

Aan de leden van Provinciale Staten

Datum : 25 maart 2009
Briefnummer : 2009-14.741/12/A.16, VV
Zaaknummer : 165409
Behandeld door : Koelikamp D.
Telefoonnummer : (050) 316 4690
Antwoord op :
Bijlage :
Onderwerp : Beantwoording Statenvragen Raamwerk RegioRail

Geachte dames en heren,

Tijdens de tweede informatiebijeenkomst op 25 februari 2009 van de Statencommissies Economie & Mobiliteit en Bestuur & Financiën over het Raamwerk RegioRail is afgesproken dat u tot 10 maart 2009 de gelegenheid had om schriftelijke vragen te stellen over het Raamwerk RegioRail. De fracties van het CDA en de PvdA hebben van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. In deze brief geven wij per fractie antwoord op de schriftelijk gestelde vragen. Daarnaast heeft de PvdA-fractie op 13 maart 2009 nog aanvullende vragen gesteld. Deze vragen en de antwoorden daarop zijn toegevoegd aan deze brief.

Vragen gesteld door de CDA fractie

Vraag 1: Er wordt opgemerkt dat de bijdrage aan de overcommittering vanuit het project Centrale Zone/ Stationsgebied in ieder geval € 163 miljoen bedraagt. Onder welke omstandigheden c.q. voorwaarden wordt deze bijdrage hoger?

Antwoord: Vanuit het project Centrale Zone/Stationsgebied is € 163 miljoen beschikbaar ten behoeve van de overcommittering binnen het Regionaal Specifiek Pakket Zuiderzeelijn. De resterende € 30 miljoen is beschikbaar voor de dekking van niet-zekere inkomsten, zijnde de bijdrage uit de markt (€ 25 miljoen) en de extra bijdrage van de regio Groningen - Assen (€ 5 miljoen). Indien voorgenoemde bijdragen wel worden gerealiseerd, worden deze onder andere ingezet ten behoeve van de noodzakelijke investeringen op het hoofdstation. Daarnaast kan de bijdrage aan de overcommittering verhoogd worden, indien de bijdrage uit de markt en de regio hoger uitvalt dan het hierboven genoemde bedrag van € 30 miljoen. Zie hierover ook afspraken nummer 6 en 8, zoals opgenomen in de bijlage *Raamwerk RegioRail financierings- en risico afspraken*.

Vraag 2: Welke extra kosten zijn in de projectbegroting opgenomen t.b.v. het mogelijk maken (aanleg infrastructuur, aanschaf tramvoertuigen) om de tram op termijn ook in de regio te laten rijden?

Antwoord: De benodigde kosten zijn in de begroting opgenomen. De betreffende kosten zitten voornamelijk in de aansluiting op het perronspoor 1 op het Hoofdstation. De kosten voor de aanlanding van tramlijnen 1 en 2 via de lus Herebrug - kruising – Stationsweg – onderdoorgang UWV – spoor 1 – Glaudé – kruising - Herebrug bedragen zo'n € 38 miljoen.

Voor de rest geldt dat het in de stad qua investering niet veel uitmaakt of het nu om een stadstram of regiotram gaat. Bij de fundering van de baan en aanpassingen van bruggen kan het extra gewicht van een regiotram ten opzichte van een stadstram nog invloed hebben op de kosten. Hiervan is nog niet bekend wat het verschil is. Wij zijn uitgegaan van funderingen die nodig zijn om een RegioTram te kunnen dragen.

Ten aanzien van de tramvoertuigen kan worden aangegeven dat afhankelijk van de kwaliteit van het type stadstram een jaarlijkse kostenafname van de exploitatie tussen de € 100.000 en € 450.000 mag worden verwacht bij 1 tramlijn en tussen € 200.000 en € 800.000 bij 2 tramlijnen.

Vraag 3: Op het hoofdstation (en wellicht ook op de andere stations) worden maatregelen getroffen t.b.v. de realisatie van de verbeteringen in het kader van de regiorein. Welke kosten zijn hiermee gemoeid?

Antwoord: Op het Hoofdstation gaat het om de aanleg van een nieuwe passerelle (loopbrug) en aanpassing van perron 6/7, zodat alle perrons op een toegankelijke wijze met elkaar en de voorkant van het station verbonden zijn. Daarnaast dient voor de koppeling van treinen ook het bestaande pleintje te worden opengebrouwen en de winkeltjes verplaatst te worden. Ook zijn extra maatregelen voor het opstellen, tanken en wassen van de treinen in de raming opgenomen. Ook aanpassingen aan station Europapark zijn noodzakelijk. Voor het Raamwerk RegioRail wordt het deel Hoofdstation - station Europapark volledig aangepakt. Het stuk spoor wordt evenals station Europapark van 3 sporen naar 4 sporen aangepast. Bij elkaar komen de kosten op € 57 miljoen + € 36.5 miljoen (onderdeel Groningen - Zwolle € 163 miljoen) + € 11.5 miljoen (onderdeel Groningen - Veendam € 29 miljoen) is in totaal € 105 miljoen.

Vraag 4: Er wordt gesproken over een kern van mobiliteitsgroei van 40% t.a.v. de auto. Hoe is een en ander doorgerekend ten aanzien van de regiotram en regiotrein?

Antwoord: Het regionaal model, dat ook gebruikt is voor de netwerkanalyse regio Groningen-Assen is aangepast op de huidige stand van zaken. Woningbouw, bedrijvigheid, wegen, park en ride voorzieningen en de demografische ontwikkelingen tot en met 2020 binnen de regio zijn in alle plannen opgenomen en ingevoerd in het model. Daarnaast is gekeken naar de kostprijs van de brandstof en daarmee verhouding kosten OV en auto. Dat is ook getoetst met de groei die we over de laatste jaren in het OV hebben gemerkt (zowel trein als bus). De auto en het OV zijn daar in kosten gelijk geschakeld. Het model geeft vervolgens weer welke groei er op treed en waar de groei optreedt. Op basis hiervan is bepaald waar aanpassingen in het OV-net noodzakelijk waren en/of een positief effect op de modal split

konden hebben. Het project RegioTram heeft aanpassingen van treinen en trams ingebracht in het model om te onderzoeken wat dat voor effect heeft.

Vraag 5: Wat voor verschil in kwaliteit wordt gezien tussen busvervoer en tramvervoer?

Antwoord: Wij noemen hieronder een aantal verschillen:

Grotere capaciteit

In een regiotram kunnen ongeveer 230 mensen. In een enkele bus ongeveer 75, in een gelede bus 105. De tram heeft dus een grotere capaciteit.

