



Strukton

De kracht van pps in lightrail

Over de groeiende noodzaak van lightrail in stedelijke gebieden, de voordelen van publiek-private samenwerking en de gebundelde krachten van Strukton.



Strukton pleit voor pps in lightrail om sneller en effectiever tot de realisatie van openbaar vervoer te komen, en voegt de daad bij het woord. Strukton is een ervaren manager van pps-projecten en fullserviceprovider van railsystemen in Europa. Onder de naam TramTeam draagt Strukton samen met bestuurders integrale oplossingen aan voor stedelijke vervoersproblemen.

Politici en bestuurders staan voor de vraag hoe zij hun stedelijke omgevingen leefbaar en toegankelijk kunnen houden. Wat metropolen overkomt, dreigt ook in middelgrote steden. Verkeerscongestie. Overschrijding van milieunormen. Lightrailverbindingen kunnen zorgen voor een ommekeer. Zij zijn immers schoner dan wegvervoer en ruimtebesparend. Daar zijn alle partijen het wel over eens. Maar daarmee liggen de verbindingen er nog niet.

Het is niet eenvoudig om steden uit te rusten met een efficiënt lightrailsysteem. De ontwikkeling van een lightrailsysteem is vaak complex en vraagt om een zorgvuldige organisatie van expertise en middelen. In de besluitvorming stuit de lokale politiek regelmatig op gevestigde belangen die lang niet allemaal dezelfde zijn. Ook de klassieke financieringsstructuur en de wettelijke kaders voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van stedelijk openbaar vervoer maken het er niet makkelijker op. De uitvoering tenslotte is technisch en organisatorisch ingewikkeld.

In Nederland mag publiek-private samenwerking in de lightrailsector nog in de kinderschoenen staan, in andere Europese landen bewijst pps haar voordelen. In heel Europa waren medio 2010 ruim 80 pps-lightrailconcessies in verschillende stadia van ontwikkeling. In Engeland, Duitsland, Portugal en recent ook België neemt het aantal pps-projecten sterk toe.

De voordelen van publiek-private samenwerking in lightrail

De verschijningsvormen van pps zijn divers. Een gebouw vraagt een andere contractvorm dan een lightrailsysteem. Een project met innovatie brengt andere risico's mee dan een met bewezen technologie. Soms heet een overeenkomst DBFM naar Design, Build, Finance en Maintain. Soms komt de O van Operate erbij. In andere gevallen gaan overheid en consortium een alliantie aan. Maar in alle gevallen is de aanpak integraal en vaak gaat het om een samenwerking van zo'n 20 jaar waarin overheid en marktpartij ieder hun verantwoordelijkheid nemen en doen waar zij goed in zijn. De een voert beleid en bewaakt kwaliteit. De ander ontwerpt, bouwt, onderhoudt, financiert en exploiteert. De risico's zijn evenwichtig verdeeld, de ambities dezelfde. Met duurzame oplossingen zo snel mogelijk een knellend vervoersprobleem uit de wereld helpen.





Traditionele aanpak

De overheid knipt het project op in delen: planvorming, ontwerp, bouw, beheer, onderhoud en exploitatie. In iedere nieuwe fase sluit zij aparte overeenkomsten met ingenieursbureaus, aannemers, beheerders en vervoerbedrijven.

De overheid is zelf verantwoordelijk voor de coördinatie én draagt de bijbehorende risico's.

De overheid moet zelf investeren. De financieringsstructuur bij de overheid maakt dat niet eenvoudig. Hierdoor kan het lang duren voor een project van de grond komt.

Mogelijke gevolgen: versnippering, technische problemen, overschrijding van het budget en het uitlopen van de planning.

> Publiek-private samenwerking

> De overheid specificeert haar wensen zo helder en functioneel mogelijk. De marktpartij komt met een integrale technische oplossing die optimaal rekening houdt met de volledige levenscyclus.

> De verantwoordelijkheid voor de interfaces tussen technische systemen en de diverse fasen van het ontwikkelingsproces ligt bij de marktpartij.

