

### .3 SV tramvloot optimalisatie (2020MM88) Ter bespreking

PVV: In de BO-Mirt verkenning gaat het onder andere over de doortrekking van de tram naar Zeist en misschien nog wel verder. GS wil betrouwbaar vervoer en tramsysteem voor de reiziger garanderen. Maar waarom heeft u nu pas het inzicht verkregen dat er meer tramstellen moeten zijn? Dit maakt uiteindelijk de totale Uithoflijn nog véél duurder, en ook de exploitatiekosten worden hoger dan eerder aan PS werden voorgesteld. Nog afgezien van de nu al noodzakelijke onderhoud aan de combi-deklaag? Nu lijkt het voor de PVV dat achteraf, te voorziene noodzakelijke investeringen worden gepresenteerd. Graag een reactie van GS.

Antwoord: GS heeft in 2016 vanuit financieel oogpunt weloverwogen besloten om een minimaal aantal van 22 41-meter trams aan te schaffen (GS besluit 2016 25 oktober, 819A9D0B). Hierdoor werd een mogelijke extra investering voor het aanschaffen van extra benodigde 41-meter CAF trams bewust vooruitgeschoven omdat er op dat moment nog te veel onzekere factoren waren (bijvoorbeeld t.a.v. de vervoerkundige koppeling tussen de Uithoflijn en Sunij-lijn) en we een mogelijke desinvestering wilden voorkomen. In het projectbesluit staat dat de aanschaf van eventueel benodigde extra 41-meter CAF-trams ter optimalisatie van de tramvloot tijdig én op een kosteneffectief moment zal moeten plaatsvinden. Inmiddels zijn ervaringen opgedaan met de CAF trams en de Uithoflijn waarmee de uiteindelijke benodigde reserve en daarmee tramvloot is bepaald.

PvdD: Het college schrijft: "Voortschrijdend inzicht leert ons dat de huidige vloot niet robuust is vanaf de vervoerskundige koppeling van de Uithoflijn en de SUNIJ-lijn en dus niet toereikend is om het overeengekomen exploitatiemodel te kunnen faciliteren. Er zijn hiervoor in totaal vijf extra 41-meter CAF trams nodig waardoor de vloot eveneens beschikt over voldoende reserve om noodzakelijk preventieve- en correctieve onderhoudswerkzaamheden te verrichten en ondertussen ook de exploitatie volledig te continueren. Deze vlootoptimalisatie maakt de vloot robuust alsmede toekomstbestendig dit betekent ook dat indien nodig het aantal omlopen kan worden uitgebreid."

In het besluit onder het tweede punt staat echter dat uitbreiding met vier trams als een soort van terugvaloptie wordt gezien. 1. Wat betekent de mogelijke keuze voor 4 trams voor de robuustheid en toekomstbestendigheid van de vloot, nu het college schrijft dat hier 5 extra trams voor nodig zijn?

Antwoord: Bij de aanschaf van 4 extra trams zal de vloot minder robuust en toekomstbestendig zijn. Indien er een voertuig minder bijbesteld wordt dan zal dit ten koste gaan van de operationele reserve of de mogelijkheid om het aantal omlopen uit te breiden. Indien het aantal omlopen wordt uitgebreid dan zal dit leiden dat niet een 75m tramstel maar een enkele 33m als operationele reserve ter beschikking staat om een defect 75m tramstel op de lijn te vervangen. Ook zal in het geval van bijvoorbeeld een grote schade dit kunnen leiden tot materieel te kort doordat dit niet opgevangen kan worden uit de reserve.

2. Heeft het college recent nog gesproken met CAF over de mogelijkheid om de overeenkomst te wijzigen voor 5 trams? Zo ja, wat is de stand van zaken? Antwoord: Deze gesprekken met CAF lopen via het projectteam van de Provincie. De leverancier wil de trams leveren tegen de overeengekomen prijs en levertijd. Waarbij nu de zekerheid bestaat dat de trams identiek zullen zijn aan de reeds bestelde trams.