Comfort

Veel mensen vinden trams prettiger en comfortabeler. In buitenlandse steden blijken trams 10 tot 20 procent meer reizigers te trekken dan bussen. Een onderzoek dat in 2002 in Den Haag is gedaan, wijst in dezelfde richting. 72% van de reizigers kiest hier voor de tram boven een vergelijkbare buslijn.

Autoreizigers

Omdat de tram prettiger wordt gevonden dan de bus, is de tram voor automobilisten eerder een acceptabele laatste schakel in hun reis van deur tot deur. Tram en auto kunnen daarom bij goede aansluitingen en P&R-voorzieningen elkaar aanvullen.

Inpassing van de tram

Een tram biedt kansen om wegen en pleinen beter en mooier in te richten. Tramrails passen in elk wegdek. De Grote Markt kan daar bijvoorbeeld van profiteren zonder bussen en met fraaiere bestrating. In het buitenland zijn enkele binnensteden aantrekkelijker geworden en trekken meer bezoekers door de komst van de tram en de afname van bussen. De tram geeft in dat geval ook een economische impuls. In buitenwijken kan het tramtracé als groenstrook worden uitgevoerd, zodat de omgeving en structuur er daar op vooruit gaan.

Hier staat tegenover dat de impact in het straatbeeld bij de inpassing van de tram wel ingrijpender is dan bij de bus.

Milieu

Een tram produceert geen uitlaatgassen. Met zeer milieuvriendelijke bussen is dit ook te bereiken. Het energiegebruik van een tram is echter lager per reizigerskilometer. Daarnaast zijn trams stiller dan bussen en veroorzaken ze minder trillingen.

Snelheid

De tram is net iets sneller dan de bus. De reistijd met de tram van Hoofdstation naar Zernike bedraagt zo'n 18 a 19 minuten tegenover 20 minuten met buslijn 15 en 23 tot 26 minuten met buslijn 11. Verder komt de tram deels in een vrije baan, wat voor een hogere betrouwbaarheid zorgt.

Flexibiliteit

Het grootste voordeel van een bus ten opzichte van een tram is de flexibiliteit, bijvoorbeeld bij wensen ten aanzien van een andere lijnvoering en tijdelijk bij versperring van de rijbaan of bij wegwerkzaamheden.

Opstapplaatsen

Een tram heeft ten opzichte van een bus minder opstapplaatsen en is ook minder flexibel in het creëren van opstapplaatsen dan een bus.

Veiligheid

Een tram is ten opzichte van een bus relatief weinig betrokken bij ongevallen. De veiligheid van trams is de afgelopen jaren verbeterd, waardoor het aantal ongevallen afneemt. Wel blijkt dat de gevolgen van een ongeval met een tram over het algemeen erger zijn dan bij een bus. Ook vraagt het introduceren van een tram als nieuwe verkeersdeelnemer veel aandacht.

Vraag 6: Werkt het lopende onderzoek vanuit het OV-bureau vergelijkbare busontsluitingen uit, om de twee concepten gelijk te kunnen beoordelen op hun merites?

Antwoord: Het OV-bureau werkt een terugvaloptie voor de tram uit. Het OV-bureau maakt hiervoor een busmodel. Bij dit busmodel wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de maatregelen zoals die zijn opgenomen in het Raamwerk RegioRail, voor zover ze maatregelen op het regionale spoor betreffen, gewoon doorgaan. Het busmodel van het OV-bureau zal met dat uitgangspunt een alternatieve busvariant uitwerken voor de stad. Dit betekent echter niet dat alleen naar de twee te vertrammen lijnen kan worden gekeken, maar dat naar het gehele busnetwerk in de stad moet worden gekeken om dezelfde groei van het aantal OV-reizigers in de stad op te kunnen vangen.

Vraag 7: Hoe denkt het College de voorziene bijdragen uit de markt te realiseren?

Antwoord: De genoemde € 25 miljoen als bijdragen uit de markt is gebaseerd op ervaringen met soortgelijke projecten in Nederland (o.a. Rijn Gouwe Lijn). Marktpartijen die gebaat zijn bij de realisatie van een infrastructuur hebben doorgaans een positieve houding ten opzichte van een financiële bijdrage aan dat project.

Uit verkennende gesprekken blijkt dit ook te gelden voor enkele marktpartijen die profiteren van de infrastructurele projecten zoals genoemd in het Raamwerk RegioRail. Voor de Groningse situatie kan gedacht worden aan marktpartijen zoals NS, ProRail, ontwikkelaars op het Stationsgebied en Zernike, UMCG, RUG, corporaties en dergelijke. Bij de concretisering van de projecten zal overleg met de betrokken marktpartijen inzicht bieden in de daadwerkelijke bijdragen.

Ook aanbestedingsvoordelen door marktwerking via innovatief aanbesteden vallen onder deze categorie. Een onlangs afgerond onderzoek van Tenman/Rebel Group (november 2008) geeft aan dat hierop kan worden bespaard.

Vraag 8: Aan welke additionele investeringen worden gedacht ten aanzien van het stationsgebied? Zijn deze essentieel gekoppeld aan het concept? Waarop is de inschatting van de kosten die daarmee gepaard kunnen gaan

(€ 20 miljoen) gebaseerd. Wat is het marktbelang hierbij, aangezien daar in eerste instantie dekking wordt gezocht?

Antwoord: Ten aanzien van de additionele investeringen wordt gedacht aan de benodigde investeringen op het Hoofdstation ten behoeve van de komst van de RegioTram. Hiervoor is een globale inschatting van de kosten gemaakt. De partijen hebben de overtuiging dat de noodzakelijke investeringen voor de komst van de RegioTram hiermee te dekken zijn. Het is overigens niet zo dat de bijdrage vanuit de markt direct gekoppeld is aan de ontwikkeling van het stationsgebied. De bijdrage vanuit de markt is gekoppeld aan het gehele tramconcept. Deze kan dus ook gerealiseerd worden door bijvoorbeeld aanbestedingsvoordelen (zie het antwoord op vraag 7).

Vraag 9: Waar is het bedrag van € 25 miljoen bijdrage van marktpartijen op gebaseerd?

Antwoord: Zie het antwoord op vraag 7.

Vraag 10: Kunt u aangeven of u momenteel het advies van Rebel Group/Tenman mbt de wijze van aanbesteding en marktbenadering wilt volgen? Zo ja, bent u van mening dat er voldoende ambtelijke capaciteit in huis is om een dergelijke aanpak goed uit te voeren?

Antwoord: Er is nog geen besluit genomen over de wijze van aanbesteding en/of marktbenadering. Hier zal binnenkort in de stuurgroep RegioTram over worden gesproken. Bij de besluitvorming hierover zal ook worden betrokken of, en zo ja welke, expertise hiervoor moet worden ingehuurd.

