

## VERGADERING VAN DE REGIORAAD

<b>Vergaderdatum:</b>	13 december 2016
<b>Agendapunt:</b>	14
<b>Voorstelnummer:</b>	2016-041
<b>Onderwerp:</b>	M7-metrovoertuigen: Bestelomvang, budget en second opinion lengte
<b>Portefeuillehouder:</b>	Openbaar Vervoer

### VAN DE REGIORAAD WORDT GEVRAAGD:

1. Kennis te nemen van de uitkomsten van de second opinion op de lengte van de nieuwe metrovoertuigen;
2. Kennis te nemen van het document Strategische Uitgangspunten M7-metrovoertuigen zoals eerder aan u voorgelegd op 27 september en 11 oktober 2016;
3. Kennis te nemen van de uitkomsten van de besprekingen van de Strategische Uitgangspunten in de Reizigersadviesraad;
4. Kennis te nemen van de keuze om voor de basisbestelling uit te gaan van 30 metro's van circa 60 meter en het nemen van een optie op de aanschaf van extra metro's;
5. Kennis te nemen van de omvang van de investeringsaanvraag van GVB Activa BV van € 224,8 miljoen, inclusief alle bijkomende kosten;
6. Kennis te nemen van het feit dat de Stadsregio de bekostiging voor een bedrag van € 211,6 miljoen op zich neemt, ervan uitgaande dat een gezamenlijk onderzoek plaatsvindt van GVB en de Stadsregio naar een eigen bijdrage van GVB;
7. In te stemmen met het reserveren van maximaal € 211,6 miljoen, exclusief rentekosten, voor de aanschaf van 30 M7-metrovoertuigen met een lengte van circa 60 meter;
8. Kennis te nemen van de wijze van financiering en uit te gaan van het principe van een lening die door GVB wordt aangegaan en waarvan de Stadsregio de bekostiging op zich neemt, waarbij de belangrijkste voorwaarden zijn;
  - a. marktconforme rentetarieven;
  - b. de mogelijkheid om vroegtijdig of tussentijds de lening geheel of gedeeltelijk af te lossen indien de meerjarenraming daar ruimte toe biedt.
9. In te stemmen met de start van een onderzoek door de Stadsregio naar de vraag of een financiering vanuit de Stadsregio door middel van een (volledige of gedeeltelijke) lening mogelijk en wellicht goedkoper is en de resultaten te bespreken met de Rekeningencommissie.

## VERGADERING VAN DE REGIORAAD

### SAMENVATTING

De Stadsregio en GVB zijn bezig met de voorbereiding van de aanbesteding van M7 metrovoertuigen. Deze nieuwe voertuigen worden aangeschaft vanwege twee redenen. Ten eerste moeten de metro's die het einde van hun levensduur bereiken in respectievelijk 2024 (S2) en 2027 (S3/M4) vervangen worden. Ten tweede dienen de voertuigen om de groei van het gebruik van de metro op te vangen. De bestelomvang is vastgesteld op basis van de metronetstudie die GVB en Stadsregio in het afgelopen jaar hebben uitgevoerd. Deze studie wordt op 29 november dan wel op 13 december 2016 eveneens besproken in de Regioraadssessie Verkeer en Vervoer.

Op 27 september 2016 en 11 oktober 2016 heeft de Regioraad kennis kunnen nemen van de Strategische Uitgangspunten waaraan de nieuwe voertuigen moeten voldoen. Daarbij is door de Regioraad gevraagd een second opinion te laten uitvoeren op de lengte van de nieuwe voertuigen. De uitkomst van deze second opinion is dat het een bestellen van halfang metromaterieel een verstandige keuze is.

Daarom wordt de Regioraad gevraagd kennis te nemen van de uitkomsten van de second opinion en van de Strategische Uitgangspunten en in te stemmen met het beschikbaar stellen van het budget dat nodig is om 30 metro's te bestellen.

Het Dagelijks Bestuur dient de Strategische Uitgangspunten formeel vast te stellen, nadat de Regioraad hiervan kennis heeft genomen. Het Dagelijks Bestuur kan het document vaststellen in de vergadering van 15 december 2016.

De Regioraad wordt gevraagd een budget van maximaal € 211,6 miljoen te reserveren.

