

## 2.3 SV tramvloot optimalisatie (2020MM88) Ter bespreking

PvdA:

GS vraagt ons om extra budget beschikbaar te stellen voor 5 extra trams om de dienstregeling te optimaliseren. Dit onder andere vanwege het voorspelde toegenomen aantal reizigers in de nabije toekomst. De wereld is echter ingrijpend veranderd na deze voorspelling. Reizigersaantallen zijn drastisch teruggelopen in het OV, en de vraag is of deze, met de diepe economische crisis die ons op de hielen zit, op korte of middellange termijn nog wel terugkomen. Het is daarnaast de vraag of dit überhaupt wel wenselijk is, en of OV zoals wij het kenden wel de beste manier van duurzaam vervoer voor de toekomst is, als het coronavirus, of varianten daarop, nog jaren onder ons gaan blijven. Kunnen we op de langere termijn niet beter investeren in bijvoorbeeld de fiets en schone, stille (deel)auto's? Onze fractie heeft helaas geen glazen bol en wij gaan ervan uit dat ook het college hier geen uitspraken over kan doen.

Wel zijn wij kritisch op deze extra uitgaven voor trams die voorlopig maar matig gevuld zullen worden. De investeringen worden maar heel langzaam terugverdiend, het is de vraag of wij wel behoefte hebben aan identieke trams in de toekomst (moeten die bijvoorbeeld niet heel anders worden ingedeeld en kleiner in plaats van groter worden) en of de prijzen als gevolg van de recessie niet eerder zullen dalen dan stijgen. Wij zijn, kortom, nog niet geheel overtuigd van de noodzaak om hier op dit moment te investeren. Wij vragen de gedeputeerde dan ook om op genoemde risico's te reflecteren.

Antwoord: Ook het college heeft geen glazen bol. Toch valt er wel iets over te zeggen. De terugval in OV reizigers is op dit moment gevolg van sterk capaciteitsbeperkende maatregelen door de coronacrisis, die van beperkte duur zullen zijn op langere termijn bekeken. Als deze opgeheven zijn, dan zullen er mogelijk structureel minder reizigers voor het OV zijn vanwege economische recessie, meer thuiswerken en angst voor besmetting, maar dan gaat het toch eerder om orde grootte van een 10-20% minder reizigers. Niet vergeten moet worden dat het probleem bij tram 22 eerder was dat deze te snel al aan zijn capaciteitsgrenzen zou zitten. Dus ook met enige reizigersterugval voor enkele jaren, blijft de geplande capaciteit nodig. Ook omdat het OV een oplossing blijft voor de plekken waar een grote reizigersvraag vraagt om ruimte efficiënte oplossingen.

Het anders indelen van de trams is niet dan wel heel beperkt mogelijk. Kleine aanpassingen ten aanzien van de passagiersruimte zouden mogelijk kunnen worden doorgevoerd wat onmiddellijk zou leiden tot een verhoging van de aanschafprijs. Onder de huidige overeenkomst is het alleen mogelijk trams te bestellen met een lengte van 33 meter of 41 meter. Indien er kortere trams besteld dienen te worden zal dit opnieuw aanbesteed moeten worden omdat hiervoor geen opties zijn opgenomen in de koopovereenkomst.

Tot slot is het goed om op te merken dat de orderportefeuille van de tramproducent zeer vol is. De prijzen van de trams zullen als gevolg van de recessie niet gaan dalen. De prijzen van de trams zijn

contractueel al vastgelegd. Ten gevolge van indexering zal bij een latere bestelling de prijzen van de trams alleen maar hoger worden.

SGP 1. Waarom is er vanaf het begin niet voor gekozen om alle trams in één keer te bestellen? Had dat uiteindelijk niet vele miljoenen bespaard?

Antwoord: Indien direct 27 (in plaats van 22) 41-meter CAF trams besteld waren, dan had dit inderdaad tot een besparing ten opzichte van de huidige situatie geleid. Echter, 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 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. Dat moment is nu gekomen omdat er de mogelijkheid is om identieke trams met een overeengekomen leverplanning tot 1 augustus 2020 te bestellen.

Had dat uiteindelijk niet vele miljoenen bespaard?

Antwoord: Het was inderdaad goedkoper geweest indien de trams gelijk mee besteld waren. Prijsverschil bedraagt € 738.842,- per tram. Dit onderstreept de noodzaak nu niet opnieuw deze investering vooruit te schuiven.

2. Hoeveel extra trams zijn nodig als de topeisen van UHL wel worden gehaald?

Antwoord: Vijf trams. Met de bestelling van vijf extra trams 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 blijkt dat de gemiddelde rijtijd van 17 minuten niet realiseerbaar blijkt dan beschikt de vloot over voldoende reserve waarmee het mogelijk wordt een eventuele extra omloop te faciliteren.

Wanneer verwacht u te kunnen aangeven of de topeisen al dan niet gehaald worden?

Antwoord: De aantoning door het project Uithoflijn dat aan alle (top)eisen is voldaan, maakt onderdeel uit het proces van verificatie en validatie en dient dit jaar te worden afgerond alvorens de projectorganisatie decharge kan worden verleend.

3. Hebt u overwogen de impact van corona op het Utrechts OV op de lange termijn af te wachten alvorens deze nieuwe bestelling te plaatsen?

