

**College van Gedeputeerde Staten**  
**Statenvoorstel**

DATUM	8 juli 2020	NUMMER PS	PS2020MM08
DOMEIN	Mobiliteit	COMMISSIE	Cie. M&M
STELLERS	S. Epema / F. Decates	DOORKIESNUMMER	
DOCUMENTNUMMER	820E1979	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

---

**Titel** : Tramvloot optimalisatie

---

**Inhoudsopgave**

Besluit	pag. 5
Toelichting	pag. 6-8
Bijlage(n):	GEHEIME BIJLAGE 1 - Financiële onderbouwing Tramvloot optimalisatie GEHEIME BIJLAGE 2 - Tramvloot optimalisatie

---

Aan Provinciale Staten,

**Inleiding**

De provincie staat voor een hoogwaardig en kwalitatief tramvervoersysteem. Om een betrouwbaar tramvervoersysteem voor de reiziger te kunnen garanderen en faciliteren is voldoende beschikbaar trammaterieel een vereiste. Beschikbaar trammaterieel en tramvloot is niet hetzelfde. Trams hebben geregeld onderhoud nodig en zijn dan dus niet operationeel inzetbaar. Dit kan door onder andere geplande onderhoudswerkzaamheden of schadeherstelwerkzaamheden. Om een betrouwbaar tramvervoersysteem voor de reiziger te kunnen garanderen en faciliteren zijn reserve trams een vereiste om rituitval te voorkomen. Reserve trams maken het dus mogelijk om de dienstregeling ongewijzigd te continueren en zien daarmee toe op het waarborgen van de betrouwbaarheidsdoelstelling.

*Voorgeschiedenis*

In 2015 heeft Bestuur Regio Utrecht<sup>1</sup> na een Europese aanbesteding de Spaanse spoorwegfabrikant CAF gecontracteerd als de leverancier voor het leveren van een volledig nieuwe tramvloot. Gekozen is voor twee typen trams: CAF 33-meter en CAF 41-meter trams. In 2015 zijn 27 33-meter CAF trams voor de Uithoflijn aangekocht. Vervolgens zijn in 2017 door provincie Utrecht ter vervanging van het afgeschreven SIG-trammaterieel op de SUNIJ-lijn 22 41-meter CAF trams bijbesteld. Na de vervoerskundige koppeling van beide tramlijnen tot één tramlijn zal het CAF trammaterieel het gehele tramtracé bedienen. Het aantal trams dat gelijktijdig nodig is om het geplande exploitatiemodel te faciliteren wordt uitgedrukt in omlopen.

Deze twee tramtypen maken het mogelijk om de tramlengte, en daarmee de vervoerscapaciteit, aan te passen op het aantal reizigers. Deze twee tramtypen maken twee gekoppelde tramstel combinaties mogelijk. De 75-meter tram, bestaande uit één 33-meter tram en één 41-meter tram en de 67-meter tram, bestaande uit twee 33-meter trams (voertuigcombinaties zijn vanwege de koppeling één meter langer). De infrastructuur laat een gekoppeld tramstel van twee 41-meter trams niet toe.

Om de tramvlootomvang te bepalen worden verschillende factoren meegenomen en zorgvuldig afgewogen. Van belang hierbij is de noodzakelijke frequentie per uur per richting en de gewenste tramlengte. Eveneens moet rekening gehouden worden met de tijdsduur van één volledige omloop. Voor het berekenen van de vlootomvang is in 2015 uitgegaan van een rijtijd van 17 minuten op het Uithoflijn tracé om na de vervoerskundige koppeling 16 keer per uur per richting te rijden met 75-meter tramstellen. Met een rijtijd van 17 minuten is de materieelbehoefte 22

---

<sup>1</sup> Tot 1 januari 2015 was Bestuur Regio Utrecht (BRU) verantwoordelijk voor het tramvervoer in de regio Utrecht. Door de invoering van de wet Afschaffing Plusregio's zijn de verkeer- en vervoertaken van BRU per 1 januari 2015 over gegaan naar de Provincie Utrecht. De gunning aan CAF heeft nog plaatsgevonden onder BRU. De koopovereenkomst is getekend op 30 januari 2015.

gekoppelde tramstellen van 75-meter. De huidige vloot kan echter maximaal 22 75-meter tramstellen leveren en beschikt dan dus niet over reserve tramstellen.