Vraag 11: Ten aanzien van de regionaal (spoorse trajecten) wordt opgemerkt dat de specifieke risico's door de provincie worden gedragen, waarbij gestreefd wordt bij meerdere spoorse trajecten de regie bij het Rijk te leggen. Worden daarmee deze risico's dan ook bij het Rijk gelegd? En wat betekent dit voor de grip op de kosten, inverteffecten, slim aanbesteden etc.?

Antwoord: In het convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn is vastgelegd welke projecten onderdeel uitmaken van de zogenaamde Concrete projecten, welke projecten onderdeel uitmaken van het Regionaal Mobiliteitsfonds en welke projecten onderdeel uitmaken van de motie Koopmans. Van de projecten die onderdeel zijn van de Concrete projecten is het rijk formeel opdrachtgever. Dit zijn onder andere de projecten spoorlijn Groningen - Leeuwarden en de spoorlijn Groningen - Veendam. Daarnaast is het rijk eveneens verantwoordelijk voor de projecten uit de motie Koopmans. Hierbinnen is bijvoorbeeld de uitbreiding van station Europapark van drie naar vier sporen voorzien. Voor deze rijksprojecten geldt voornamelijk dat het budget taakstellend is. Dit houdt in dat naar een oplossing gezocht zal worden binnen het beschikbare budget. Wij gaan er vanuit dat dit voor alle Concrete projecten en binnen de motie Koopmans mogelijk is. Van de projecten die onderdeel uitmaken van het Regionaal Mobiliteitsfonds ligt het opdrachtgeverschap bij de regio. Ook hiervoor geldt het uitgangspunt dat deze budgetten taakstellend zijn.

Vraag 12: Is er een afspraak gemaakt over de verdeling van het exploitatierisico?

Antwoord: Hierover zijn nog geen afspraken gemaakt. In het komende jaar zal worden onderzocht op welke wijze het exploitatietekort, zoals dat nu is voorzien, verder naar beneden kan worden gebracht. Op het moment dat deze duidelijkheid is verkregen, zullen hierover afspraken worden gemaakt. Tevens zal worden onderzocht of de wijze van aanbesteden ook tot een gunstiger exploitatieresultaat kan leiden.

Vraag 13: Wat is de inschatting van de verwervingskosten bij lijn 1? Zijn de verwervingskosten van lijn 2 gedekt, aangezien deze nog niet geraamd zijn of wordt het projecttekort hoger te zijner tijd c.q. moet additionele dekking worden gezocht?

Antwoord: Voor lijn 1 is rekening gehouden met € 9,5 miljoen verwervingskosten. Bij lijn 2 is dit hoger. Als gevolg van lijn 2 is het namelijk noodzakelijk om een lus op het hoofdstation aan te brengen waardoor onder andere aanpassingen aan het Hunzehuis dienen plaats te vinden. Voor de aanpassingen bij het station als gevolg van lijn 2 is een bedrag van € 10 miljoen opgenomen. Voor het overige deel van het nog te kiezen tracé van lijn 2 is een stelpost van € 5 miljoen voor verwervingen meegenomen.

Vraag 14: Wat is het maximale budget dat beschikbaar wordt gesteld voor dit project?

Antwoord: Het maximale budget dat beschikbaar wordt gesteld voor het Raamwerk RegioRail is € 702 miljoen, waarvan € 167 miljoen voor de eerste lijn. Hierbij merken wij ter volledigheid op dat het budget voor de spoorlijn Groningen - Heerenveen hierin niet is meegenomen. Voor deze spoorlijn is naast bovenstaande bedrag van € 702 miljoen een budget beschikbaar van € 577 miljoen binnen het Regionaal Mobiliteitsfonds.

Vraag 15: Wat is het geschatte verschil in investering- en exploitatiekosten tussen tramstellen die zowel in als buiten de stad kunnen rijden (Regiotrams) tegen tramstellen die alleen in de stad zullen rijden?

Antwoord: Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 16: Welk pakket van maatregelen wordt in welke volgorde genomen om binnen het budget te blijven? Zijn er afspraken over welke onderdelen van het project minimaal worden gerealiseerd?

Antwoord: Vooralsnog gaan wij er van uit dat we het gehele pakket aan maatregelen zoals benoemd in het Raamwerk RegioRail kunnen realiseren binnen het beschikbare budget. Een nadere prioritering van de projecten is niet gemaakt.

Vraag 17: Ten aanzien van de deelprojecten wordt opgemerkt dat bij een negatief aanvaardingsbesluit van één van de twee partijen het betreffende onderdeel wordt beëindigd, maar niet voordat de gevolgen voor het totaal concept zijn

beoordeeld. Wat is het doel van deze afspraak en wat wordt ermee beoogd? Wie draagt in een dergelijk geval het risico van de gemaakte voorbereidingskosten?

Antwoord: Het doel van bovenstaande afspraak is om te voorkomen dat één van beide partijen vroegtijdig de stekker uit een project trekt, zonder dat besproken is wat de consequenties van deze beslissing zijn voor de andere partij en op het Raamwerk RegioRail als geheel. Met deze afspraak wordt invulling gegeven aan de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het gehele Raamwerk RegioRail.

Bij beëindiging van één van de onderdelen uit het Raamwerk RegioRail ligt het risico van de gemaakte voorbereidingskosten voor de spoorse projecten bij de provincie en zullen deze ten laste komen van de hiervoor beschikbare RSP-budgetten. Voor de voorbereidingskosten van de RegioTram dienen in de nabije toekomst afspraken gemaakt te worden met de gemeente Groningen en de Regio Groningen - Assen. Tot nu toe zijn deze kosten gezamenlijk gedragen en daarmee ook het risico.

Vragen gesteld door de PvdA fractie

Vraag 1: Hoe is in het totale concept de verwachte verhouding van nieuwe en oude reizigers? Hoeveel oude reizigers gaan er naar verwachting verloren?

Antwoord: Dit soort gegevens kunnen niet uit het gehanteerde vervoersmodel worden gehaald. Het model is in staat om op basis van de nu bekende gegevens van de huidige situatie en de vastgestelde bestaande plannen voor de periode tot en met 2020 aan te geven wat het aantal reizigers nu is en in 2020 zal zijn. Daarbij kan het gehanteerde model ook de modal split aangeven. Het is echter niet mogelijk om te zien hoeveel huidige reizigers het openbaar vervoer verlaten en/of blijven gebruiken en hoeveel nieuwe reizigers daarbij komen. Wel is te zien dat er meer OV-reizigers komen op het moment dat de tram gaat rijden dan bij een autonome groei. De autonome groei op buslijnen 11 en 15 is zo'n 30% terwijl de groei met de komst van de trams voor tramlijn 1 zo'n 65% bedraagt.

