals elders", zegt Dekker. Ze doelt op de Betuwelijn, de HSL Zuid en de Noord-Zuidlijn. De aanleg duurde langer en de kosten waren veel hoger dan gedacht, vooral door te veel verschillende contracten en afstemmingsproblemen.

Het projectbureau Regiotram legt aan het begin van de procedure precies vast wat Groningen wil. Bouwers kunnen vervolgens aangeven hoe zij dat willen realiseren. De winnaar krijgt daardoor een aardige vinger in de pap. Toch hoeft niemand bang te zijn dat er een tramsysteem komt dat Groningen eigenlijk niet wil, zegt Olman.

"De overheid stelt het tracé vast en schrijft bijvoorbeeld ook voor dat straten tijdens de aanleg bereikbaar moeten blijven. Door financiële prikkels zullen bouwers dit uit zichzelf zo efficiënt mogelijk willen doen. Deze aanpak speelt een belangrijke rol bij de beoordeling van de aanbiedingen. Er is ook overleg nodig over andere projecten, zoals de bouw aan de Grote Markt."

Groningen stelt onder meer eisen over gebruik op bestaand spoor, inpassing in de openbare ruimte, efficiënt onderhoud en geluidhinder. "Hoe het geluid in bochten wordt beperkt, mag een bedrijf zelf bedenken. Dat geldt ook voor rijden op de Grote Markt zonder bovenleiding. Dat wordt geen eis, maar het is nadrukkelijk wel een wens."

Voor het organiseren van de aanbesteding huurt het projectbureau specialisten in. Olman: "De beste advocaten en mensen die ervaring hebben aan de kant van het bedrijfsleven. De ervaringen in Blauwestad helpen ons ook. We leggen bovendien vast hoe de overheden met het project omgaan om te voorkomen dat er ruis ontstaat tijdens de procedure." Voor de tram werken gemeente en provincie Groningen samen met de regio Groningen Assen en het OV-bureau Groningen Drenthe.

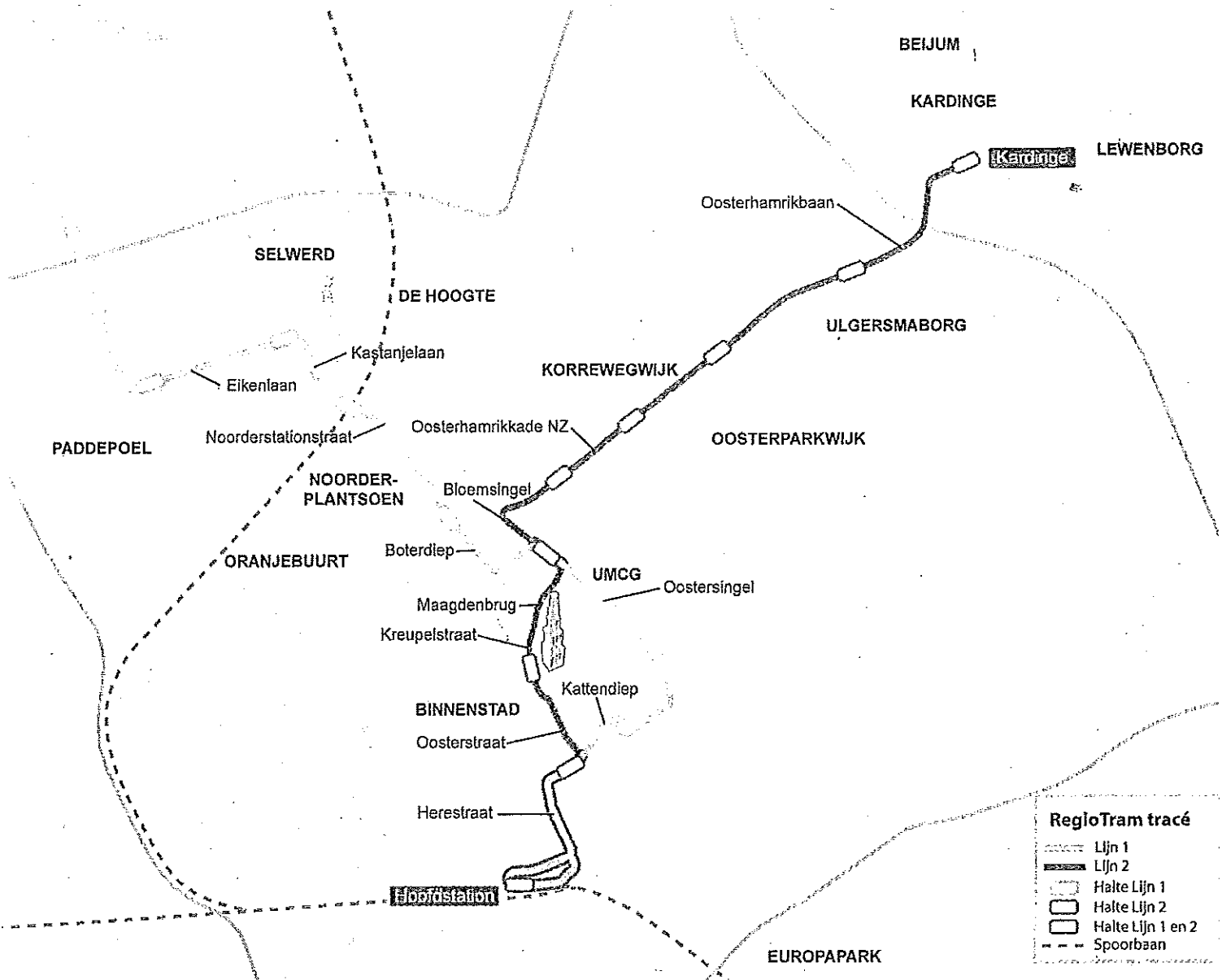
Door de geheimhouding tijdens de aanbestedingsprocedure zullen politici niet voortdurend kunnen worden bijgepraat over de stand van zaken. Bedrijven mogen elkaars ideeën niet horen en de opdrachtgever mag niet 'shoppen'. Naar verwachting duurt de procedure twee jaar vanaf de aankondiging. Die wordt in december verwacht. Na een eerste selectie wil Olman met drie consortia verder. De bouw gaat drie jaar duren, de trams moeten in 2016 rijden.

