

Bestuursdienst

Directie BST/BA/Koes

Onderwerp Risico-analyse project RegioTram



Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

GRIFFIE
nr. GR08.1601717
ingek. 1 APR 2008
class. -2.07.51
te beh. door: GR
kopie gez. aan:

Wij zijn met het openbaar vervoer bereikbaar, buslijnen 1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Informatie over vertrektijden krijgt u via 0900-92 92

Telefoon 050 367 76 76

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk. BD 08.1601410

Datum - 1 APR 2008 Uw brief van

Uw kenmerk

In uw antwoord graag datum en kenmerk vermelden.

E-mailadres
bestuursdienst@bsd.
groningen.nl

Website
www.groningen.nl

Geachte mevrouw/heer,

Voor het project RegioTram is een risico-analyse uitgevoerd, waarbij de risico's van het project in beeld zijn gebracht.

Bijgaand sturen we u de notitie "hoofdlijnen risico-inventarisatie", zoals we u hebben toegezegd in het overzicht van de verkeer- en vervoerprojecten (Staat V). In de notitie zijn de risico's gegroepeerd in een aantal hoofdonderwerpen. De uitgebreide risico-analyse wordt vertrouwelijk ter inzage gelegd in de visietrommel.

Het projectbureau RegioTram werkt momenteel de beheersmaatregelen uit, waarmee de risico's zoveel mogelijk beheersbaar gehouden kunnen worden. Deze maatregelen worden begin april in de stuurgroep RegioTram besproken. We zullen u zo snel mogelijk hierover informeren.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

Hoofdpijnen risico-analyse RegioTram

Opgesteld door het projectbureau RegioTram

1. Omschrijving van het project

- a. De ontwikkeling en aanleg van de RegioTramlijn HS-Zernike.
- b. Het ontwikkelen van een regionaal vervoersconcept met het regionaal spoor als ruggengraat en met daarop aansluitend een stedelijk tramnetwerk.

2. Procesgeschiedenis

De in 2002 uitgevoerde studie naar het stadsgewestelijk openbaar vervoerssysteem heeft aangetoond dat de meest optimale invulling van een nieuw hoogwaardig openbaar vervoerssysteem voor de stad Groningen ligt in het "vertrammen" van de sterke hoofdfassen van het openbaar vervoer.

In vervolg hierop heeft de raad op 27 april 2005 ingestemd met een planstudie HOV-as (hoogwaardig openbaar vervoer-as) Hoofdstation-Zernike.

Het resultaat van deze studie is vastgelegd in de nota *De eerste lijn moet raak zijn*. In deze nota kwam de tram als in te zetten openbaar vervoerssysteem voor de verbinding Hoofdstation-Zernike als beste naar voren. In de recentelijk uitgevoerde netwerkanalyse voor de regio Groningen-Assen is dit andermaal bevestigd. Onlangs heeft eveneens een studie plaatsgevonden naar de kansen van het doortrekken van de stadstram naar de regio. Uit deze studie blijkt dat de regiotram een drager kan vormen in het regionaal openbaar vervoerssysteem.

Op 21 februari 2007 heeft de raad een krediet van € 3 mln. beschikbaar gesteld voor de uitwerking van het voorlopig ontwerp van de lijn HS-Zernike, inclusief een communicatie/inspraaktraject.

De stuurgroep Regio Groningen-Assen fungeert vanuit het regionale Kolibri netwerk als opdrachtgever, waarbij de gemeente Groningen en de provincie Groningen vanuit dit opdrachtgeverschap de dagelijkse bestuurlijke aansturing voor hun rekening nemen van het projectbureau Regiotram.

De opdracht die het Project RegioTram heeft gekregen, is om te komen tot de realisatie van RegioTram, met als eerste stap een tram tussen het Hoofdstation en Zernike (als eerste lijn van vier mogelijk stadstracés). Hierbij dient in kaart gebracht te worden wat de randvoorwaarden en de gevolgen zijn van een doorkoppeling van de tram naar de regio.

Het Project RegioTram is verantwoordelijk voor:

- het (verder) ontwikkelen van het RegioTram-concept;
- de inpassing van RegioTram in het regionale vervoersconcept;
- de voorbereiding en aanleg van de eerste tramlijn Hoofdstation-Zernike;
- een goede afstemming met de OV-exploitatie, de overige (OV) infrastructuur en de stedelijke inpassing en planning.

3. Voortgang

Met het raadsbesluit van 21 februari jl. is feitelijk de voorbereidende projectfase afgesloten. Door de raad is besloten om € 3 miljoen vrij te maken voor het vervolgetraject, het tracékeuzeontwerp Hoofdstation-Zernike. Daarnaast hebben de Regio Groningen-Assen en de provincie ieder 400.000 euro aan voorbereidingsbudget beschikbaar gesteld.