De noodzaak voor het aanschaffen van een groter aantal 41-meter type CAF trams, dan de huidige 22, is onderschreven door verschillende studies en analyses zoals de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse uit 2011<sup>2</sup>. Dit om in de nabije toekomst, waarin een toename van het aantal reizigers wordt voorspeld, ook een betrouwbaar kwalitatief hoogwaardig tramvervoersysteem te kunnen garanderen<sup>3</sup>. Op basis hiervan heeft GS in 2016 vanuit financieel oogpunt weloverwogen besloten om op dat moment slechts een minimaal aantal van 22 41-meter trams aan te schaffen (GS besluit 2016 25 oktober, 819A9D0B). Hierdoor werd de noodzakelijke investering voor het aanschaffen van het optimale aantal benodigde aantal 41-meter CAF trams bewust vooruitgeschoven. In het projectbesluit staat dat de aanschaf van de benodigde extra 41-meter CAF-trams ter optimalisatie van de tramvloot *tijdig én op een kosteneffectief moment* zal plaatsvinden. Dat moment is nu gekomen. Binnen de gegunde Europese aanbesteding aan CAF bestaat tot januari 2022 de mogelijkheid om trams bij te bestellen. Echter bestaat slechts tot 1 augustus 2020 de mogelijkheid om identieke trams bij te bestellen conform overeengekomen prijzen en leverplanning.

#### *Benchmark optimale vloot*

Verskillende factoren en ervaringen zijn van invloed op het samenstellen van een optimale vloot, oftewel de vlootomvang. De afwegingen hiervoor worden gemaakt door de vervoersmaatschappijen zelf. In onderstaande tabel is de vloot benchmark van andere Nederlandse tramvervoerders weergegeven. Bij het interpreteren van deze tabel dient rekening gehouden te worden met de verschillende vlootgroottes. Bij een grotere vloot is de impact van een langdurige onttrekking op de reserve kleiner dan bij een kleinere vloot.

Vervoerder	Aantal trams	Dagelijkse inzet	Technische reserve aantal / %	Operationele reserve aantal / %	Totale reserve Aantal / %	Opmerking
GVB	200	178	16 / 8%	6 / 3%	22 / 11 %	
RET	120	109	11 / 9,2%	-	11/ 9,2%	
HTM	180	156	24 / 13,3%	-	24 / 13,3%	
PU	49	46	3 / 6,1%	-	3 / 6,1%	Situatie vanaf vervoerskundige koppeling

#### *Essentie / samenvatting*

De provincie Utrecht heeft de ambitie om een betrouwbaar en kwalitatief hoogwaardig tramsysteem voor de reiziger te garanderen en faciliteren. Om deze ambitie te realiseren is een robuuste en toekomstbestendige tramvloot noodzakelijk. In 2016 is een minimale vloot aangeschaft en besloten om de noodzakelijke en voorziene optimalisatie van de tramvloot *tijdig én op een kosteneffectief moment* naar later in de tijd te verplaatsen. 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.

#### *Meetbaar / beoogd beleidseffect*

De voorgestelde vlootoptimalisatie maakt het mogelijk om de provinciale ambitie van een betrouwbaar en kwalitatief hoogwaardig tramsysteem voor de reiziger te realiseren nu en in de nabije toekomst.

Hiermee geven we invulling aan:

1. De ambitie zoals geformuleerd in het coalitieakkoord 'Nieuwe Energie voor Utrecht' en het Mobiliteitsprogramma 2019 -2023 en het Uitvoeringsprogramma Openbaar Vervoer 2019 -2023;
2. De Concessieovereenkomst met Qbuzz b.v.