> De private partners trekken de financiering aan. De banken zien er nauwgezet op toe dat de beste oplossing tot stand komt, omdat betrouwbare inkomsten uit het project de enige zekerheid vormen dat de financiering wordt afgelost.

> De kans op overschrijdingen van tijd en budget vermindert omdat inkomsten uit het project hierdoor onmiddellijk onder druk komen. De afstemming tussen vervoer en infrastructuur is maximaal, omdat verstoringen tot een lagere vergoeding leiden voor de private partij.

Praktijkvoorbeelden

Lightrailprojecten waarvoor TramTeam complete lightrailsystemen kan ontwerpen, bouwen, financieren, onderhouden en exploiteren.



TramTeam
Stockholm | Sweden

Zweden. Tvärbana City

Van museumlijn naar moderne lightrailverbinding

In augustus 2007 kondigde de vervoersautoriteit Storstockholms Lokaltrafik (SL) de aanbesteding aan van de DBFMO-concessie Djurgårdslinjen. SL vervoert dagelijks in de Stockholmregio 650.000 mensen in bus, trein, tram en metro. De aanbesteding betreft een bestaande lijn in het centrum van Stockholm waarop momenteel museumtrams rijden als een toeristische attractie. Het doel is om deze lijn met moderne lightrailvoertuigen ook commercieel te exploiteren. In juni 2008 kreeg dit project een andere vorm en een andere naam: Tvärbana City. De scope is aanmerkelijk uitgebreid.

België. Spartacus

Sneltramlijn tussen universitaire campussen Diepenbeek en Maastricht

Met het Spartacusplan wil de Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn een hoogwaardig netwerk van regionaal openbaar vervoer in Limburg ontwikkelen en een regionaal netwerk van snelle verbindingen tussen de steden tot stand brengen. Een belangrijk onderdeel hiervan vormt de aanleg van een grensoverschrijdende sneltramlijn tussen de universitaire campussen van het Belgische Diepenbeek en het Nederlandse Maastricht. De sneltramlijn is van strategisch belang voor de verdere ontwikkeling van de Transnationale Universiteit Limburg, het vlot laten verlopen van het woon-werkverkeer tussen beide Limburgen en het versterken van de toeristische en economische aantrekkingskracht van Hasselt en Maastricht.



Nederland. RegioTram Groningen

De RegioTram is het idee van de Regio Groningen - Assen, Provincie Groningen en gemeente Groningen om de bereikbaarheid van de regio en de stad op een duurzame manier te verbeteren. In de eerste fase ligt het accent op de tram in de stad Groningen en op het spoor in de regio. In de regio gaan meer treinen rijden. Er komen nieuwe stations en nieuwe verbindingen tussen Groningen en Veendam en Groningen en Heerenveen. De stad Groningen krijgt twee tramlijnen: lijn 1, vanaf het Hoofdstation naar universiteitscentrum Zernike, én lijn 2, langs het UMCG naar Kardingse.

Meer informatie over deze projecten is te vinden op www.struktonpps.com

De kracht van Strukton

Voor pps-oplossingen in lightrail bundelen twee Struktonbedrijven hun krachten: Strukton Integrale Projecten en Strukton Rail.

Strukton Rail is een fullserviceprovider en systeemintegrator voor railsystemen in Europa. De onderneming heeft vestigingen in Noorwegen, Zweden, Duitsland, Nederland, België en Italië. Alle inspanningen van de organisatie zijn gericht op het ontwikkelen, bouwen, vernieuwen en instandhouden van railinfrastructuur en elektrische systemen in railgebonden voertuigen. Het doel is het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken.

Strukton Integrale Projecten is als manager en investeerder actief in de groeiende markt van pps-concessies in Nederland en Europa. De organisatie biedt innovatieve en integrale oplossingen op het gebied van overheidshuisvesting, infrastructuur, (light)rail, zorg en onderwijs die uitgaan van de totale levenscyclus van een project.

Beide bedrijven zijn onderdeel van Strukton, fullserviceprovider van infrastructuur- en accommodatieoplossingen.



Strukton

Westkanaaldijk 2, 3542 DA Utrecht

Postbus 1025, 3600 BA Maarssen

www.struktonrail.nl

www.struktonpps.com