3. Wat betekent de mogelijke keuze voor niet 5 maar 4 trams voor de onder punt 3 van het besluit genoemde hoogte van de jaarlijkse lasten? Antwoord: De jaarlijkse kapitaallasten bedragen bij 4 trams € 480.243,-.

In de onderstaande tabel zijn alle financiële implicaties voor het beheer en onderhoud weergegeven. Kosten gemiddeld per jaar Besparing gemiddeld per jaar Reiniging € 38.000,- WA-verzekering € 41.866,- Brandverzekering € 9.570,- Rangeer en tramkoppelingskosten € 34.852,- Totaal € 54.584,-

4. Met welke scenario's houdt het college rekening, met betrekking tot verwachte reistijd, en daarbij komende extra kosten voor trams, in het geval dat de verwachte reistijd van 17 minuten niet gehaald wordt? Antwoord: De rijtijd van 17 minuten is een van de projecteisen van het project Uithoflijn. De projectorganisatie moet aantonen dat het kan voldoen aan alle projecteisen, waaronder ook de eis van een rijtijd van 17 minuten. Momenteel is, o.a. door exogene oorzaken, de gemiddelde rijtijd van 17 minuten (nog) niet aangetoond. Er worden meerdere oplossingen onderzocht waaronder het uitbreiden van het aantal omlopen één van de mogelijke oplossingen is. Met de uitbreiding van 5 extra CAF trams beschikt de vloot over voldoende reserve waarmee het mogelijk wordt een eventuele extra omloop te faciliteren. Aanvullend op de eenmalige investering van vijf extra trams, is bij een uitbreiding van het aantal omlopen sprake van een jaarlijkse toename van de onderhoudskosten. Deze toenemende onderhoudskosten worden geraamd op € 217.600,- per jaar (dit bedrag geldt voor de gehele tramvloot).

VVD: Het college noemt drie argumenten om tot aanschaf van 5 nieuwe trams over te gaan: De ambitie van het college om hoogwaardig en kwalitatief tramvervoersysteem te bieden. Het is nu een kosteneffectief moment om de tramvloot te optimaliseren. De huidige vervoerscapaciteit is gemaximeerd tot 30-40% van de beschikbare capaciteit en dus moet de beschikbare capaciteit uitgebreid worden om meer mensen te kunnen vervoeren. Antwoord: In het statenvoorstel staan de onderstaande argumenten: • De noodzaak voor het uitbreiden van de vloot is onderschreven door verschillende studies en analyses zoals de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse. Dit om in de

nabije toekomst, waarin een forse toename van het aantal reizigers wordt voorspeld, ook een betrouwbaar kwalitatief hoogwaardig tramvervoersysteem te kunnen garanderen. • Met de uitbreiding van vijf CAF 41-meter trams is het mogelijk het aantal omlopen uit te breiden en is er voldoende reserve om noodzakelijk preventieve- en correctieve onderhoudswerkzaamheden te verrichten en ondertussen ook de exploitatie volledig te continueren. De vloot wordt hiermee toekomstbestendig. • Indien de bestelling voor 1 augustus 2020 wordt geplaatst, is het mogelijk om

identieke trams aan te schaffen tegen een overeengekomen prijs en leveringstermijnen. Tot januari 2022 is het op basis van de koopovereenkomst mogelijk om binnen de gegunde aanbesteding bij CAF Trams bij te bestellen. Ervaringen van andere trambedrijven leert dat een latere bestelling tot een aanzienlijke hogere prijsstelling leidt voor de Provincie.

De VVD is een groot voorstander van een 'lightrail' vervoersysteem. Reizigers de optie bieden om gebruik te maken van een goed werkend tramvervoersysteem past in dat plaatje. Tegelijkertijd vinden wij dat de Provincie, onder de huidige omstandigheden en omdat de aanschaf van nieuwe trams veel geld kost, kritisch moet zijn en blijven in het nemen van een investeringsbeslissing, zoals in dit SV verwoord.

