

VERGADERING VAN DE REGIORAAD

Vergaderdatum:	16 juni 2015
Agendapunt :	12
Voorstelnummer:	2015.25
Onderwerp:	Trammaterieel 15G: Budgetreservering basisbestelling

Gevraagde beslissing :

1. Kennis te nemen van de keuze om voor de aanbesteding van de 15G trams uit te gaan van koppelbare trams met een lengte van 30 meter;
2. Kennis te nemen van de notitie 'Bestelomvang 15G trams';
3. Kennis te nemen van het besluit om voor de basisbestelling uit te gaan van 63 koppelbare tweerichtingstrams met een lengte van 30 meter en een optie te nemen op de aanschaf van extra een- en/of tweerichtingstrams met een lengte van 30 meter; en
4. Kennis te nemen van de investeringsaanvraag van GVB Activa BV van € 209,1 miljoen voor de aanschaf van de 63 15G trams, inclusief alle bijkomende kosten;
5. In te stemmen met het beschikbaar stellen van een maximumbudget van € 209,1 miljoen voor de aanschaf van de 63 15G trams, inclusief alle bijkomende kosten.

Korte toelichting :

Ad 1.

GVB Activa BV is met ondersteuning van de afdeling Metro en Tram (M&T) op verzoek van de Stadsregio Amsterdam gestart met de voorbereidingen voor de aanbesteding van nieuw trammaterieel. De aanschaf van nieuwe trams is om meerdere redenen noodzakelijk, te weten:

- de ombouw van de Amstelveenlijn tot een hoogwaardige tramlijn;
- vervanging van 45 trams van de series 11G en 12G;
- de verwachte toename van het aantal reizigers op de IJtram en andere tramlijnen;
- herzieningen in het tramnetwerk na opening van de Noord/Zuidlijn.

De nieuwe trams zullen rond 2020 instromen en tot 2052 dienst doen. De werknaam voor de nieuwe serie trams is 15G (naar analogie van de werknamen van de laatste twee series trams, te weten 13G en 14G).

Op 17 maart 2015 zijn de strategische uitgangspunten voor de 15G trams met u besproken. Deze bespreking gaf geen aanleiding om de strategische uitgangspunten voor de 15G trams te wijzigen.

Een volgende stap in de voorbereiding van de aanbesteding betreft de bepaling van de bestelomvang van de 15G trams en daaraan gekoppeld de reservering van een budget voor de aanschaf van de 15G trams. De bestelomvang hangt af van de vraag wat de lengte en daarmee de capaciteit van de te bestellen trams zal zijn. Ten behoeve van het voorkeursbesluit voor de ombouw van de Amstelveenlijn is onderzocht hoe lang de trams moeten zijn om, na de ombouw van de Amstelveenlijn naar een hoogwaardige tramverbinding (HTV), aan de verwachte vervoervraag te kunnen voldoen. De conclusie indertijd was dat de tramlijn tussen Binnenhof en CS het beste uitgevoerd kan worden met trams die 30 meter lang zijn. Voor de HTV werd uitgegaan van trams met een lengte van 45 meter, waarbij is aangegeven dat deze lengte op basis van nieuwe inzichten nog kon worden gewijzigd.

Uit nadere analyses van de vervoerwaarden met Genmod (zie bijlage 1) is gebleken dat de inzet van trams met een lengte van 45 meter trams op de HTV (Westwijk – station Zuid) naar verwachting onvoldoende zal zijn om de reizigersgroei tot 2020 van maximaal 30% op te vangen zonder de maximale frequentie van 24 ritten per uur op beide lijnen tezamen te overschrijden. Bij deze frequentie zijn de wachttijden en opstellengtes voor het overige verkeer nog acceptabel. Indien de frequentie verhoogd moet worden naar 30 keer per uur worden die wachttijden en opstelvakken te lang waardoor ook het geven van prioriteit aan het openbaar vervoer in het gedrang komt. De 30% reizigersgroei is wel op te vangen door 60-meter trams (of gekoppelde 30-meter trams) in te zetten op de HTV (Westwijk- station Zuid). Dit betekent dat een substantieel deel van de 15G trams in een 30-meter uitvoering uitgevraagd zal worden. Het aantal daar bovenop te bestellen trams is naar verwachting te klein om deze als een aparte serie langere trams uit te vragen.