Vraag 2: Kan er een redelijke inschatting worden gegeven van de aantallen (potentiële) gebruikers met een reeks bestemmingen van deur tot deur die er in reistijd op voor uit en op achteruit gaan? Dit zowel na realisering van de eerste en de tweede tramlijnen, zowel doordeweeks, 's avonds en in het weekend.

Antwoord: Op hoofdlijnen kan worden aangegeven dat de trams net iets sneller rijden dan de huidige bussen. Voor de tramlijn naar Zernike geldt dat deze 1 à 2 minuten sneller is dan buslijn 15 en in totaal zo'n 5 minuten sneller dan buslijn 11. Voor aansluitende buslijnen uit stad en regio geldt dat de frequentie van deze lijnen als gevolg van de tram niet zal verminderen. Er zal een zo'n optimaal mogelijke overstap worden gecreëerd: bij voorkeur een crossplatform overstap. De aansluitende bussen zullen in de dienstregeling ook afgestemd worden op de vertrek- en aankomsttijden van de tram, zodat een overstap slechts 1 à 2 minuten hoeft te duren. Dit geldt voor de gehele week, dus ook 's avonds en in het weekend. De tram heeft de voeding van de feederende buslijn nodig om een goede exploitatie mogelijk te maken. De verwachting is dat in zijn totaliteit de reistijd voor een reiziger die met een feederende bus komt nagenoeg hetzelfde zal blijven. Zie voor een overzicht

van mogelijke veranderingen ook de indicatieve lijst met aanpassingen aan het buslijnnennet gebaseerd op het Raamwerk RegioRail, zoals toegevoegd bij het verslag van de tweede informatiebijeenkomst van de Statencommissies E & M en B & F van 25 februari 2009.

Vraag 3: Hoe groot is de groep potentiële reizigers die bij de nu geldende afstanden tot haltes van het reguliere ov er straks op achteruit of vooruit gaan, dan wel aangewezen wordt of niet meer aangewezen is op servicebusachtige voorzieningen. De servicebus is belangrijk maar niet primair ingericht voor zakelijke en op snelheid gerichte reizigers.

Antwoord: Hoe groot de groep is, die er op vooruit of op achteruit gaat qua afstanden naar de haltes is niet uit de beschikbare gegevens te halen. Daarvoor zouden we moeten weten waar de reizigers wonen en hoever ze nu naar de bushalte moeten lopen. De afstanden tussen de tramhaltes zijn groter dan de afstanden tussen bushaltes. Echter, de tramhaltes worden zo dicht mogelijk bij de belangrijkste herkomst- en bestemmingslocaties geplaatst omdat dit van belang is voor het gebruik van de tram. Bij het verslag van de gecombineerde statencommissie E&M en B&F van 25 februari 2009 is tevens een overzicht gegeven van de gevolgen van de loopafstanden van de invoering van tramlijn 1.

Vraag 4: Wordt bij de terugvaloptie ook gekeken naar de mogelijkheid van dubbeldekkers met lagevloer op onderste dek? En valt enig inzicht te geven van andere dingen waaraan gedacht wordt bij een geavanceerd bussysteem?

Antwoord: Bij de terugvaloptie wordt in eerste instantie gekeken naar een busnetwerk dat voor een goede en snelle ontsluiting van de stad Groningen zorgt. Daarnaast wordt ook gekeken naar de kwaliteit van het bussysteem en de consequenties dat dit systeem heeft voor de stad. De capaciteit van de bussen zal hier ook een belangrijke rol bij spelen. Bij de afweging van kwaliteit en capaciteit wordt bekeken welke type bussen hiervoor in aanmerking komen. Een dubbeldekker zou daarbij tot de mogelijkheden kunnen behoren.

Vraag 5: Hoe gaan de citybusreizigers van de transferia die naar de verschillende bestemmingen in de binnenstad zoals de Grote Markt, straks bedient worden en is onderzoek gedaan naar het effect van mogelijke overstaps of grotere loopafstanden? Worden experimenten met de haltering en routes van de huidige buslijnen overwogen, om dit effect te onderzoeken?

Antwoord: De bediening van de grote citybussen gaat via het Zuiderdiep. Dit zal de centrumhalte worden voor deze bussen. Voor reizigers die willen winkelen in de Herestraat dan wel de Oosterstraat, betekent dit dat de loopafstand niet groter wordt. Echter voor reizigers die bijvoorbeeld willen winkelen rondom de Vismarkt of de Ebbingestraat wel. Vooralsnog hebben wij nog niet overwogen om de effecten hiervan door middel van een experiment te onderzoeken.

Vraag 6: In welke richting wordt toegewerkt naar een samenhangend financierings- en opbrengst-verdelingsysteem, waardoor de exploitatie van trein, tram en bus zo kan worden uitgevoerd dat onrendabele lijnen op het gehele systeem drukken, zonder dat er te hoge druk ontstaat om die lijnen te degraderen of op te heffen? Anders gezegd, hoe wordt voorkomen dat de onrendabeliteit bus van bepaalde lijnen wordt geaccentueerd doordat de tram wordt geïntroduceerd? En hoe gaat voorkomen worden dat reizigers in zo'n gebied daarvan niet de dupe worden?

Antwoord: Project RegioTram heeft in samenwerking met ons, de gemeente en het OV-bureau naar het totale OV-netwerk gekeken en een samenhangend netwerk van trein, tram en bus uitgedacht. Daar waar lijnen worden gekoppeld aan de tram (bijvoorbeeld vanuit de regio op Kardinge of vanuit Beijum en Lewenborg op Kardinge) is meegenomen dat het voorzieningenniveau, de frequentie en de bereikbaarheidsperiode (zowel overdag, 's avonds als in het weekend), niet minder wordt als gevolg van de invoering van de tramlijn. De tram is namelijk voor zijn voeding afhankelijk van alle feederende lijnen, ook de minder rendabele. Ten aanzien van het financierings- en opbrengstenverdelingsysteem geldt dat dit met de verschillende partijen wordt afgestemd zoals dat nu ook gaat bij de afstemming rondom trein en bus door de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen binnen het OV-bureau.

Vraag 7: Veiligheid krijgt in de plannen terecht een belangrijke plaats. Wordt daarbij ook nadrukkelijk gekeken naar het stationsgebied en de relatie tussen bus en tram? Immers nu is het bij het station te druk, wat een goede reden is om naar andere oplossingen te zoeken, echter er zal ook bij de huidige plannen nog steeds een groot aantal bussen bij het station komen. De overstaptijden moeten ook niet langer worden door grote onderlinge afstanden en dat lijkt nogal een puzzel. In welke richting wordt de oplossing gezocht?

