

Vergaderdatum	Regioraad (09-07-2024)
Onderwerp	Optiebestelling 13 M7 voertuigen
Portefeuillehouder	Gerard Slegers
Behandelend ambtenaar	Denny Waltmann

Voorgesteld besluit

- 1 Gebruik te maken van de mogelijkheid om extra M7 metrovoertuigen te bestellen

Door:

- 2 € 90.100.000,- (via kapitaallasten) subsidie te verstrekken aan GVB Exploitatie B.V. voor het bestellen van dertien M7 metrovoertuigen

En daarmee:

- a. € 5.400.000,- (via directe kosten) subsidie te verstrekken aan GVB Exploitatie B.V. voor de aanschaf van S&C voertuigapparatuur
 - b. € 16.000.000,- (via kapitaallasten) subsidie te verstrekken aan GVB Exploitatie B.V. voor wijzigingen aan de Lijnwerkplaats
 - c. Kennis te nemen van de geschatte kosten voor dagelijks onderhoud van circa € 29.000.000,- voor 30 jaar (jaarlijks via directe kosten) en kosten voor groot onderhoud van circa € 90.000.000,- voor 30 jaar (via kapitaallasten)
- 3 De aanschaf van de eerste tien metro's te bekostigen uit bestaande budgetten en budget toe te voegen om drie extra metro's te bekostigen uit de vrije BDU ruimte(motie Bikker).
-

Kern

Op 23 mei 2024 is door het dagelijks bestuur (db) het Programma van Eisen (PvE) voor de concessie Amsterdam vastgesteld. In het PvE staat de wens vastgelegd om de dienstregeling voor de metro uit te breiden, mede door de frequenties te verhogen.

In 2018 heeft de regioraad besloten om 30 M7 metrovoertuigen te bestellen ter vervanging van het oude S1/S2 en S3/M4 metromaterieel dat einde levensduur heeft bereikt of op korte termijn zou bereiken. Om ook na de volledige afvoer van het oude materieel voldoende capaciteit te blijven bieden is extra materieel nodig. In het contract dat GVB Activa B.V. heeft met de leverancier, CAF, is de mogelijkheid opgenomen om maximaal 30 extra M7 metrovoertuigen te bestellen.

Argumenten

1.1 Het investeringsvoorstel volgt uit het op 23 mei 2024 door het DB vastgestelde Jaarplan Strategische Activa 2024

Het Dagelijks Bestuur heeft Jaarplan 2024 vastgesteld. Hieruit volgt dat GVB in 2024 een aantal investeringsvoorstellen in mag dienen, waaronder dit voorstel.

1.2 Door nieuwe voertuigen te kopen voorkomen we capaciteitsproblemen

GVB geeft aan dat, na de afvoer van het oude metromaterieel en bij een gelijkblijvende materieelbeschikbaarheid, zonder nieuwe voertuigen de huidige lijnvoering en frequenties kunnen worden voortgezet, maar met korte (enkele) voertuigen. Dit leidt naar alle waarschijnlijkheid tot capaciteitsproblemen, waardoor de kwaliteit van het ov voor de reiziger er op achteruit gaat. Met het kopen van meer voertuigen kan GVB de capaciteit vergroten door bijvoorbeeld te rijden met gekoppelde metro's.

1.3 Nu metro's bijbestellen is financieel voordeliger dan later een nieuw aanbestedingstraject starten

Het gewenste aantal extra te bestellen voertuigen (13 stuks) is te klein voor een nieuwe aanbesteding. Dit zorgt voor hoge kosten per voertuig. Een grote netwerkuitbreiding zou een reden zijn om wel tot een redelijk aantal te bestellen voertuigen te komen voor een aanbesteding, maar we verwachten dat dit tot 2038 niet nodig is. Het lichten van de optie is de meest voor de hand liggende keuze om de vloot uit te breiden en de reiziger voldoende capaciteit te bieden.

1.4 Als er nu geen voertuigen worden besteld, dan stromen er tot in elk geval 2032 geen metro's in

Wordt de optie niet gelicht dan moet er een nieuwe aanbesteding plaatsvinden om de vloot aan te vullen. De doorlooptijd van een volledige aanbesteding is circa acht jaar.

2.1 Met het bestellen van 13 extra M7 voertuigen kan GVB voldoen aan het PvE van de Concessie

Naast de vervoerprognose wordt het PvE van de concessie als uitgangspunt gebruikt om te bepalen hoeveel voertuigen er nodig zijn. Om invulling te geven aan de ambitie verwachten we extra voertuigen nodig te hebben. Het PvE gaat uit van tien ritten per uur per lijn per richting op alle metrolijnen. Om dit te realiseren hebben we extra voertuigen nodig. GVB adviseert om 13 extra M7 voertuigen te bestellen. GVB en Vervoerregio verwachten dat hiermee de frequenties verhoogd kunnen worden en daarmee voldaan kan worden aan de wens en eisen uit het PvE van de concessie.