In het raadsvoorstel en tijdens de behandeling zijn twee data aan de orde geweest:

- maart 2007 een projectvoorstel voor tracékeuzeontwerp van het projectbureau regiotram;
- december 2007 tracékeuzeontwerp wordt voorgelegd aan de raad.

Het Project RegioTram is medio 2007 van start gegaan. Een van de eerste producten van het Project RegioTram was een plan van aanpak. Het plan van aanpak ging in op de projectorganisatie en de projectopdracht, de fasering van het project, de eerste fase, de betrokkenheid van de marktpartijen, de communicatie, de financiering en de projectrisico's. Op 7 november 2007 is dit plan van aanpak besproken in de Raadscommissie Verkeer en Beheer.

In maart 2008 zal het communicatieplan in de raadscommissie Beheer en Verkeer worden besproken.

In de tweede helft van de maand april start het participatieproces aan de hand van een tentoonstelling en een boekwerkje, waarbij de mogelijke varianten voor de lijn HS-Zernike zijn uitgewerkt en verbeeld. Het boekwerkje zal tevens aan de raad worden toegezonden

Besluitvorming (in de raad) over het voorkeurs tracé, de financiering, de betrokkenheid van de marktpartijen en het toekomstbeeld van het openbaar vervoer is voorzien in februari 2009.

4. Risico's

Het project RegioTram heeft begin 2008 een onderzoek laten uitvoeren met als uitgangspunt het kennen, onderkennen en beheersen van de projectrisico's. Het onderzoek bestond uit een risicoanalyse door een extern bureau zodat een externe toets werd uitgevoerd op de volledigheid van het plan van aanpak met de daarbij te verwachte risico's.

In het onderzoeksrapport is een lijst gedefinieerd met 44 (gefilterde) risico's. Deze risico's zijn onder te verdelen in de volgende subgroepen: financiën van het project, politiek bestuurlijke besluitvorming, draagvlak, vervoerswaarde, wet- en regelgeving, techniek, stedenbouw en ruimtelijke ontwikkeling, planning, scope beheersing, inpassing en projectorganisatie/informatiebeheersing.

Binnen het Project RegioTram worden deze risico's onderkend en zijn beheersmaatregelen genomen om de risico's te bewaken en te controleren.

Financiën Project

Het project RegioTram heeft mede de opdracht te komen tot een sluitende financiering voor de eerste lijn (HS-Zernike). Om de financiering sluitend te krijgen is begroot dat er € 150 miljoen nodig is. Als eerste zal moeten worden onderzocht of deze raming klopt. Het benodigde budget is nog niet gedekt. Over het sluitend krijgen van de financiering zijn de gemeente Groningen en de provincie Groningen in overleg. Deze discussie is mede afhankelijk van de definitieve vaststelling van het compensatiepakket Zuiderzeelijngelden. Onduidelijkheid bestaat nog over de wijze waarop Kolibri en de RegioTram zijn opgenomen in dit pakket.

Met betrekking tot de eerste lijn is niet geadresseerd wie de extra kosten voor zijn rekening zal nemen met betrekking tot tegenvallers als gevolg van o.a. techniek, fysieke omstandigheden, wet- en regelgeving en inpassing. Ook de kosten van eventuele (fysiek) doorkoppeling zijn nog niet gedekt.

Naast de financiering van de eerste lijn (HS-Zernike) bestaat nog onduidelijkheid over de financiering van de bijkomende kosten van de aanleg van de eerste lijn (aanpassen auto- fiets- en voetgangersstructuur in de stad) en van het eindbeeld van de RegioTram. Daarnaast is er nog geen zicht op de betrokkenheid van private partijen die een (financiële) rol kunnen gaan spelen.

Politiek bestuurlijke besluitvorming

Het Project RegioTram is in het leven geroepen door de Regio Groningen-Assen. De Regio Groningen-Assen bestaat uit twee provincies en 12 gemeenten. De financiering van de projectkosten zijn ondergebracht bij de gemeente Groningen, de provincie Groningen en de regio Groningen-Assen op basis van een verdeelsleutel 1/3 – 1/3 – 1/3.

De pluriforme samenstelling van de Regio Groningen-Assen en de inhoudelijke en financiële betrokkenheid van de provincie Groningen en de Gemeente Groningen, en daarmee betrokkenheid van de gemeenteraad en Provinciale Staten, kunnen leiden tot een onduidelijke en/of langdurige politiek bestuurlijke besluitvorming. Met name de vraag wie beslist waarover kan een potentieel risico betekenen.

Draagvlak

De aanleg van een tramsysteem heeft voor inwoners van (in eerste instantie) de stad Groningen grote gevolgen. De aanleg zal voor veel inwoners en ondernemers in meer of minder mate hinder betekenen. Het draagvlak onder de bevolking is echter essentieel voor de komst van de tram. Dat vraagt veel aandacht.