Na afronding van deze besluitvorming kan de aanbesteding in januari 2017 starten. Verwacht wordt dat het eerste nieuwe voertuig in 2021 geleverd wordt.

### MEEGEZONDEN STUKKEN

1. Bijlage 1 - Second opinion op de lengte van het nieuwe metromaterieel, d.d. 15 november 2016
2. Bijlage 2 - Strategische uitgangspunten M7 versie 0.95, d.d. 17 augustus 2016
3. Bijlage 3 - Advies Reizigersadviesraad, d.d. 14 november 2016
4. Bijlage 4 - Formulier budgetaanvraag M7 van GVB Activa BV, d.d. 30 september 2016, kabinet – voor raadsleden in te zien bij de Stadsregio
5. Bijlage 5 - Toelichting kengetallen investering M7, d.d. 30 september, kabinet – voor raadsleden in te zien bij de Stadsregio

## VERGADERING VAN DE REGIORAAD

### INLEIDING

De Stadsregio en GVB Activa BV zijn met ondersteuning van de RvE Metro en Tram (MET) bezig met de voorbereiding van de aanbesteding van M7 metrovoertuigen. Deze nieuwe voertuigen worden aangeschaft vanwege twee redenen. Ten eerste moeten de metro's die het einde van hun levensduur bereiken in respectievelijk 2024 (S2) en 2027 (S3/M4) vervangen worden. Ten tweede dienen de voertuigen om de groei van het gebruik van de metro op te vangen; de bestelomvang is dus groter dan het geval zou zijn bij een één op één vervanging. In de Metronetstudie, eveneens op 13 december 2016 in de Regioraadssessie Verkeer en Vervoer, onderbouwen GVB en Stadsregio hoe gekomen is tot voorkeursvariant 3 en tot de hoeveelheid metro's die daarvoor nodig is.

Een deel van de bestaande metrovoertuigen (S1) stroomt overigens al rond 2020 uit, maar dat gebeurt na het ombouwen van de Amstelveenlijn, waardoor deze voertuigen dan niet meer nodig zijn voor het metronetwerk. Op de Amstelveenlijn gaat dan het 15G trammaterieel rijden.

De nieuwe metro's stromen vanaf 2021 in en zullen tot circa 2052 dienstdoen. De werknaam voor de nieuwe serie metro's is M7 (naar analogie van de oudere series metro's).

De nieuwe metro's krijgen een lengte van circa 60 meter. Voertuigen met een dergelijke lengte zijn in exploitatie (variabele kosten) goedkoper dan in een uitvoering van circa 120 meter (lengte van de laatste metrobestelling M5/M6), wanneer deze niet gekoppeld ingezet gaan worden. Energie- en onderhoudskosten vallen 45% lager uit per gereden voertuigkilometer. Op dit vraagstuk is een second opinion uitgevoerd.

Met niet gekoppelde halflange voertuigen kan bij een vergelijkbaar kostenniveau een hogere frequentie gereden worden dan met lange voertuigen. Dit levert de reiziger een hogere kwaliteit op. Bij een gelijke frequentie liggen de variabele kosten lager. Dit geldt met name voor de inzet van niet-gekoppelde, halflange voertuigen in het weekeinde op een deel van het metronet, zodat een aanzienlijke kostenreductie wordt behaald zonder in te leveren op kwaliteit voor de reiziger.

Het Convenant Strategische Activa vanaf 2013, d.d. 2 december 2013, dat tussen Stadsregio en Gemeente Amsterdam is gesloten, omvat onder andere de afspraken voor het bestellen van materieel. De bestelling van de M7 is opgenomen in het meerjarenplan van GVB Activa BV. Besluitvorming binnen GVB verloopt hierbij via de directie en Raad van Commissarissen GVB en de aandeelhouder (gemeente Amsterdam), na voorafgaande goedkeuring van de Stadsregio. De Regioraad van de Stadsregio besluit over de reservering van budget voor deze investeringen. Het Dagelijks Bestuur stelt de Strategische Uitgangspunten vast en besluit over de subsidieverstrekking.