Antwoord: Komend jaar zal tijdens het voorlopig ontwerp voor tramlijn 1 ook het stationsgebied verder worden uitgewerkt. Hierbij is de afstemming tussen tram, bus en trein van essentieel belang. Daarbij wordt ook meegenomen op welke wijze de veiligheid voor voetganger en fietser kan worden verbeterd. Door de invoering van de tram zal het aantal bussen op het Hoofdstation minder worden, daarnaast halteert de tram ter hoogte van perron 1 van de treinen. Hoe dit er exact uit komt te zien wordt in overleg met het OV-bureau en de gemeente het komende jaar uitgewerkt.

Vraag 8: Het gehele regiorail concept (spoor/trein en rail/tram) vergt een forse publieke investering. Bij grote publieke investeringen is het belangrijk dat het (maatschappelijk) rendement helder is. Kan het college aangeven voor het gehele concept welke autonome groei van gebruik van fiets, auto, tram en trein is er en welke verschuivingen daarbinnen plaats (gaan) vinden ten gevolge van de investeringen in het gehele openbaar vervoer en regiorail concept?

Antwoord: De autonome groei van openbaar vervoer reizigers uit de regio bedraagt zo'n 34%. Dit is ook terug te vinden in het aantal instappers op het Hoofdstation. Deze groei kan echter niet worden opgevangen met de huidige capaciteit van trein en bus. Om deze groei op te kunnen vangen zal

uitbreiding van bus en treindiensten noodzakelijk zijn. Door de invoering van de maatregelen uit het Raamwerk Regiorail groeit het aantal reizigers niet met 34% maar zelfs met 70% op het hoofdstation Groningen. Ten aanzien van de tramlijn geldt dat zo'n 75% van de passagiers op deze tramlijnen uit de regio komen en dat een zeer groot deel van deze groei zich op de tramlijnen voortzet. Als gekeken wordt naar de resultaten die het oplevert ten aanzien van het autoverkeer geldt dat 25% van de groei van het autoverkeer kan worden opgevangen door het Raamwerk Regiorail. Dit zijn zo'n 10.000 automobilisten per dag.

Vraag 9: Voor wat betreft de risico's is er een basisafspraken gemaakt tussen gemeente Groningen en Provincie over de generieke risico's als wel als de specifieke risico's.

In hoeverre kunnen partijen elkaar houden aan het oplossen van specifieke risico's om tot realisatie van het geheel te komen?

Stel dat een der partijen niet de mogelijkheden heeft het door haar aangegane specifieke risico te dekken, kan dit dan op enigerlei wijze worden doorgeschoven op de andere partner?

En wat zijn de mogelijke consequenties voor het gehele project?

Antwoord: In de afspraken die zijn gemaakt ten aanzien van de risico's is opgenomen dat de specifieke risico's, verbonden aan de realisatie van de tramlijnen, voor risico en rekening van de gemeente zijn. De specifieke risico's, welke zijn verbonden aan de realisatie van de spoorse onderdelen, worden gedragen door de provincie. Indien dit niet mogelijk is en indien één van beide partijen niet de mogelijkheid heeft dan wel de wil om deze risico's op zich te nemen, dan zal dit onderwerp van gesprek zijn binnen de stuurgroep RegioRail. De stuurgroep zal de gevolgen van zo'n eventueel negatief aanvaardingsbesluit voor het totale Raamwerk RegioRail beoordelen en nadien handelen.

Vraag 10: Voor wat betreft de financiën en de (exploitatie) risico's zijn op dit moment de hoofdlijnen duidelijk. Echter het zijn hoofdlijnen. Wanneer wordt de totale inhoudelijke risicoparagraaf bekend bij de staten voor zowel de gemeentelijke als de provinciale risicoparagraaf?

Antwoord: Voor de 1^e lijn worden in het voorlopig ontwerp de investeringskosten berekend op +/- 10% met de daarbij behorende risico's verwoord. Voor het definitieve go-moment moet er zicht zijn op een sluitende exploitatie. Over de exploitatierisico's zullen in het komende jaar afspraken gemaakt worden. Het voorlopig ontwerp is januari 2010 gereed en volgt dan de procedure via stuurgroep RegioTram naar ons college en naar uw staten.

Vraag 11: Grote publieke investeringen en projecten staan regelmatig onder druk van enorme tegenvallers en financiële overschrijdingen. Welke maatregelen neemt het college om tot een goede risicoanalyse te komen?
En op welke wijze vinden er borgingen in het proces plaats om niet voor onverwachte verrassingen komen te staan? Hoe worden toezicht en controle geregeld op zowel ambtelijk, projectmatig als bestuurlijk niveau.

Antwoord: Onderscheid moet worden gemaakt tussen de huidige werkzaamheden van het Project RegioTram en de toekomstige werkzaamheden waaronder de aanleg.

Voor de huidige werkzaamheden van het Project RegioTram is in het kader van risicomanagement begin 2008 een onderzoek uitgevoerd 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 verwachten risico's.

Met het hebben van een risicolijst is het risicomanagement niet klaar. Risico's zijn niet statisch, sommige risico's worden in de loop van de tijd beheerst, nieuwe risico's komen erbij. Om die reden is de risicolijst en de toe te passen beheersmaatregelen, sinds het uitbrengen van het onderzoeksrapport, steeds onderhevig aan verandering. Risico's en beheersmaatregelen worden aangevuld, aangepast, herzien of verwijderd. Ook kunnen de termijnen die zijn gekoppeld aan de beheersmaatregelen aanpassing behoeven. In regelmatige managementrapportages worden deze hernieuwde inzichten gerapporteerd en zondig gemeld aan de Stuurgroep RegioTram. Tevens zijn diverse beheersmaatregelen van permanente aard. De beheersing van die betreffende risico's zijn standaard binnen het dagelijkse werk van één of meerdere medewerkers opgenomen of heeft deze vorm gekregen door aanvullend onderzoek dat in uitvoering is.

Met betrekking tot de fase van de daadwerkelijke aanleg zijn er twee soorten risico's. In de eerste plaats de kennisonzekerheden waaronder prijsontwikkelingen. Om dit risico te beheersen, is besloten een indexering toe te passen. Hiermee hebben wij de overtuiging dat deze risico's voldoende zijn afgedekt.

Tevens zijn er kennisonzekerheden over de werkzaamheden zelf. Wat komt je gaandeweg de aanleg tegen? Deze onzekerheden zijn in financiële zin opgenomen in de begroting. Met betrekking tot deze ramingen wijzen diverse second opinions uit dat de ramingen redelijke marges hanteren. Gaandeweg het proces (naar voorlopig ontwerp, definitief ontwerp en aanbesteding) worden de kosten steeds meer inzichtelijk en worden de onzekerheidsmarges kleiner. Over de risico's verbonden aan de realisatie van de tramlijnen, inclusief daarvoor noodzakelijke aanpassingen op het Hoofdstation en de realisatie van de eindstations, alsmede noodzakelijke aanpassingen in de stedelijke infrastructuur, is afgesproken dat deze gedragen worden door de gemeente Groningen.