#### *Wettelijke grondslag*

- Wet lokaal spoor (Wls)
- Provinciewet, artikel 158
- Provinciewet, artikel 217 lid 1

<sup>2</sup> Goudappel Coffeng, Vervoerwaardestudie en betrouwbaarheidsanalyse Uithoflijn Eindrapport 22 april 2011.

<sup>3</sup> De huidige CAF-vloot is eveneens niet toereikend om in uitzonderlijke tijden, waarbij een afstandsregime van 1,5 meter van kracht is en de vervoerscapaciteit in de trams naar -30% tot -40% gereduceerd is, voldoende capaciteit te faciliteren.

### Financiële consequenties

De financiële consequenties zijn opgenomen in een bijlage (GEHEIME BIJLAGE 2 – Tramvloot optimalisatie). De informatie zoals aanschafprijzen is door de leverancier vertrouwelijk verstrekt aan de Provincie en zijn om deze reden opgenomen in een geheime bijlage.

Binnen de begroting is voldoende ruimte voor deze optimalisatie.

De kosten voor het beheer en onderhoud nemen toe met € 68.231,- per jaar. Deze toename kan worden opgevangen binnen het huidige Meerjarenonderhoudsplan (MOP) en de daarvoor beschikbare middelen van € 17,3 miljoen per jaar. De totale jaarlijkse extra lasten bedragen € 643.231,-.

### Bestuurlijke dilemma's / politieke gevoeligheid

De prestaties en kosten van het nieuwe tramsysteem staan volop in de (media)aandacht. Reizigershinder door rituitval of vertragingen leiden bijna altijd tot publiciteit en vragen. De provinciale ambitie is hoog alsmede de externe druk voor het faciliteren en garanderen van een betrouwbaar kwalitatief hoogwaardig tramvervoersysteem. Op dit moment is de vloot niet robuust voor de aanstaande vervoerskundige koppeling, waardoor de ambitie niet kan worden waargemaakt en dit maakt het optimaliseren van de tramvloot noodzakelijk. De aanschaf van vijf 41-meter trams leidt tot een evenwichtige, robuuste en tevens toekomstbestendige vloot.

Bijkomende aandachtspunten ten bate van een bestelling voor 1 augustus 2020 zijn de levering en tramtypen. 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.

























Indien ondanks alle investeringen (nieuw tracé, nieuw materieel, vervoerskundige koppeling) de vloot niet wordt geoptimaliseerd zal de provinciale ambitie niet worden waargemaakt.

### Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven

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.

Geen van deze oplossingsrichtingen en alternatieven draagt bij aan de provinciale betrouwbaarheidsambitie. In de onderstaande tabel is de onderbouwing visueel weergegeven.

Optimalisatie voorstel	Benodigd aantal		CAF 33m		CAF 41m	
	CAF 33	CAF 41				
Inzet in exploitatie	CAF 33	CAF 41				
Omloop 1- 22	22	22				
Mogelijk benodigde extra omloop (23)	1	1				
Reserve	CAF 33	CAF 41				
Preventief onderhoud	1	1				
Correctief onderhoud	1	1				
Modificatie/ schade/Groot onderhoud	1	1				
Operationele reserve	1	1				
Totaal	27	27				

### Effecten op duurzaamheid

De effecten van deze vlootoptimalisatie op duurzaamheid zijn integraal en over 30 jaar (levensduur) afgewogen en draagt bij aan duurzame instandhouding en gebruik van het Tramsysteem. Een betrouwbaar tramvervoersysteem nu en in de toekomst zorgt ervoor dat inwoners en bezoekers vaker gebruik zullen maken van het openbaar vervoer.

### Geheimhouding

Op de bijlagen 1 en 2 van dit statenvoorstel is geheimhouding opgelegd op grond van artikel 10 lid 2b. van de Wet Openbaarheid van Bestuur en artikel 25 Provinciewet.

Geheimhouding is ook in de koopovereenkomst van de trams bepaald in artikel 24.1.