GVB Activa BV voert het project uit, waarbij MET en GVB Exploitatie BV deelnemen in de operationele stuurgroep. Op deze wijze is de aansluiting tussen gebruik, materieel en infrastructuur geborgd. Stadsregio houdt middels de subsidierelatie en reguliere afstemming toezicht.

### ESSENTIE

*Ad 1) Kennis te nemen van de uitkomsten van de second opinion op de lengte van de nieuwe metrovoertuigen.*

Tijdens de Regioraadssessie van 11 oktober 2016 heeft de portefeuillehouder tijdens de bespreking van de Strategische Uitgangspunten M7 de toezegging gedaan dat de Stadsregio een second opinion uitvoert naar de keuze om halflange voertuigen aan te schaffen. Het bureau inno-V heeft op 15 november 2016 de rapportage aangeleverd. Inno-V komt "tot de conclusie dat de keuze voor de

## VERGADERING VAN DE REGIORAAD

aanschaf van halflang metro-materieel (M7) op dit moment en uitgaande van de kennis, omstandigheden en uitgangspunten van nu een verstandige is.”

Inno-V heeft gekeken naar de belangrijkste elementen die in overweging moeten worden genomen bij dit besluit. Het gaat om de volgende elementen:

- Total cost of ownership: niet alleen de aanschafprijs, maar ook de gebruikskosten.
- Passendheid van materieelvloot bij kenmerken van het vervoerssysteem
- Operationele consequenties van het hebben van een gemengd materieelpark

Het bureau constateert dat deze overwegingen goed zijn meegenomen en tot conclusies hebben geleid die zij in grote lijnen delen. Het rapport is bijgevoegd.

*Ad 2) Kennis te nemen van het document Strategische Uitgangspunten M7-metrovoertuigen zoals eerder aan u voorgelegd op 27 september en 11 oktober 2016.*

Het concept van dit document is besproken in de Regioraadsessies van 27 september 2016 en 11 oktober 2016. Vervolgens is de onder ad 1) beschreven second opinion uitgevoerd.

Het document wordt na bespreking in de Regioraad ter vaststelling voorgelegd aan het Dagelijks Bestuur van 15 december 2016.

De volgende aandachtspunten staan centraal in de Strategische Uitgangspunten:

1. De concept Strategische Uitgangspunten zijn in hoofdlijnen gebaseerd op de metrovoertuigen M5/M6. Het nieuwe materieel krijgt dezelfde functionaliteit en uitstraling. Daarbij geldt uiteraard dat de M7 voldoet aan de actuele stand der techniek.
2. De concept Strategische Uitgangspunten zijn opgesteld op basis van ‘halflang’ materieel met een lengte van ~60 meter. De M5/M6 is 116 meter lang en het nieuwe materieel wordt circa 60 meter lang. Dit heeft te maken met lagere kosten. Een korte metro is in totaal minder zwaar, is daardoor energiezuiniger en veroorzaakt minder slijtage. Dit drukt de variabele kosten voor de tijdvakken dat er met 60 meter gereden kan worden. Tijdens drukkeres periodes worden twee M7's gekoppeld, zodat voldoende capaciteit geboden kan worden.
3. De concept Strategische Uitgangspunten zijn vooraf ambtelijk afgestemd tussen Stadsregio, GVB en MET.
4. Na het verwerken van eventuele opmerkingen vanuit RAR, Regioraad en DB stelt de directie GVB Activa BV de strategische uitgangspunten definitief vast en legt deze ter accordering aan het DB voor. De strategische uitgangspunten M7 metromaterieel vormen samen met het Integraal Programma van Eisen Metro de basis voor de materieelbestelling. Het is van belang dat er ruimte is deze in de besluitvorming te bespreken en indien nodig aan te passen. Er is dan ook, gelijk aan de procedure bij de trambestelling 15G, gekozen om een vergevorderd concept voor te leggen aan Regioraad en RAR. Pas na deze consultatie stelt GVB Activa BV de definitieve versie (inclusief reacties op aangedragen punten) vast en accordeert het DB deze.

*Ad 3) Kennis te nemen van de uitkomsten van de besprekingen van de Strategische Uitgangspunten in de Reizigersadviesraad.*

De Strategische Uitgangspunten zijn besproken in de Reizigersadviesraad op 10 november 2016 en de RAR heeft op 14 november 2016 advies gegeven (zie bijlage 3). De RAR gaat akkoord met de aanleiding en uitgangspunten van de Strategische Uitgangspunten M7. De RAR heeft een aantal adviespunten meegegeven en vraagt om een reactie hierop.