Uiteraard zal gedurende het project gestuurd worden op het risicomanagement. De wijze waarop de feitelijke uitvoering vorm krijgt en hoe het project ambtelijk en bestuurlijk zal worden ingericht, is op dit moment nog niet bekend.

Vraag 12: In hoeverre is de realisatie van het tweede tracé afhankelijk van de uitvoer van het eerste tracé?

Antwoord: Lijn 2 kan ook als een zelfstandige lijn functioneren, echter deze lijn zal als zelfstandige lijn een slechtere exploitatie hebben dan dat het geval is bij twee tramlijnen. Datzelfde geldt ook voor de eerste lijn. Het toevoegen van

een tweede lijn zorgt namelijk ook voor extra reizigers op de eerste lijn. Als netwerk van twee lijnen trekt dit meer reizigers waardoor de exploitatie ook gunstiger uitpakt.

Aanvullende vragen gesteld door de PvdA-fractie

Vraag 1: Hoe zijn c.q. worden de risico's en gevoeligheden van het project systematisch geïdentificeerd, gemanaged en gemonitord? Wat zijn de gevolgen (technisch, temporeel en financieel) in het geval het project, het budget en de exploitatie wordt blootgesteld aan deze risico's, afzonderlijk en cumulerend?

Wordt overwogen om specifieke (externe) expertise in te schakelen, bijvoorbeeld een review- of auditcommissie om het risicobeheer te versterken?

Antwoord: Er moet onderscheid worden gemaakt tussen de huidige werkzaamheden van het Project RegioTram en de toekomstige werkzaamheden, waaronder de aanleg van de trambaan.

Voor de huidige werkzaamheden van het Project RegioTram is in het kader van risicomanagement begin 2008 een onderzoek uitgevoerd met als uitgangspunten: het kennen, onderkennen en beheersen van de projectrisico's. Het onderzoek bestond uit een risicoanalyse door een extern bureau, waarbij een externe toets werd uitgevoerd op de volledigheid van het plan van aanpak met de daarbij te verwachten risico's.

Met de beschikbare risicolijst is het risicomanagement nog niet klaar. Risico's zijn niet statisch. Sommige risico's worden in de loop van de tijd beheerst, nieuwe risico's komen erbij. Om die reden is de risicolijst met beheersmaatregelen sinds het uitbrengen van het onderzoeksrapport steeds onderhevig aan verandering. Risico's en beheersmaatregelen worden aangevuld, aangepast, herzien of verwijderd. Ook moeten soms de termijnen die zijn gekoppeld aan de beheersmaatregelen aangepast worden. In regelmatige managementrapportages worden deze hernieuwde inzichten gerapporteerd en zonedig gemeld aan de Stuurgroep RegioTram. Tevens zijn diverse beheersmaatregelen van permanente aard. De beheersing van die betreffende risico's is standaard binnen het dagelijkse werk van één of meerdere medewerkers opgenomen of wordt nader uitgezocht in aanvullend onderzoek.

Met betrekking tot de fase van de daadwerkelijke aanleg van de tramlijn zijn er twee soorten risico's. In de eerste plaats de kennisonzekerheden, waaronder prijsontwikkelingen. Om dit risico te beheersen, is besloten een indexering toe te passen. Hiermee heeft het college de overtuiging dat deze risico's op een realistische manier zijn afgedekt.

Tevens zijn er kennisonzekerheden over de werkzaamheden zelf. Wat kom je gaandeweg de aanleg tegen. Deze onzekerheden zijn in financiële zin opgenomen in de begroting. Diverse *second opinions* wijzen uit dat de ramingen redelijke marges hanteren. Gaandeweg het proces (naar voorlopig ontwerp, definitief ontwerp en aanbesteding) worden de kosten steeds inzichtelijker en de onzekerheidsmarges kleiner.

Uiteraard zal gedurende het project gestuurd worden op risicomanagement. De wijze waarop de feitelijke uitvoering vorm krijgt en hoe het project ambtelijk en bestuurlijk zal worden ingericht, is op dit moment nog niet bekend.

Niet uitgesloten is dat ook in de komende periode op het gebied van risicomanagement opnieuw een *second opinion* uitgevoerd zal worden. Overigens laat het Project RegioTram regelmatig *second opinions* uitvoeren met betrekking tot deelonderwerpen: herkomst- en bestemmingsonderzoek, vervoersprognoses, financiële doorrekening, etc.

Vraag 2: In de stukken wordt gesteld dat de tweede tramlijn (UMCG Karding) onmiddellijk zal worden aangelegd na realisatie van het traject Hoofdstation - Zernike. Wordt overwogen om bij een niet sluitend budget voor lijn 1 of in het geval budgetoverschrijding bij het project lijn 1 optreedt, gereserveerde middelen van de tweede lijn te verschuiven naar lijn 1?

Antwoord: In het afsprakenkader over het Raamwerk Regiorail is aangegeven hoe partijen zullen omgaan indien zich onverhoopt financiële tegenvallers aandienen (in concreto welke partij welke financiële tegenvallers dient te dragen). Zie de financierings- en risico afspraken tussen gemeente en provincie zoals genoemd in punt 4 van de bijlage bij de brief van 13 februari 2009 met kenmerk 2009-09263, W aan Provinciale Staten over informatie met betrekking tot het Raamwerk RegioRail. Het is niet aan de orde dat middelen voor de tweede lijn verschoven worden naar lijn 1.

Vraag 3: Wat is het geprognosticeerde maatschappelijke effect, in termen van reizigersaantallen en reductie van autovervoerbewegingen en reductie van congestie, van lijn 1 en lijn 2 afzonderlijk en gezamenlijk?

Antwoord: De autonome groei van openbaar vervoer reizigers uit de regio bedraagt ongeveer 34%. Dit is ook terug te vinden in het aantal instappers op het Groninger Hoofdstation. Deze groei kan echter niet worden opgevangen met de huidige capaciteit van trein en bus. Om de groei op te vangen, is uitbreiding van bus- en treindiensten noodzakelijk. Door de invoering van de maatregelen uit het Raamwerk Regiorail groeit het aantal reizigers niet met 34% maar zelfs met 70% op het Hoofdstation Groningen. Ten aanzien van de tram geldt dat ongeveer 75% van de passagiers op de twee tramlijnen uit de regio komt en dat een zeer groot deel van deze groei zich op de tramlijnen voortzet. Als gekeken wordt naar de resultaten die het Raamwerk RegioRail oplevert ten opzichte van het autoverkeer, geldt dat 25% van de groei van het autoverkeer kan worden opgevangen met OV. Dit zijn ongeveer 10.000 automobilisten per dag. Er is niet gekeken naar het effect van slechts één tramlijn maar juist naar het effect wat het totale Raamwerk heeft.