De partijen zullen, zowel gedurende de looptijd van deze overeenkomst als na afloop daarvan, alle informatie die zij van elkaar ontvangen en die als vertrouwelijk wordt aangemerkt als zodanig behandelen en zij zullen deze informatie op geen enkele wijze aan een derde openbaren zonder de uitdrukkelijke voorafgaande toestemming van de partij waarvan de informatie afkomstig is.

Ook op basis van artikel 2.57, lid 1 van de Aanbestedingswet wordt bepaald dat een aanbestedende dienst geen informatie openbaar mag maken die hem door een ondernemer vertrouwelijk is verstrekt. Er is sprake van dergelijke informatie.

### **Corona-crisis**

De implicaties van de Corona-crisis zijn op dit moment nog niet geheel duidelijk maar lijken beperkt. CAF is door de Spaanse overheid geoormerkt als essentieel bedrijf. De provincie lijkt geen financieel risico te lopen door een bestelling te plaatsen. Ook is het niet de verwachting dat later bestellen zal leiden tot een betere prijsstelling voor de provincie.

De productiefaciliteiten zijn na een onderbreking van ongeveer 5 weken op 27 april weer volledig hervat. Deze korte onderbreking heeft echter wel gevolgen voor de 15 nog te leveren 41-meter trams van de eerste bijbestelling uit 2017. CAF heeft de provincie laten weten dat de levering hierdoor vertraagd is met ongeveer 2 maanden. Voor wat betreft de levering van de vijf extra 41-meter trams is de productiecapaciteit gereserveerd. CAF heeft aangegeven verder geen uitloop te verwachten.

De huidige Corona-crisis heeft impact op het aantal reizigers, men is immers gevraagd om zoveel mogelijk thuis te blijven. Nu de Corona-maatregelen stapsgewijs worden afgebouwd ligt het in de lijn der verwachting dat het aantal reizigers spoedig weer zal toenemen. Vanaf 1 juni geldt voor de OV-sector conform het Outbreak Management Team advies en besluitvorming in het kabinet een nieuwe manier van werken<sup>4</sup>. In deze fase blijft een afstandsregime van 1,5 m op stations/haltes gelden en blijft voldoende afstand bewaren de norm. Dit heeft impact op de vervoerscapaciteit die hiermee gereduceerd wordt naar 30-40% van de normale capaciteit. Om de impact hiervan te beperken en zoveel mogelijk reizigers te kunnen vervoeren zal de maximum capaciteit worden ingezet door middel van 75-meter tramstellen.

Voorgesteld wordt bijgevoegd ontwerp-besluit vast te stellen.

Gedeputeerde Staten,

Voorzitter,

Secretaris,

---

<sup>4</sup> Protocol-verantwoord-blijven-reizen-in-het-openbaar-vervoer

**Besluit van Provinciale Staten van Utrecht 15 juli 2020 tot een robuust en toekomstbestendige tramvloot**

Provinciale Staten van Utrecht; In vergadering bijeen op 15 juli 2020;

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 2 juni 2020, afdeling Mobiliteit, nummer 820DB090;

Gelezen;

Overwegende dat de in het coalitieakkoord benoemde ambitie om een betrouwbaar en kwalitatief hoogwaardig tramsysteem voor de reiziger te realiseren een provinciaal belang dient;

Gelet op;

Besluiten:

- Tot het uitbreiden van de tramvloot met vijf CAF 41-meter trams onder voorbehoud dat de overeenkomst met CAF rechtmatig kan worden gewijzigd door één aanvullend vijfde tramvoertuig af te nemen.
- Indien de koopovereenkomst niet rechtmatig gewijzigd kan worden tot het uitbreiden van de tramvloot met vier CAF 41-meter trams conform de resterende ruimte in de koopoptie zoals deze in de Inschrijvingsleidraad van 4 december 2013 is opgenomen.
- De extra jaarlijkse lasten € 643.000,- te dekken uit de mobiliteitsbegroting OV, specifiek binnen de OV-kapitaallasten en beheer- en onderhoud OV (€ 575.000,- respectievelijk € 68.000,-).
- De geheimhouding op de geheime bijlagen 1 & 2 te bekrachtigen conform het besluit van Gedeputeerde Staten van 2 juni 2020 op grond van artikel 25 Provinciewet.

w.g.