De reactie van GVB zal expliciet gemaakt worden in de definitieve versie van de Strategische Uitgangspunten M7. Vooruitlopend op de definitieve vastlegging, wordt onderstaand alvast de reactie op de diverse punten gegeven:

- Zitplaatsconfiguratie met langsbanken in plaats van treinopstelling is een uitgangspunt vanwege capaciteitsoverwegingen, doorstroming en goede ervaringen bij M5/M6;
- Details over ‘slimme’ handgrepen zijn nog niet concreet ingevuld. Hiervoor zal een mock-up worden gebruikt waarvoor ook de RAR een uitnodiging zal ontvangen;

## VERGADERING VAN DE REGIORAAD

- Voor het advies om het besluit voor half lange metro's te heroverwegen wordt verwezen naar de voorbereiding op de besluitvorming in de Regioraad. Zie hiervoor ook onder ad 2);
- Voertuigaantallen: Inmiddels is helder dat uitgegaan wordt van 30 voertuigen waardoor we aan de bovenkant zitten van de genoemde bandbreedte, met daarnaast opties voor het bijbestellen van aanvullende voertuigen;
- Eerder instromen van M7 metro's: het project loopt reeds op een versneld en geoptimaliseerd tijdsplan. Een verdere versnelling is niet haalbaar.

Voorts zullen de volgende zaken op basis van het advies worden toegevoegd aan de Definitieve versie van de Strategische Uitgangspunten:

- De aanwezigheid van goede waarneembare voorzieningen zoals lijn- en route aanduiding;
- Reizigerscomfort als aandachtspunt bij de rijeigenschappen;
- Aandacht besteden aan binnenklimaat.

*Ad 4) Kennis te nemen van de keuze om voor de basisbestelling uit te gaan van 30 metro's van circa 60 meter en het nemen van een optie op de aanschaf van extra metro's.*

GVB en Stadsregio hanteren voor de basisbestelling een aantal van 30 metro's. Dit aantal komt uit de Metronetstudie, waarover de Regioraad op 13 december 2016 ook geïnformeerd wordt.

In deze studie zijn door GVB en Stadsregio twee zaken onderzocht. Ten eerste is onderzocht welke lijnvoering het best gereden kan worden na invoering van de Noord/Zuidlijn en de ombouw van de Amstelveenlijn. Ten tweede is gekeken hoeveel M7's er minimaal nodig zijn om de gewenste lijnvoering te rijden. Daaruit volgt dat er minimaal 30 M7 metro's van 60 meter besteld moeten worden.

Daarnaast is de inschatting gemaakt dat een omvang van wellicht 40 voertuigen nodig is om bij een ingeschatte reizigersgroei van 1,75% tot in ieder geval 2032 genoeg voertuigen te hebben om de gewenste lijnvoering die volgt uit de metronetstudie te kunnen rijden.

Deze laatste inschatting is echter nog met onzekerheden omgeven, die te maken hebben met veranderingen op het metronetwerk. Zo is het nog onzeker hoeveel reizigers de Noord/Zuidlijn precies gaat trekken. Daarnaast zal de gewijzigde lijnvoering ook effecten hebben.