Een andere reden om van de aanschaf van 45-meter trams af te zien, is dat de infrastructuur van het tramnet op dit moment niet geschikt is voor de inzet van lang trammaterieel en dat voor de inzet van deze trams een wijziging van het IPvE tram noodzakelijk is. Ervaring leert dat een dergelijke wijziging veel tijd vergt, terwijl potentiële leveranciers met het oog op de toelating van hun trams zekerheid willen wat betreft het doorgaan van deze wijziging van het IPvE. Concreet betekent dit dat met de uitvraag van (een optie voor) langere trams gewacht zal moeten worden tot de infrastructuur, inzet voor langere trams mogelijk maakt en het IPvE daadwerkelijk gewijzigd en vastgesteld is. Het dagelijks bestuur onderzoekt de mogelijkheden om in de toekomst (vervanging Combino's) langer materieel in te zetten.

Ad 2.

De notitie 'Bestelomvang 15G trams' die als bijlage is toegevoegd, geeft inzicht in het aantal 30-meter trams dat na 2020 nodig om het tramnet in de Stadsregio te kunnen exploiteren. Omdat hierover op verschillende momenten besloten kan worden, is onderscheid gemaakt tussen:

1. trams die naar verwachting zeker nodig is om het tramnetwerk na ingebruikname van de Noord/Zuidlijn en ombouw van de Amstelveenlijn te kunnen exploiteren. Uit de door GVB uitgevoerde analyse blijkt dat nu 63 trams zouden moeten worden aangeschaft.
2. extra trams die nodig zijn wanneer zich bepaalde ontwikkelingen voordoen, zoals:
 - frequentieverhoging op de Amstelveenlijn van 10 naar 12 ritten/uur
 - doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn
 - verdere uitbreiding van het aanbod op de IJtram
 - realisatie van nieuwe tramtrajecten, zoals de vertramming van buslijn 15 op het traject Stadionweg – Parnassusweg, tramtrajecten via de Haarlemmerstraat en Haarlemmer Houttuinen en, op langere termijn, tramtrajecten ten behoeve van de ontsluiting van Sciencepark en een nieuwe radiaal naar Nieuw-West
 - realisatie van projecten in de Investeringsagenda gericht op verbetering van de snelheid en betrouwbaarheid van tramlijnen
 - (Autonome) toename van het aantal reizigers, deels door de reistijdwinst voor reizigers en deels door de groeiende aantrekkelijkheid van Amsterdam voor bezoekers

Gelet op de onzekerheden rond deze ontwikkelingen en het feit dat in een aantal gevallen het DB nog een uitvoeringsbesluit moet nemen, ligt het voor de hand de extra trams die eventueel nodig zijn in de vorm van een optie uit te vragen.

Basisbestelling: Alleen tweerichtingstrams

Zoals onder punt 1 is aangegeven is een substantieel deel van de 63 15G trams voor de uitvoering van de Amstelveenlijn bestemd. In het Voorkeursbesluit is opgenomen dat deze trams als tweerichtingstrams worden uitgevoerd. GVB Exploitatie BV geeft aan dat het

omwille van de flexibiliteit in de dienstuitvoering de voorkeur geniet om de basisbestelling in zijn geheel in de vorm van tweerichtingstrams uit te vragen. Tweerichtingstrams zijn door de dubbele bestuurderscabine normaal gesproken duurder in aanschaf, maar GVB Activa BV schat in dat dit prijsverschil wegvalt op het moment dat naast de tweerichtingstrams een kleine serie eenrichtingstrams besteld wordt. Daarbij komt dat uit een recente verkenningenstudie naar voren is gekomen dat uitvoering van de IJtram met tweerichtingsmaterieel de kwetsbaarheid van deze tramlijn voor verstoringen zal verminderen.