2.2 Met de extra metro's wordt rekening gehouden met verwachte ontwikkelingen in het netwerk

Met de 13 voertuigen kunnen naast verhoogde frequenties ook enkele te verwachten ontwikkelingen in het netwerk worden opgevangen, zoals de verlenging van Isolatorweg naar Hemknoop.

2A.1 Er dient extra S&C-apparatuur aangeschaft te worden zodat de nieuwe voertuigen onder het CBTC veiligheidssysteem kunnen rijden

Bij de aanschaf van de eerste 30 M7 metro's is er een investering gedaan in S&C apparatuur. Het uitrusten van de nieuw te bestellen metrovoertuigen met de S&C-beveiligingsapparatuur vraagt ook hier een aanvullende investering. Zonder deze apparatuur kunnen de nieuwe voertuigen niet ingezet worden.

2B.1 De lijnwerkplaats dient aangepast te worden om M7 voertuigen te kunnen onderhouden

Ook de werkplaatsen moeten ingericht zijn voor het onderhouden van deze nieuwe voertuigen. Een aanpassing aan de Lijnwerkplaats is nodig. Deze investering komt volgens het afsprakenkader strategische activa voor rekening en risico van de Vervoerregio.

2B.2 De kosten voor de verbouwing van de Lijnwerkplaats kunnen lager uitvallen

GVB en de Vervoerregio werken in de komende tijd het ontwerp voor de Lijnwerkplaats uit. Mogelijk vallen de kosten lager uit dan het gereserveerde bedrag. Afrekening vindt plaats bij vaststelling van de subsidie op basis van werkelijk gemaakte kosten. Daarmee vloeien de middelen terug die niet nodig zijn geweest.

2C.1 Voertuigen moeten ook voor 30 jaar onderhouden worden

Om voertuigen ook 30 jaar in te kunnen zetten vindt er dagelijks onderhoud en groot onderhoud plaats. Tezamen gaat dit om circa € 120 miljoen over 30 jaar. In de huidige contractuele situatie zal GVB per grote onderhoudsbeurt een voorstel voorleggen aan het DB. Het DB neemt hier een beslissing over. Het is van belang om hier de juiste reserveringen voor te organiseren.

3.1 Deze financiering past het best bij de investering van deze voertuigen

De eerste tien metro's zijn nodig om de eisen uit de concessie uit te voeren. Deze voertuigen en de onderhoudskosten moeten daarmee passen binnen de middelen om de concessie uit te voeren. De aanvullende drie metro's zijn nodig om flexibelere inzet op het netwerk mogelijk te maken en daarmee een aanvullende vraag.

Kanttelingen

2.1 In het bepalen van het aantal voertuigen is rekening gehouden met één totalloss verklaarde M5

Momenteel is er één defecte M5 metro (120 meter). De herstellkosten lijken hoger te liggen dan de aanschaf van twee nieuwe M7 voertuigen (60 meter). Hier is nog geen volledig uitsluit over. Om deze reden is er binnen het bestelaantal rekening gehouden met twee extra M7's ter vervanging van de mogelijk niet te herstellen M5. Blijkt herstel goedkoper te zijn, dan worden er twee M7 voertuigen minder besteld.

GVB is in de basis risicodragend voor het herstel van dit schadevoertuig. GVB en Vervoerregio zijn in gesprek over de afhandeling en financiering. Besluitvorming wordt separaat aan het db voorgelegd.

3.1 Strategische activa maken deel uit van het concessiebesluit Amsterdam (2025)

In de eerste onderbouwing van het financieel kader door GVB zijn deze M7 voertuigen opgenomen. Hiermee moeten ze passen binnen het financieel kader dat de Vervoerregio heeft meegegeven voor de investering. Echter is er nog geen officiële bieding op basis van dit financieel kader en is daarmee nog onduidelijk of het geheel van de bieding voor de Vervoerregio akkoord is. Binnen de nieuwe concessie is meer financiële ruimte doordat GVB het Groeifonds kan inzetten voor extra voertuigen. Daarmee kan de reizigersgroei bijdragen aan de financiering van extra metro's.

Financiële toelichting

De aanschaf van 13 M7 metro's is geraamd op € 111,5 mln. Dit bedrag is opgebouwd uit verschillende onderdelen:

- € 90,1 miljoen voor de aanschaf van 13 M7 metro's
- € 5,4 miljoen voor het project S&C Optie M7
- € 16 miljoen voor de verbouwing van werkplaatsen

Dagelijks en groot onderhoud zijn het gevolg van de bovenstaande aanschaf. Dit gaat om circa € 120 miljoen over 30 jaar.

De Vervoerregio subsidieert de kapitaallasten (over 30 jaar) voor de voertuigen en de verbouwing van de lijnwerkplaats. S&C kosten worden direct gefinancierd (gesubsidieerd) bij de aanschaf in 2025 en 2026.