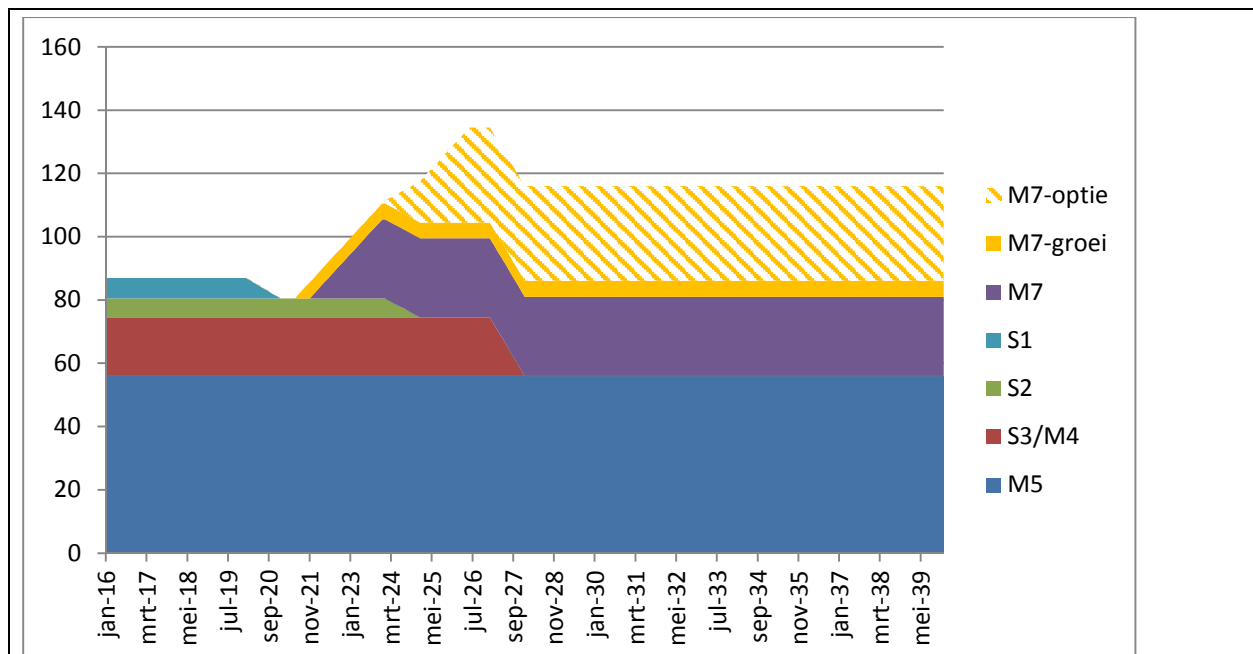
Door een optie op te nemen die gelijk is aan de omvang van de basisbestelling, dus eveneens 30 voertuigen, ontstaat de mogelijkheid om in de komende jaren extra voertuigen af te roepen. Dit betekent dat tot circa 2024 de mogelijkheid bestaat de bestelomvang aan te passen aan het toekomstbeeld. Dat tijdstip ligt een aantal jaren na het moment dat de nieuwe lijnvoering inclusief de Noord/Zuidlijn is ingevoerd. GVB en Stadsregio hebben tegen die tijd een veel beter inzicht in het gebruik van de metro en de reizigersgroei.

Gezien de koppeling tussen Metronetstudie en bestelomvang ligt het voor de hand dat de Stadsregio in de beschikking en de uitvoeringsovereenkomst vastlegt voor welke lijnvoeringsvariant de materieelbestelling is bedoeld.

In de uitvraag wordt ook de optie meegenomen de voertuigen te verlengen tot 116 meter. Vanuit de marktconsultatie is gebleken dat dit geen prijsverhogend effect heeft op de basisbestelling. Een verlenging is alleen opportuun indien in de komende jaren de inzet- of capaciteitsbehoefte zich totaal anders ontwikkelt dan nu voorzien wordt of indien besloten wordt dat perrondeuren noodzakelijk zijn.

Bij een basisbestelling van 30 voertuigen met 30 in optie en instroom vanaf juli 2021 ziet de ontwikkeling van de metrovloot – uitgedrukt in eenheden van 60 meter - er als volgt uit.

## VERGADERING VAN DE REGIORAAD



Tabel 1: omvang metrovloot uitgedrukt in eenheden van ~60 meter

De bestelling van de M7 is een aantal jaren naar voren gehaald. Hierdoor vindt de instroom van de M7 eerder plaats dan de uitstroom van bijvoorbeeld het S2 materieel, om de groei op te vangen en voldoende materieel te hebben als ook het S3 en M4 materieel uitstroemt. Door een splitsing van de bestelling kan wellicht de instroom van M7 nog beter aansluiten op de uitstroom van S2 en S3/M4. Stadsregio wil daarom aan GVB vragen te onderzoeken of in de aanbesteding het leveren in twee batches als optie uitgevraagd kan worden.