Vraag 4: Wat is de reistijd per tram van het Hoofdstation naar het Zernikecomplex en wat is de actuele reistijd per bus?

Antwoord: De reistijd met tramlijn 1 van Hoofdstation naar Zernike bedraagt 18 á 19 minuten. De huidige buslijn 15 doet hier er ongeveer 20 minuten over en buslijn 11 zo'n 23 tot 26 minuten.

Vraag 5: In de stukken staat dat een groei van maar liefst 40 % groei van de mobiliteit in de Regio Groningen - Assen zal plaatshebben. Waar berust deze voorspelling op? Zijn meerdere scenario's doorgerekend? Zo ja, met welke parameters en welke variaties in de waarden van die parameters? Wat is de onzekerheidsmarge in die berekeningen? Waarom wordt naast de 40 % groei van mobiliteit elders gesproken van ca. 35 % groei van de verkeersbewegingen. Wat maakt het verschil?

Antwoord: Het regionale model, dat ook gebruikt is voor de Netwerkanalyse Regio Groningen – Assen, is aangepast aan de huidige stand van zaken. Woningbouw, bedrijvigheid, wegen, park & ride voorzieningen en de demografische ontwikkelingen tot en met 2020 binnen de regio, zijn in alle plannen opgenomen en ingevoerd in het model. Daarnaast is gekeken naar de kostprijs van de brandstof en daarmee naar de verhouding van kosten OV en kosten auto. Dat is ook getoetst met de groei die we over de laatste jaren in het OV hebben gemerkt (zowel trein als bus). De auto en het OV zijn daar in kosten gelijk geschakeld. Het model geeft vervolgens weer welke groei er optreedt en waar de groei optreedt. Op basis hiervan is bepaald waar aanpassingen in het OV-net noodzakelijk zijn en/of een positief effect op de *modal split* kunnen hebben. Het Project RegioTram heeft aanpassingen van treinen en trams ingebracht in het model om te onderzoeken wat dat voor effect heeft. Ten aanzien van de onzekerheidsmarge is naar verschillende scenario's van reizigersgroei gekeken. Dit is verwoord op pagina 56 van het document 'Raamwerk RegioRail'. Hierin is aangegeven wat het effect is op de exploitatie bij afwijkende reizigersgroei van +/- 5% en +/-10%.

Ten aanzien van de vraag over de groei van de mobiliteit van 40% en 35% groei van de verkeersbewegingen: De totale mobiliteit naar de stad Groningen groeit met ongeveer 40%. Ten aanzien van het gebied tussen de 15 en 40 kilometer om de stad geldt dat de groei van verkeer naar de stad toeneemt met 35%.

Vraag 6: In de stukken staat dat van de bezoekers van de binnenstad, UMCG en Zernike respectievelijk 22, 11 en 38 % gebruik maken van OV. Is hieruit te concluderen dat het tracé naar het UMCG/Kardinge het meeste groeipotentieel heeft voor verschuiving in het gebruik van de auto naar het OV? Is onderzocht op grond van welke beweegredenen de keuze wordt gemaakt voor OV, auto en andere vervoersmiddelen naar deze bestemmingen?

Antwoord: Er is geen reizigersonderzoek gehouden naar de keuze waarom mensen voor OV, auto of fiets kiezen. Ook is uit het vervoersmodel niet specifiek te halen waar het groeipotentieel het hoogst is. Er is bekeken op welke plek de bundeling aan reizigersaantallen zo groot is dat een tramlijn nodig is. Op de lijn van Kardinge via het UMCG en het centrum naar het Hoofdstation, en omgekeerd, vindt een bundeling van meerdere buslijnen plaats. Op basis daarvan is bekeken welk effect een tramlijn op deze gebundelde route heeft. Uit de verkeersmodellen blijkt dat het aantal reizigers op deze gebundelde lijn nog verder zal stijgen wanneer op deze lijn een tram wordt ingezet. Het levert onder andere meer reizigers op die het UMCG aandoen per openbaar vervoer via Kardinge, dan wel het

Hoofdstation. Daarnaast levert de tram ook meer reizigers op die het centrum aandoen vanaf Kardinge.

Vraag 7: In de stukken staat dat het hoofdstation in 2004 29.000 in- en uitstappers telde en dat dit aantal bij ongewijzigd beleid in 2020 is gestegen naar ruim 41.000. Bij realisatie van alle voorgestelde maatregelen zal dat aantal van ruim 41.000 stijgen naar 50.000 per dag.
Is de conclusie juist dat het maatschappelijke rendement van het project per saldo een groei van 9.000 in- en uitstappers bedraagt?

Antwoord: De autonome groei van openbaar vervoer reizigers uit de regio bedraagt ongeveer 34%. Dit is ook terug te vinden in het aantal instappers op het Hoofdstation. Deze groei kan echter niet worden opgevangen met de huidige capaciteit van trein en bus. Om de groei op te kunnen vangen, is uitbreiding van bus- en treindiensten noodzakelijk. Door de invoering van de maatregelen uit het Raamwerk Regiorail groeit het aantal reizigers niet met 34% maar zelfs met 70% op het Hoofdstation Groningen. Ten aanzien van de tramlijn geldt dat ongeveer 75% van de passagiers op de twee tramlijnen uit de regio komt en dat een zeer groot deel van deze groei zich op de tramlijnen voortzet.

Met het Raamwerk RegioRail worden naast de 9.000 extra in- en uitstappers in ieder geval ook de overige 41.000 in- en uitstappers gefaciliteerd. Zonder het Raamwerk en ook zonder de extra 9.000 reizigers, zouden de 41.000 reizigers vastlopen op het Hoofdstation. Dit is ook maatschappelijk rendement. Daarnaast is er ook maatschappelijk rendement doordat meer reizigers door kunnen rijden per trein en in de toekomst per Regiotram vanuit de regio de stad in. Als gekeken wordt naar de resultaten die het Raamwerk RegioRail oplevert ten opzichte van het autoverkeer, geldt dat 25% van de groei van het autoverkeer kan worden opgevangen met OV. Dit zijn ongeveer 10.000 automobilisten per dag.