Uitsplitsing over de jaren

Totale kosten (bedragen in miljoenen euro's)

Aantal metro's	Aanschaf/VAT	S&C	Werkplaats	Dagelijks onderhoud	Groot onderhoud
10	€ 69,3	€ 4,2	€ 12,3	€ 22,3	€ 69,2
3	€ 20,8	€ 1,2	€ 3,7	€ 6,7	€ 20,8
Totaal	€ 90,1	€ 5,4	€ 16,0	€ 29,0	€ 90,0

Afschrijvings-, investeringskosten en dagelijks onderhoud per jaar (Bedragen in miljoenen euro's)

Aantal metro's	2025	2026	2027	2028	2029	2030 e.v.
10	€ 2,1	€ 2,1	€ 3,5	€ 3,5	€ 3,5	€ 6,0
3	€ 0,6	€ 0,6	€ 1,0	€ 1,0	€ 1,0	€ 1,8
Totaal	€ 2,7	€ 2,7	€ 4,5	€ 4,5	€ 4,5	€ 7,8

- In 2025 en 2026 worden alleen de S&C kosten afgerekend;
- Vanaf 2027 is er sprake van afschrijving op aanschaf en werkplaats en dagelijks onderhoud;
- Vanaf 2030 zijn indicatief ook de kosten van groot onderhoud opgenomen, maar dit is nog wel afhankelijk van de uiteindelijke planning van het groot onderhoud.
- In bovenstaande bedragen zijn de rentelasten niet meegenomen.

Bekostiging vanuit de reguliere budgetten voor tien metro's

De kosten voor de aanschaf van deze metro's inclusief het bijbehorende onderhoud worden bekostigd vanuit de reguliere activa budgetten. Hiermee moet dit aansluiten op het financieel kader van de Vervoerregio.

Extra investeren voor drie metro's

De investering voor deze drie metro's is nog niet opgenomen in de begroting. De Vervoerregio subsidieert en bekostigt dit direct vanuit de vrije ruimte. Hiermee worden toekomstige rentelasten bespaard. Dit wordt verwerkt bij de begroting van 2025. Binnen de motie Bikker, wat voor ligt in de regioraad van 9 juli 2024, is maximaal € 29 mln gereserveerd voor de aanschaf van de voertuigen, S&C componenten en een deel van het onderhoud.

Vervolg

Na het besluit van de regioraad verleent het db een subsidiebeschikking aan GVB Exploitatie B.V., die hiermee intern opdracht verstrekt aan GVB Activa B.V. GVB Activa B.V. kan hiermee de optie bij CAF en Alstom afroepen voor november 2024. De voertuigen zullen instromen en in gebruik worden genomen voor de concessie Amsterdam vanaf 2027.

De overige mogelijk extra te bestellen voertuigen (17 stuks) binnen de optie komt te vervallen en kan dus niet meer afgeroepen worden doordat de afroeptijd verloopt. De verwachting is dat deze metro's niet nodig zijn. De volgende voertuigbestelling zal plaatsvinden bij de vervanging van de M5 metro of een grootschalige netwerkuitbreiding.

Communicatie

Over dit besluit wordt een persbericht uitgestuurd. Ook communiceren we hierover op onze website en via sociale media.

Besluit

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

De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam

Gelezen het voorstel BBV/2024/13706 van 9 juli 2024;

Gelet op het advies van de Commissie Werkwijze van 11 juni 2024:

Gelet op de Wet gemeenschappelijke regelingen en de Gemeenschappelijke regeling van de Vervoerregio Amsterdam;

Besluit:

1. Gebruik te maken van de mogelijkheid om extra M7 metrovoertuigen te bestellen

Door:

2. € 90.100.000,- (via kapitaallasten) subsidie te verstrekken aan GVB Exploitatie B.V. voor het bestellen van dertien M7 metrovoertuigen

En daarmee:

a € 5.400.000,- (via directe kosten) subsidie te verstrekken aan GVB Exploitatie B.V. voor de aanschaf van S&C voertuigapparatuur

b € 16.000.000,- (via kapitaallasten) subsidie te verstrekken aan GVB Exploitatie B.V. voor wijzigingen aan de Lijnwerkplaats

c Kennis te nemen van de geschatte kosten voor dagelijks onderhoud van circa € 29.000.000,- voor 30 jaar (jaarlijks via directe kosten) en kosten voor groot onderhoud van circa € 90.000.000,- voor 30 jaar (via kapitaallasten)

3. De aanschaf van de eerste tien metro's te bekostigen uit bestaande budgetten en budget toe te voegen om drie extra metro's te bekostigen uit de vrije BDU ruimte(motie Bikker).

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de regioraad van de Vervoerregio Amsterdam op 9 juli 2024.

de secretaris,

de voorzitter,

R. Salden

M. van der Horst