Verder is er tijdens en kort na de instroom van de M7 tijdelijk sprake van een grote hoeveelheid metro's. De verwachting is dat de huidige faciliteiten voldoende zijn om dit grote aantal metro's op te stellen. Dit uitgangspunt wordt opgenomen in de uitvoeringsovereenkomst.

### Inkoopstrategie

GVB en Stadsregio hanteren een inkoopstrategie waarbij de basisbestelling een relatief beperkte omvang heeft waardoor tot 2024 beslissruimte ontstaat voor het oproepen van opties dan wel het starten van een volgende bestelling, te weten de M8 serie. Die volgende bestelling zou dan vanaf 2032 kunnen instromen. Hierdoor ontstaat een ritme van 1 bestelling in de tien jaar, omdat in 2042 de eerste voertuigen van de serie M5 het einde van de levensduur bereiken.

Voordelen van deze strategie zijn dat de M7-bestelling een lager budget nodig heeft, dat de bestelling beter afgestemd kan worden op het aantal benodigde metro's en dat er in de aanloop naar 2032 extra momenten ontstaan om de omvang van de vloot af te stemmen op het gebruik. De kans op een overschot aan metro's vermindert hierdoor bovendien.

De grootste nadelen van een extra bestelling in 2032 zijn een hogere stuksprijs en extra projectkosten

*Ad 5) Kennis te nemen van de omvang van de investeringsaanvraag van GVB Activa BV van € 224,8 miljoen, inclusief alle bijkomende kosten.*

De Stadsregio heeft GVB Activa gevraagd een inschatting te maken van de totale kosten die gemoeid zijn met de bestelling en ingebruikname van 30 metro's. Dit heeft geresulteerd in een

## VERGADERING VAN DE REGIORAAD

investeringsaanvraag van maximaal € 224,8 miljoen. In de aanvraag zijn inschattingen opgenomen van kosten die gebruikelijk zijn bij de aanschaf van nieuw materieel. Dit gaat om:

- aanpassingen aan de werkplaats
- invoeringskosten bij GVB Vervoer en Railmaterieel
- aanpassingen aan het beveiligingssysteem
- aanschaf van de boordapparatuur benodigd voor het beveiligingssysteem
- kosten voor het projectteam
- een post onvoorzien en risico.

In de aanvraag heeft GVB ook aangegeven dat bij iedere nieuwe bestelling van materieel kosten kunnen optreden die van tevoren niet kunnen worden voorzien. Deze kunnen bijvoorbeeld te maken hebben met rijeigenschappen van de voertuigen.

*Ad 6) Kennis te nemen van het feit dat de Stadsregio de bekostiging voor een bedrag van € 211,6 miljoen op zich neemt, ervan uitgaande dat een gezamenlijk onderzoek plaatsvindt van GVB en de Stadsregio naar een eigen bijdrage van GVB.*

In beginsel bekostigt de Stadsregio de activa investeringen die GVB verricht. Stadsregio en GVB hebben in de afgelopen periode gesprekken gevoerd over deze bekostiging van activa investeringen. Dit is in lijn met eerdere brieven van de portefeuillehouder Financiën aan de Regioraad. Een eigen bijdrage van GVB kwam in beeld door een aantal ontwikkelingen:

- Door de afnemende BDU en achterblijvende indexatie is de Stadsregio genoodzaakt steeds beter te kijken naar de besteding van middelen en te zoeken naar alternatieve bronnen. De beschikbaarheid van voldoende BDU-middelen is als beperkende factor genoemd bij bekostiging van activa investeringen;
- GVB constateerde na het afsluiten van de concessiereeks 2013-2014 een lijst van activa investeringen die zij noodzakelijk acht. Deze investeringen tellen op tot een bedrag van circa € 93 miljoen. Omdat deze investeringen geen onderdeel zijn geweest van de onderhandelingen, voelde de Stadsregio zich niet gehouden hier een bijdrage aan te leveren. Anders was de uitkomst van de concessie bespreking waarschijnlijk anders geweest.

Partijen zijn in overleg gegaan hoe deze investeringen – als nut en noodzaak zijn aangetoond - alsnog mogelijk gemaakt kunnen worden. Daarin vervult GVB een rol, maar is door GVB aan de Stadsregio gevraagd ook een bijdrage te leveren. Aan het Dagelijks bestuur zal de bereidheid worden gevraagd om een bedrag van € 35 miljoen beschikbaar te stellen. Daarom acht de Stadsregio het in dit kader redelijk dat GVB bekijkt of zij een bijdrage kan leveren aan (M7) investeringen.