Gebouwen

Het 85 meter hoge nieuwe kantoor van de Dienst Uitvoering Onderwijs en de Belastingdienst in Groningen is ook volgens een PPS-constructie gebouwd. Een consortium van Strukton, Ballast Nedam en John Laing ontwerpt en bouwt het pand niet alleen, maar blijft ook tientallen jaren verantwoordelijk voor onderhoud en beheer.

DvN 18-09-2010

”
Groningen betaalt pas als het systeem naar wens is afgeleverd



'Alles valt of staat met goede voorbereiding'

Groningen Harbert van der Wildt, directeur van Ballast Nedam Concessies, verwacht dat aannemers enthousiast reageren op de aanbesteding.

"Voorwaarde is dat de markt in de gaten heeft dat de voorbereiding goed verloopt en dat is volgens mij absoluut het geval."

Volgens Van der Wildt stranden aanbestedingen vaak omdat ze ingewikkeld zijn. "Het gaat goed als alles goed op papier staat en opdrachtgevers hun belangen, wensen en eisen goed hebben geformuleerd. Maar als je stiekem een oplossing wilt die 50 procent meer kost en je gaat kijken of een privaat bedrijf zodom is om het goedkoper aan te bieden, lukt het niet. Kwalitatieve elementen zijn belangrijk maar kosten geld. Je krijgt geen

RollsRoyce voor de prijs van een Fiat Panda."

Ballast Nedam bouwt onder meer de nieuwe Kempkensberg in Groningen als PPS-constructie. De aannemer is verantwoordelijk voor ontwerp, bouw en twintig jaar onderhoud en beheer, inclusief catering en schoonmaak. "Alle grote bouwers willen graag laten zien dat ze verantwoordelijk durven te zijn voor een product op langere termijn. Door één verantwoordelijke partij aan te wijzen, verloopt de bouw efficiënter. Voorfinanciering, meestal door aandeelhouders en een bank, zorgt ervoor dat projecten netjes en op tijd worden afgeleverd. Dat blijkt voor de opdrachtgever goedkoper te zijn wij kunnen ons rendement prima halen."

▲ Groningen wil in 2016 twee tramlijnen in gebruik nemen tussen het Hoofdstation en Kardingebus en tussen het Hoofdstation en Zernike. De Kardingelijlijn rijdt over de Grote Markt, de Zernikelijn over de Oostersingel langs het UMCG.