Daarom heeft de VVD de volgende vragen: Tegen welke scenario's heeft het college de alternatieven aangehouden, voordat zij concludeerde dat de alternatieven niet bijdragen aan de provinciale ambitie? Antwoord: De provincie staat voor een hoogwaardig en kwalitatief tramvervoersysteem. Oftewel een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling waarbij voldoende vervoerscapaciteit wordt aangeboden. De onderstaande oplossingsrichtingen en alternatieven zijn overwogen: • De tramvloot niet uit te breiden; • De tramvloot uit te breiden met 3 CAF 41-meter voertuigen; • De tramvloot uit te breiden met 4 CAF 41-meter voertuigen. De bovenstaande alternatieven leiden allen tot een minder robuuste vloot omdat er minder reserve trams ter beschikking zijn.

Indien er een voertuig minder bijbesteld wordt dan zal dit ten koste gaan van de operationele reserve. Er zal dan niet een 75m tramstel maar een enkele 33m als operationele reserve ter beschikking staan om een defect 75m tramstel op de lijn te vervangen. Ook zal in het geval van bijvoorbeeld een grote schade dit kunnen leiden tot materieel te kort.

Indien er niet vijf maar drie extra trams worden besteld zal naast de hierboven beschreven impact op de operationele reserve er tevens structureel een 67m tramstel in exploitatie worden ingezet met een lagere reizigerscapaciteit. Bij drukte kan dit leiden dat niet alle reizigers direct meekunnen en op het volgende tramstel zullen moeten wachten.

Indien er besloten wordt de vloot niet uit te breiden zal dit leiden de structurele inzet van enkele 33m trams in plaats van 75m tramstellen. Er moet rekening mee gehouden worden dat er dan drie omlopen continu enkel zullen zijn uitgevoerd met een veel lagere reizigerscapaciteit. Een enkele 33m tram heeft onvoldoende vervoerscapaciteit en dit zal zeker in de spits er toe leiden dat het grootste deel van de reizigers niet met de tram mee kan. Ook zal er geen operationele reserve tram (stel) beschikbaar zijn om storingen op de lijn direct te kunnen opvangen.

In welke mate is onderzocht of de leverancier mogelijk bereid is om de huidige contractuele condities te verlengen? Antwoord: Tot januari 2022 is het op basis van de koopovereenkomst mogelijk om binnen de gegunde aanbesteding bij CAF Trams bij te bestellen. Indien er op een later moment besloten wordt om trams bij te bestellen zal de levertijd aanzienlijk langer zijn. Op dit

moment gelden er tot 1 augustus nog overeengekomen levertermijnen en de mogelijkheid om identiek trammaterieel bij te bestellen. Dit betekent dat binnen een jaar na de vervoerskundige koppeling de vloot beschikt over voldoende materieel om de ambitie te kunnen waarmaken en toekomstbestendig is.

Welk inzicht bestaat bij het college over het aantal mensen, dat nu wel gebruik wil maken van het tramvervoersysteem, maar dat niet kan omdat de capaciteit is gemaximeerd? Antwoord: Op dit moment wordt er landelijk vanuit gegaan dat circa 40% van de capaciteit van het stad- en streekvervoer beschikbaar is. We verwachten niet dat het vaak gebeurt dat reizigers niet mee kunnen met tram of bus, omdat de vervoervraag ook fors lager ligt. Het aantal reizigers is wel weer aan het stijgen. Dit zullen we de komende periode daarom goed monitoren, zodat we knelpunten hierin snel signaleren en hierop in kunnen spelen. Er wordt door de vervoerders en provincie ook overleg gevoerd met onderwijsinstellingen, waaronder met name die op het Utrecht Science Park, om afspraken te maken over bijvoorbeeld spreiden van les-/collegetijden en zo de beschikbare capaciteit van tram en bus zo efficiënt mogelijk te benutten.