- Door de verstrekte investeringssubsidie van € 240 miljoen in december 2015 is de balanspositie van GVB verbeterd. De vraag is of de volledige omvang van het eigen vermogen van GVB nodig is gelet op de verbeterde balanspositie, de verleende meerjarige concessie en de risk benefit afspraken;
- Door de forse reizigersgroei zijn de investeringen in M7 eerder nodig dan voorzien in de concessie afspraken die eind 2013 zijn gemaakt. In combinatie met andere investeringen in activa, zoals het nieuwe trammaterieel 15G, is er daarom sprake van een piek in de investeringen.

Gelet op het bovenstaande vraagt de Stadsregio aan GVB een gezamenlijk onderzoek of een eigen bijdrage door GVB geleverd kan worden. Een eventuele eigen bijdrage van GVB wordt bekeken in samenhang met de onder ad 7) beschreven analyse.

*Ad 7) In te stemmen met het reserveren van maximaal € 211,6 miljoen, exclusief rentekosten, voor de aanschaf van 30 M7-metrovoertuigen met een lengte van circa 60 meter.*

Bekostiging

## VERGADERING VAN DE REGIORAAD

De reservering van € 211,6 miljoen komt niet volledig overeen met de budgetaanvraag van GVB van € 224,8 miljoen. Over dit verschil gaan Stadsregio en GVB nog in gesprek. Om verschillende redenen verwacht de Stadsregio dat de reservering van € 211,6 miljoen voldoende zal blijken te zijn.

Dit gaat om de volgende punten:

- In de investeringsaanvraag zijn kosten onvoorzien opgenomen. Deze kunnen lager uitvallen of besluitvorming hierover kan op een later moment plaatsvinden.
- Stadsregio en GVB gaan nog in gesprek over de hoogte van de VAT-kosten. Daarbij bestaat ook de optie dat GVB een deel van de interne kosten voor haar rekening neemt.
- De ervaring leert dat op dit soort projecten vaak aanbestedingsresultaten worden behaald.
- Stadsregio en GVB onderzoeken nog andere aanscherpingen van de begroting.

Over de uitkomst van het onderzoek naar de bijdrage van GVB zoals genoemd bij ad 6) en de verdere aanscherping van de raming onder ad 7) zal de Regioraad te zijner tijd geïnformeerd worden.

### Meerjarenraming

In de meerjarenraming van de Stadsregio was reeds € 113,5 miljoen opgenomen voor de aanschaf van de M7, inclusief de bijbehorende VAT-kosten. Deze middelen zijn verdeeld over de jaren 2022-2025. Daarnaast zal door de afspraken over de risk benefit met GVB (herijking) in de komende jaren 2016 t/m 2018 € 24 miljoen minder subsidie benodigd zijn dan eerst voorzien. Bij elkaar € 137,5 miljoen. Dit deel van de bekostiging door de Stadsregio verslechtert de Meerjarenraming van de Stadsregio niet.

Het resterende deel, ad € 74,1 miljoen wordt ten laste gelegd van het programma OV gebracht en verspreid over de afschrijvingsperiode. Dit zal de meerjarenraming van de Stadsregio negatief beïnvloeden (circa € 2,5 mln. per jaar). Opgemerkt wordt dat dit bedrag exclusief de rente is die betaald moet worden op een eventuele lening. Daardoor zal het bedrag groter zijn dan € 2,5 mln. per jaar.

De metrobestelling M7 vervangt niet alleen oude voertuigen, maar voegt ook nieuw materieel toe. Deze toename van productiemiddelen maakt een stijging van de opbrengsten van GVB mogelijk. Stadsregio en GVB gaan nog afspraken maken over de gevolgen van deze opbrengstenstijging voor de exploitatiesubsidie. Dit kan leiden tot een verlaging van de subsidie en daarmee een verbetering van de meerjarenraming. Ook een eventuele eigen bijdrage van GVB vermindert het effect op de meerjarenraming.