Vervoerswaarde

Voor de exploitatie van het tramsysteem is het van belang de uitgangspunten uit een betrouwbare vervoersprognose te kunnen hanteren. Bij verkeerde aannames met betrekking tot de vervoerswaarde zal het tramsysteem uiteindelijk een negatieve exploitatie kunnen krijgen. Gedegen onderzoek is vereist.

Wet- en regelgeving

Bestaande of toekomstige wet- en regelgeving is van groot belang voor de aanleg en de exploitatie van het tramsysteem. Kennis van de bestaande wet- en regelgeving en inzicht in wet- en regelgeving die in de nabije toekomst van kracht wordt is en blijft noodzakelijk.

Techniek

Hoge technische ambities kunnen het tramsysteem dusdanig complex maken dat het financieel gezien erg onaantrekkelijk kan worden om over te gaan tot de aanleg van het tramsysteem. Veranderende technische omstandigheden voortschrijdende technische kennis dienen goed te worden meegewogen in de ontwikkeling van het tramsysteem maar moeten het project niet gaan beheersen.

Stedenbouw en ruimtelijke ordening

Naast de gevolgen die de aanleg van een tramsysteem heeft voor de inwoners van een stad, heeft de aanleg ook consequenties voor de bestaande stedenbouw en ruimtelijke ordening. Een goede afstemming met de ontwikkelingen in de stad is noodzakelijk. Met name over de grote (bestaande) projecten zoals de Oostwand Grote Markt, Ciboga en het Stationsgebied zal over en weer moeten worden afgestemd.

Planning

Het project RegioTram heeft te maken met een ambitieuze planning. In februari 2009 dienen de belangrijkste besluiten te worden genomen waar onder het tracébesluit, de financiering en de betrokkenheid van de marktpartijen. Tegenslagen als gevolg van politiek-bestuurlijke besluitvorming of door bijvoorbeeld personele omstandigheden kan leiden tot aanzienlijke vertraging in de planning.

Scopebeheersing

Naast de bestaande opdracht is het mogelijk dat het project Trambureau te maken krijgt met een impliciete besluitvorming over eventuele uitbreiding van de opdracht. Vanzelfsprekend leidt een nieuwe opdracht tot extra inzet van mensen en middelen. Deze extra inzet kan ten koste gaan van de oorspronkelijke opdracht.

Inpassing

De inpassing van een tram in het straatbeeld vraagt extra aandacht. Naast de esthetische kant van de inpassing kan hierbij ook gedacht worden aan het vermijden van conflicten tussen de tram en overige vervoersstromen. Een verkeerde inpassing van de tram kan leiden tot draagvlakvermindering en een negatief sentiment.

Projectorganisatie en informatiebeheersing

Het project Regiotram bestaat uit 8 formatieplaatsen en is daardoor een kleine en kwetsbare organisatie. Bovendien is door de verschillende deelprojecten de kans aanwezig dat 'eilandvorming' optreedt tussen de verschillende deelprojecten. Dit komt het project als geheel niet ten goede en dient voorkomen te worden.

Tevens is het belangrijk aandacht te schenken aan de terugvindbaarheid van documenten, onderbouwing van besluiten, uitgangspunten en randvoorwaarden.

5. Financiën

Vorbereidingskosten

Eind 2007 hebben het Portefeuillehouderoverleg van de Regio Groningen-Assen en de Stuurgroep RegioTram ingestemd met een financiële dekking voor de voorbereidingskosten (tot februari 2009) en de organisatiekosten voor de periode februari 2009-2014 welke worden begroot op een bedrag van € 5.345.000. Concreet is de volgende afspraak gemaakt:

- een verdeelsleutel voor de voorbereidingskosten (periode tot feb. 2009) van 1/3 gemeente, 1/3 provincie, 1/3 Regiovisie Groningen-Assen;
- een verdeelsleutel voor de organisatiekosten voor de periode feb. 2009-2014 van 1/3 gemeente, 1/3 provincie, 1/3 Regiovisie Groningen-Assen.

Investeringskosten

De kosten van de lijn Hoofdstation-Zemike zijn op € 150 mln. geraamd.

De stuurgroep Regio Groningen-Assen heeft op 21 februari 2007 ingestemd met het concept meerjaren investeringsprogramma (MIP) voor de periode 2008-2015. Daarin is € 20 mln. opgenomen voor de tram. De eigen begrotingsmiddelen voorzien bij de voorgenomen jaarlijkse verhoging daarvan met € 300.000 structureel in een investeringsbijdrage van € 50 mln. Hieruit blijkt dat nog een aanzienlijke aanvullende bijdragen nodig zijn. Vooral nog wordt een forse bijdrage van de provincie Groningen verwacht en wordt gerekend op Zuiderzeelijn middelen indien gekozen zou worden voor het z.g. "regiospecifieke pakket".