Voorzitter,

Griffier,

## 1. Wettelijke grondslag

Wet lokaal spoor (Wls)

Provinciewet, artikel 158 inzake de bevoegdheden van GS

Provinciewet, artikel 217 lid 1 inzake de administratie en de controle

## 2. Beoogd effect

De voorgestelde vlootoptimalisatie maakt het mogelijk om de provinciale ambitie om een betrouwbaar en kwalitatief hoogwaardig tramsysteem voor de reiziger te realiseren nu en in de nabije toekomst.

Hiermee geven we invulling aan:

1. De ambitie zoals geformuleerd in het coalitieakkoord 'Nieuwe Energie voor Utrecht' en het Mobiliteitsprogramma 2019 -2023 en het Uitvoeringsprogramma Openbaar Vervoer 2019 -2023;
2. De Concessieovereenkomst met Qbuzz b.v.

## 3. Effecten op duurzaamheid

De effecten van deze vlootoptimalisatie op duurzaamheid zijn integraal en over 30 jaar (levensduur) afgewogen en draagt bij aan duurzame instandhouding en gebruik van het Tramsysteem. Een betrouwbaar tramvervoersysteem nu en in de toekomst zorgt er voor dat inwoners en bezoekers vaker gebruik zullen maken van het openbaar vervoer.

## 4. Argumenten

Voor de uitbreiding van de vloot zijn 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.

## 5. Kanttekeningen

- Indien na de vervoerskundige koppeling de beoogde rijtijd niet haalbaar blijkt, betekent dit dat er nog meer trammaterieel nodig is om een betrouwbaar tramsysteem te faciliteren.
- Vier van de vijf benodigde extra 41-meter trams kunnen zonder problemen worden bijbesteld. Voor het vijfde extra voertuig dient een uitzonderingsprocedure te worden doorlopen.

## 6. Financiën

De financiële consequenties zijn opgenomen in een bijlage (GEHEIME BIJLAGE 2 – Tramvloot optimalisatie). De informatie zoals aanschafprijzen is door de leverancier vertrouwelijk verstrekt aan de Provincie en zijn om deze reden opgenomen in een geheime bijlage.

Binnen de begroting is voldoende ruimte voor deze optimalisatie.

### *Beheer- en onderhoudskosten*

De aanschaf van extra 41-meter trams heeft beperkte financiële implicaties ten aanzien van de beheer en onderhoudskosten. Dit komt doordat de onderhoudswerkzaamheden gebruiksafhankelijk zijn (kilometer gestuurd onderhoud). Een grotere vloot betekent dus een lager aantal kilometers per voertuig. Hierdoor blijven de onderhoudskosten gelijk. De onderhoudskosten zullen wel toenemen indien het nodig blijkt om het aantal omlopen van 22 naar 23 uit te breiden. Het aantal vlootkilometers zal hierdoor eveneens toenemen. Echter is hier ook sprake van indien de vloot niet wordt uitgebreid en is om deze reden buiten beschouwing gelaten. Uiteraard nemen de kosten voor het reinigen van de voertuigen wel toe alsmede de kosten van de Wettelijke Aansprakelijkheidsverzekering en de Brandverzekering.

Het uitbreiden van de vloot leidt ook tot besparingen. Een grotere vloot betekent ook het efficiënter in kunnen zetten van voertuigen wat leidt tot een besparing op rangeer- en tramkoppelingskosten. Deze besparing wordt geraamd op € 43.565,- per jaar.

In de onderstaande tabel zijn alle financiële implicaties voor het beheer en onderhoud weergegeven.