Antwoord: Ja dat hebben wij overwogen. Het is echter onduidelijk hoe lang de corona maatregelen van kracht blijven. Deze bestelling dient voor de komende 30 jaar (levensduur van de tram). Om de huidige prijzen en levertijd in stand te kunnen houden dient er voor 1 augustus een bestelling bij leverancier CAF geplaatst te worden. Tot januari 2022 is het op basis van de koopovereenkomst mogelijk om binnen de gegunde aanbesteding bij CAF Trams bij te bestellen. Echter zal dit leiden tot een hogere prijsstelling en een latere levering omdat de voor de provincie gereserveerde

productiecapaciteit hiermee vervalt. Ook is het niet zeker dat de trams dan nog identiek zijn aan de reeds afgenomen en bestelde trams. Dit leidt tot meerkosten voor het beheer en onderhoud.

CU: De ChristenUnie leest in de stukken dat de aanschaf van extra trams bij de initiële aanschaf weloverwogen en doelbewust naar voren is geschoven. Ook lezen wij dat er nu voortschrijdend inzicht is waardoor er nu extra trams aangeschaft zouden moeten worden. Wij begrijpen daar helemaal niets van en laten ons daarom aan de hand van de volgende vragen graag meenemen door het college:

- Wat waren de wel overwogen argumenten om indertijd niet direct tot bestelling over te gaan?

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. Dat moment is nu gekomen omdat de mogelijkheid om identieke trams met een overeengekomen leverplanning tot 1 augustus 2020 te bestellen.

- Als indertijd al bekend was dat extra tramstellen besteld moeten worden, waarom is dan blijkens het voorliggende besluit sprake van vijf extra trams als de overeenkomst wel rechtmatig gewijzigd kan worden en vier als de overeenkomst niet rechtmatig gewijzigd kan worden? Antwoord: Het was indertijd niet bekend hoeveel extra trams eventueel besteld zouden moeten worden. De inschatting destijds was dat er na de vervoerskundige koppeling er minimaal 22 en maximaal 26 41-meter CAF trams benodigd zouden zijn. Ervaring in de exploitatie zou moeten uitwijzen hoeveel trams definitief benodigd zijn. Voortschrijdend inzicht leert ons nu dat een aantal van 27 41-meter CAF trams een betrouwbaar en toekomst vast systeem oplevert. Het contract voorziet in de rechtmatige aanschaf van 26 trams, het is de verwachting dat ook de 27e tram rechtmatig aan de bestelling kan worden toegevoegd, dit wordt momenteel onderzocht.

- Als indertijd al bekend was dat extra tramstellen besteld moeten worden, waarom is daar dan niet in het vigerende contract voorzien in de mogelijkheid al die extra trams aan te schaffen? Antwoord: Er is in het contract in voorzien. De inschatting was dat maximaal 26 41meter CAF trams benodigd waren. Het contract voorziet in de aanschaf van deze 26 CAF 41-meter voertuigen. Echter, er is dus voor gekozen om een minimum aantal van 22 41-meter CAF trams aan te schaffen.

- Als indertijd al bekend was dat extra tramstellen besteld moeten worden, waarom is die komende bestelling dan niet al in de vigerende begroting en onder die noemer opgenomen? Antwoord: De post OV-kapitaallasten is juist ruim begroot en houdt rekening met wensen/ontwikkelingen die zich voor doen in het tramsysteem. Het was indertijd niet bekend hoeveel extra trams eventueel besteld zouden moeten worden. De inschatting destijds was dat na de vervoerskundige koppeling er

minimaal 22 en maximaal 26 41-meter CAF trams benodigd zouden zijn. Ervaring in de exploitatie zou moeten uitwijzen hoeveel trams definitief benodigd zijn. Voortschrijdend inzicht leert ons nu dat een aantal van 27 41-meter CAF trams een betrouwbaar en toekomst vast systeem oplevert. Het contract voorziet in de rechtmatige aanschaf van 26 trams, het is de verwachting dat ook de 27e tram rechtmatig aan de bestelling kan worden toegevoegd.

- Welk voortschrijdend inzicht (pagina 2, alinea onder tabel, vierde regel, laatste twee woorden) is er? Op dezelfde bladzijde wordt immers verwezen naar een rapport uit 2011 (vierde beschreven regel). Antwoord: Er is ervaring opgedaan met de exploitatie op de UHL. Momenteel wordt de rijtijd onderzocht en geoptimaliseerd waarbij exogene oorzaken de rijtijd beïnvloeden. Daarnaast is gebleken dat de inzet van een operationele reserveset (die bij een storing direct ter vervanging beschikbaar is) leidt tot een beperking of het geheel voorkomen van rituitval. De mogelijke extra benodigde omloop en de operationele reserveset zijn noodzakelijk om een betrouwbare dienstregeling met hoge frequentie tot 16x per uur mogelijk te maken.

- Kan het college reflecteren op de al dan niet schijnbare tegenstelling in woordkeuze tussen weloverwogen en doelbewust naar voren geschoven enerzijds en voortschrijdend inzicht anderzijds? Wij zouden verwachten en veronderstellen dat er ofwel sprake is van voortschrijdend inzicht, ofwel van een doelbewuste keuze, maar dat die twee elkaar in het voortschrijden der tijd in deze casus uitsluiten. Antwoord: In 2016 is er een bestelling gedaan van 22 CAF 41m voertuigen. Er is weloverwogen en doelbewust het minimum aantal benodigde trams besteld 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. De voortschrijdende inzichten zijn opgedaan bij de exploitatie van de UHL.