De keuze is dan ook gemaakt om voor de basisbestelling van 63 tweerichtingstrams uit te gaan. Voor de eventuele extra trams die als optie worden uitgevraagd zal aan GVB Activa BV gevraagd worden om de optie van eenrichtingstrams nadrukkelijk open te houden.

Ad 3.

Aan GVB Activa BV is gevraagd een inschatting te maken van de totale kosten die gemeoid zijn met de bestelling en ingebruikname van de 63 tweerichtingstrams. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in een investeringsaanvraag van € 209,1 miljoen. De investeringsaanvraag omvat de volgende posten:

- De aanschafprijs van de trams, inclusief strategische reservedelen, benodigde apparatuur/gereedschappen en een basisvoorraad reserveonderdelen;
- Een opslag dat dient als dekking van risico's en onvoorziene uitgaven;
- VAT-kosten;
- Een stelpost voor de aanpassing van werkplaatsen (onder andere het verleggen van drie putsporen).

GVB heeft toegezegd om de invoeringskosten (= opleiding personeel en testbedrijf) en de kosten voor de inrichting van de beheer- en onderhoudsorganisatie voor eigen rekening te nemen.

Ad 4.

Middels deze voorstel vragen wij u om voor de aanschaf van 63 tweerichtingstrams een maximumbudget van € 209,1 miljoen beschikbaar te stellen. Besluitvorming in uw vergadering van 16 juni is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de trams tijdig beschikbaar zijn voor de exploitatie van de omgebouwde Amstelveenlijn. Hiervoor moet nog voor de zomer met de aanbestedingsprocedure van de 15G trams gestart worden.

Te zijner tijd zal het Dagelijks Bestuur op basis van dit besluit en het aanbestedingsresultaat de feitelijke subsidie aan GVB Activa BV verlenen voor de aanschaf van deze trams. Vanzelfsprekend zult u over dit besluit worden geïnformeerd.

Het gevraagde besluit betreft uitsluitend het beschikbaar stellen van een maximumbudget voor de basisbestelling van 63 tweerichtingstrams en niet de optie op de aanschaf van extra een- en/of tweerichtingstrams. Mocht in de toekomst blijken dat het wenselijk is om van deze optie (deels) te lichten dan zal op dat moment aan u worden gevraagd hiervoor aanvullend budget beschikbaar te stellen.

Meegezonden stukken:

- Bijlage 1: Notitie 'AVL: naar een toekomstvast systeem' d.d. 09-04-2013
- Bijlage 2: Notitie 'Bestelomvang 15G trams' d.d. 26-03-2015

Vervolgacties:

Wanneer u besluit het gevraagde budget voor de basisbestelling beschikbaar te stellen, zal op 25 juni aan het Dagelijks Bestuur gevraagd worden aan GVB Activa BV opdracht te geven voor het bestellen van 63 tweerichtingstrams met een lengte van 30 meter en in te stemmen met de documenten voor de eerste fase van het aanbestedingstraject.

BESLUIT

Gelet op het bovenstaande stelt het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam de regioraad voor over te gaan tot vaststelling van het volgende besluit:

De regioraad van de Stadsregio Amsterdam

Gelezen het voorstel nummer 2015.25 van het dagelijks bestuur;

Gelet op het advies van de Rekeningencommissie van 19 mei 2015;

Gelet op de Wet Gemeenschappelijke Regelingen, de gemeenschappelijke regeling van de Stadsregio Amsterdam;

besluit:

1. In te stemmen met het beschikbaar stellen van een maximumbudget van € 209,1 miljoen voor de aanschaf van de 63 15G trams, inclusief alle bijkomende kosten.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de regioraad van de Stadsregio Amsterdam op
16 juni 2015

de secretaris,

de voorzitter,
plaatsvervangend,

drs. A. Joustra

mr. D. Bijl