	Kosten gemiddeld per jaar	Besparing gemiddeld per jaar
Reiniging	€ 47.500,-	
WA-verzekering	€ 52.333,-	
Brandverzekering	€ 11.963,-	
Rangeer en tramkoppelingskosten		€ 43.565,-
Totaal	€ 68.231,-	

De jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten voor 5 trams nemen toe met circa € 68.231,- per jaar toe. De extra kosten kunnen derhalve binnen de lopende begroting worden opgevangen.

#### Afwikkeling projectorganisatie

Het uitbreiden van het aantal omlopen is een mogelijk alternatief dat kan worden overwogen indien de 17 minuten rijdtijd op de Uithoflijn (eis uit het Integraal Programma van eisen Uithoflijn) niet haalbaar blijkt. Hoewel de aanschaf van materieel voor 100% gefinancierd wordt door de provincie Utrecht, wordt de mogelijkheid van een financiële tegemoetkoming verkend bij de projectorganisatie Uithoflijn. Deze financiële tegemoetkoming zou kunnen bestaan uit het bekostigen van een gedeelte van het trammaterieel ten behoeve van een mogelijke extra omloop.

#### 7. Realisatie

In dit voorstel is uitgegaan van een bestelling voor 1 augustus 2020. Er is tezamen met de leverancier CAF een planning overeengekomen waarbij de bouw van de trams (inclusief testen en afnames) is gepland vanaf december 2020 (gedurende een jaar). De trams worden geleverd in de periode oktober 2021 tot februari 2022.

Hiervoor is door CAF productiecapaciteit gereserveerd.

Direct na het besluit wordt gestart met het doorlopen van de uitzonderingsprocedure voor het vijfde extra voertuig. Na het succesvol doorlopen hiervan en akkoord zal begonnen worden met het opstellen van de koopovereenkomst. Na de opdrachtbevestiging zal CAF materialen gaan bestellen voor de bouw van de voertuigen.

#### 8. Juridisch

Het bijbestellen van extra tramvoertuigen die identiek zijn aan de daaraan voorafgaande bestelling is in beginsel toegestaan tot 84 maanden na de basisbestelling (tot 30 januari 2020), voor zover dit niet in strijd is met de opties die zijn beschreven in de Inschrijvingsleidraad<sup>5</sup>. De bepalingen van de Koopovereenkomst zullen dan als een nieuwe overeenkomst gelden voor de Additionele Levering.

Om vijf 41-meter CAF trams bij te bestellen is een extra procedure noodzakelijk. Het is aanbestedingsrechtelijk zonder meer mogelijk om vier 41-meter trams bij te bestellen. Voor het vijfde voertuig wordt onderzocht of de onderhandelingsprocedure zonder aankondiging<sup>2</sup> kan worden toegepast respectievelijk de bestaande overeenkomst kan worden gewijzigd<sup>3</sup>.

#### 9. Europa

In de Europese aanbestedingsinschrijvingsleidraad is de optie tot afname van aanvullende tramvoertuigen als volgt omschreven:

1. *Optie op het leveren van 26 additionele Tramvoertuigen, type Basis-variant, ter vervanging van de huidige SIG-trams voor de SUNIJ-lijn. Hierbij wordt in het prijzenblad onderscheid gemaakt naar het jaar na ondertekening waarin de optie wordt uitgeoefend, tot een maximum van 7 jaar na contractondertekening.*

2. *Optie op het leveren van 26 additionele Tramvoertuigen, type Lange-variant, ter vervanging van de huidige SIG-trams voor de SUNIJ-lijn (zie tevens paragraaf 5.3 uit het Programma van Eisen). Hierbij wordt in het prijzenblad onderscheid gemaakt naar het jaar na ondertekening waarin de optie wordt uitgeoefend, tot een maximum van 7 jaar na contractondertekening.*

3. *Optie op het leveren van 6 additionele Tramvoertuigen, type Basis-variant, voor het opvangen van reizigersgroei op de Uithoflijn. Hierbij wordt in het prijzenblad onderscheid gemaakt naar het jaar na ondertekening waarin de optie wordt uitgeoefend, tot een maximum van 7 jaar na contractondertekening.*