Vraag 8: In de stukken staat dat dagelijks sprake is van 320.000 verkeersbewegingen per dag (160.000 reizigers) vanuit de regio naar de stad en omgekeerd. Dit aantal zal met 35 % groeien naar 430.000 verkeersbewegingen.
Hoe zijn deze getallen opgebouwd? Welk aandeel reist nu per auto, OV, andere vervoersmiddelen?
Hoe zijn deze verhoudingen naar verwachting in 2020 bij ongewijzigd beleid? En hoe zijn deze verhoudingen bij realisatie van het project?

Antwoord: Het huidige aandeel van de auto in de vervoerstream bedraagt ongeveer 74% en het huidige aandeel van het OV in de vervoerstream bedraagt ongeveer 16%. Bij een autonome groei neemt het aandeel auto in de vervoersstream iets toe tot 75% en het aandeel OV neemt iets af tot ongeveer 15%. Na invoering van het Raamwerk RegioRail kan het aandeel auto worden teruggebracht tot 71% en het aandeel OV worden verhoogd tot 19%.

Vraag 9: Een intensiever gebruik van treinen en de introductie van trams kan leiden tot knelpunten bij bruggen. Zijn deze knelpunten onderzocht? Wat zijn de gevolgen voor de doorvaartmogelijkheden voor de beroepsvaart en

recreatievaart? Is overleg gevoerd met Schuttevaer? Is er voldoende capaciteit (in ruimte en dienstregeling) om openstelling van bruggen op te vangen? Zijn er extra investeringen nodig om adequate doorvaartmogelijkheden voor beroeps- en recreatievaart te behouden?

Antwoord: Ten aanzien van het passeren van de bruggen heeft overleg plaatsgevonden met de Havenmeester van de gemeente Groningen. Geconstateerd is dat het aantal vervoerbewegingen als gevolg van de introductie van de tram minder groot is dan wanneer geen tram lijn wordt aangelegd en de reizigers per bus vervoerd blijven worden. Er moeten in de toekomst dan namelijk meer bussen gaan rijden. Net als nu het geval is, moeten de bruggen gewoon geopend kunnen worden. Hierover zullen net zo als nu het geval is afspraken worden gemaakt met de Havenmeester. Ten aanzien van de treinmaatregelen zal per project gedetailleerd moeten worden gekeken naar de specifieke oplossingen. Dat gebeurt tijdens de verdere planvoering van die projecten.

Vraag 10: In de stukken staat dat een trambaan niet past in de bocht van de Kastanjelaan - Eikenlaan en dat afbraak van enkele woningen nodig is. Elders in de stukken staat een afbeelding van een, ogenschijnlijk krappe, tramlus bij het Hoofdstation. Kan deze zonder afbraak worden gerealiseerd?

Antwoord: De lus op het Hoofdstation heeft tot gevolg dat er gesloopt moet worden op het Glaudéterrein en dat het Hunzehuis aangepast moet worden. Hiermee is rekening gehouden in de begroting van tramlijn 1 en tramlijn 2.

Vraag 11: Uit bijlage 3 van het Raamwerk blijkt dat het verschil in exploitatie van het onderdeel regionale treindiensten ruim 4,8 miljoen euro bedraagt. Hoe en waaruit wordt dit verschil gedekt? Wat wordt thans bekostigd uit het BDU-overschot.

Antwoord: Na de aanbesteding van het spoorvervoer in 2005 is de bijdrage die de provincie aan de vervoerder moet geven voor de exploitatie van de treindiensten lager geworden dan de bijdrage in de jaren daarvoor. In het jaarlijkse BDU-programma wordt dit verschilbedrag ingezet in de reserve spoor. Vanuit deze reserve zijn de afgelopen jaren verschillende spoorinfrastructurele maatregelen bekostigd. Vanaf 2010 wordt het gehele verschil ingezet voor de exploitatie van de reactivering van de treindiensten tussen Groningen en Veendam. Zie hiervoor ook de voordracht aan uw Staten van 3 juni 2008 met kenmerk 2008-29.545, VV en uw besluit hierover van 17 september 2008.

Vraag 12: In bijlage 2 staat informatie over de exploitatie van de tram. Geconstateerd kan worden dat de exploitatiesaldo fors verschillen (HTM-berekening € 916.000, contra-expertise € 400.000). Dat roept de vraag op hoe groot de onzekerheidsmarges zijn in alle componenten van de exploitatielasten. Als dekking voor de exploitatie wordt genoemd het schrappen van buslijnen. Welke lijnen zijn dat? Verder wordt gesteld dat eventueel meer buslijnen kunnen worden geschrapt voor reductie van het negatieve exploitatiesaldo. Welke lijnen zijn hiervoor in beeld?

Antwoord: Aan HTM is gevraagd een berekening te maken voor de kosten van de exploitatie. In bijlage 2 van het Raamwerk RegioRail is aangegeven dat de kosten voor exploitatie inclusief beheer en onderhoud op basis van de berekeningen van HTM uitkomen op een tekort van zo'n € 2,4 miljoen euro. En dat bij de contra-expertise de jaarlijkse kosten uitkomen op € 2.0 miljoen per jaar. Dit is een verschil van € 400.000,- euro. Wij hebben een contra expertise laten uitvoeren om de getallen van HTM te controleren voor Groningse situatie. Wij hebben ervoor gekozen om tussen deze bedragen in te gaan zitten. Hierdoor is er een marge van +/- 10%. In de volgende fase worden de exploitatiekosten nog nauwkeuriger in beeld gebracht. Hiervoor wordt een computermodel gemaakt waarin de infrastructuur tot in detail wordt ingevoerd en exact kan worden geconstateerd wat dit betekent voor de exploitatie. In de huidige exploitatieberekeningen zijn het schrappen van lijnen 11 (tussen Hoofdstation en Zernike) en 15 reeds verwerkt. Het schrappen van extra buslijnen is één van de mogelijke keuzes die onderzocht kan worden om het exploitatietekort te reduceren. Hierin is nog geen keuze gemaakt. In de volgende fase van het project zullen alle mogelijke opties verder worden onderzocht en uitgewerkt. Dit wordt na afronding van het Voorlopig Ontwerp, in het voorjaar van 2010, aan u voorgelegd.

Vraag 13: Om het exploitatietekort te verlagen kan aan een aantal knoppen worden gedraaid. Wat levert het draaien aan die knoppen exact op en welke onzekerheidsmarges zitten in de opbrengsten (m.a.w. in welke mate is voorspelbaar dat de exploitatie gehoorzaam is de knoppen en de bedienaar van die knoppen?)

Antwoord: Zoals hierboven aangegeven is op dit moment slechts aangegeven welke opties er zijn. In de volgende fase worden deze verder onderzocht en uitgewerkt. Dit wordt na afronding van het Voorlopig Ontwerp, in het voorjaar van 2010, aan u voorgelegd.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:

, voorzitter.

, secretaris.