4. *Opties voor energiedragers in het Tramvoertuig conform eis 456 uit het Programma van Eisen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen enerzijds een Optie voor levering en installatie van energiedragers, en anderzijds een Optie voor onderhoud/visie/vervanging van deze energiedragers voor een periode van 10 jaar na levering en installatie.*

<sup>5</sup> Inschrijvingsleidraad Materieel Uithoflijn | contractnummer: OVK-001-2013-BRU | 4 december 2013

<sup>4</sup> Artikel 3.37 Aw2012

<sup>5</sup> Artikel 2.163d Aw2012

5. *Optie voor uitgestelde levering van Serievoertuigen (Tramvoertuigen 6 t/m 27) tot een periode van maximaal 6 maanden, conform eis 5 uit het Programma van Eisen.*

Eerder heeft de Provincie reeds 22 tramvoertuigen van het 41-meter type afgenomen. Dit impliceert dat nu hoogstens nog 4 additionele voertuigen van dit type rechtmatig kunnen worden afgenomen. Vanuit het perspectief van het aanbestedingsrecht bestaat op basis van de Koopovereenkomst derhalve geen ruimte voor een vijfde tramvoertuig van het 41-meter type. Voor het vijfde voertuig wordt onderzocht of de onderhandelingsprocedure zonder aankondiging<sup>[2]</sup> kan worden toegepast respectievelijk de bestaande overeenkomst kan worden gewijzigd<sup>[3]</sup>.

Voor eerstgenoemde inkoopprocedure gelden korte termijnen. Bij die inkoopprocedure zou de Koopovereenkomst als uitgangspunt kunnen worden gehanteerd. Als vereiste voor het doorlopen van deze inkoopprocedure dient wel vast komen te staan dat een verandering van leverancier de provincie ertoe zou verplichten apparatuur aan te schaffen met andere technische eigenschappen die niet verenigbaar zijn met de technische eigenschappen van reeds geleverde apparatuur of dat zich bij gebruik en onderhoud van de aan te schaffen apparatuur onevenredige technische moeilijkheden voordoen.

Voor een wijziging van de bestaande overeenkomst is van belang dat beargumenteerd kan worden dat een verandering van opdrachtnemer:

1. niet mogelijk is om economische of technische redenen, en
2. tot aanzienlijk ongemak of aanzienlijke kostenstijgingen zou leiden voor de provincie.

Hierbij geldt als uitgangspunt dat de verhoging van de prijs niet meer bedraagt dan 50% van de waarde van de oorspronkelijke opdracht.

Volgens de technisch inhoudsdeskundigen is het zeer onwaarschijnlijk dat het uitzonderingsverzoek niet wordt ingewilligd. Dit gezien het voldoen aan de gestelde criteria om aanspraak te kunnen maken op deze uitzonderingsprocedure. Dit betekent dat de noodzakelijke vlootoptimalisatie zonder extra procedures met vier kan plaatsvinden maar dat de vijfde extra tram een extra motivatie behoeft.

#### **10. Communicatie**

Na het instemmen van Provinciale Staten met deze vlootoptimalisatie zal de procedure voor het uitzonderingsverzoek om een vijfde extra 41-meter tram aan te kunnen schaffen worden opgestart en doorlopen. Na het doorlopen hiervan zal CAF worden geïnformeerd over de gewenste vlootoptimalisatie en zal een additionele koopovereenkomst worden opgesteld en ondertekend worden. Na het tekenen van de additionele koopovereenkomst zullen alle betrokkenen, waaronder de onderhoudspartij, alsmede de pers geïnformeerd worden over deze vlootoptimalisatie.

#### **11. Bijlagen**

GEHEIME BIJLAGE 1 - Financiële onderbouwing Tramvloot optimalisatie

GEHEIME BIJLAGE 2 - Tramvloot optimalisatie