Er zal zich dus een positief en negatief effect op de meerjarenraming voordoen. De exacte omvang valt op dit moment nog niet vast te stellen. Dit geldt ook voor de uitkomst van het onderzoek naar een eigen bijdrage van GVB.

*Ad 8) Kennis te nemen van de wijze van financiering en uit te gaan van het principe van een lening die door GVB wordt aangegaan en waarvan de Stadsregio de gedeeltelijke bekostiging op zich neemt, waarbij de belangrijkste voorwaarden zijn;*

- a. marktconforme rentetarieven;*
- b. de mogelijkheid om vroegtijdig of tussentijds de lening geheel of gedeeltelijk af te lossen indien de meerjarenraming daar ruimte toe biedt.*

Bij het budget voor dergelijke grote investeringen beoordeelt de Stadsregio in eerste instantie de bekostiging (welke partij draagt de kosten) en vervolgens de financiering (welke partij stelt in welk tempo de middelen beschikbaar). Bij ad 7) bent u geïnformeerd over de bekostiging.

## VERGADERING VAN DE REGIORAAD

Voor de financiering zijn meerdere opties mogelijk; 1) de Stadsregio verleent directe financiering, d.w.z. betaalt haar deel van de M7 geheel uit eigen middelen, 2) de Stadsregio verleent directe financiering maar leent, indien nodig, op de kapitaalmarkt om op het gewenste moment over voldoende liquiditeiten te beschikken of 3) GVB leent (bij Amsterdam of op de kapitaalmarkt) en de Stadsregio vergoedt de rente en aflossing.

Optie 1 lijkt af te vallen omdat nu nog niet zeker is of deze financieringsmogelijkheid o.b.v. de meerjarenplanning mogelijk is. De afgelopen jaren heeft de Stadsregio meerdere investeringen direct gefinancierd. Hierdoor heeft de Stadsregio kosten (rente) kunnen besparen omdat de betalingen uit eigen BDU-middelen zijn gedaan en de financiering anders tegen 4% rente was afgesloten. Door direct te financieren vanuit eigen BDU-middelen worden de investeringskosten als het ware in één keer genomen, in plaats van uitsmeren van de investering plus de daarbij behorende rente over een periode van 30 jaar. Door de hausse aan investeringen lijkt deze optie naar huidig inzicht niet mogelijk.

Voor optie 2 is een apart beslispunt opgenomen (zie beslispunt 9).

Optie 3, een lening door GVB en bekostiging door de Stadsregio lijkt nu de meeste begaanbare weg. Zo werden in het verleden ook de investeringen in activa gefinancierd. Voor de directe financiering van de afgelopen jaren is gekozen vanwege de mogelijkheid tot kostenbesparing door het inzetten van een positief BDU-saldo. In optie 3) neemt de Stadsregio de bekostiging voor het toegekende deel op zich, eventueel uitgesmeerd over de volle afschrijvingsperiode van 30 jaar, mits GVB de lening tegen een marktconform rentetarief afsluit. Hierbij zou ook de optie onderzocht kunnen worden of de Stadsregio borg kan staan voor deze lening waardoor de rentevergoeding navenant daalt.

De rentekosten zijn niet opgenomen in de onder ad 7) opgenomen investeringsaanvraag.

*Ad 9) In te stemmen met de start van een onderzoek door de Stadsregio naar de vraag of een financiering vanuit de Stadsregio door middel van een (volledige of gedeeltelijke) lening mogelijk en wellicht goedkoper is en de resultaten te bespreken met de Rekeningencommissie.*

Voor optie 2 is vooralsnog niet gekozen omdat de Regioraad tijdens de behandeling van de rompbegroting 2017 opmerkingen heeft gemaakt over een mogelijke leningenportefeuille van de Stadsregio en de risico's die dat zou kunnen hebben voor de deelnemende gemeenten. Desalniettemin lijkt het de moeite waard deze optie te onderzoeken. Van belang daarbij is te bedenken dat tegenover een eventuele lening van de Stadsregio diverse activa investeringen staan, zoals M5/M6 metrostellen en de 15G voertuigen.

Te overwegen valt wel om parallel te onderzoeken of de lening ook niet door de Stadsregio aangeaan zou kunnen worden. Dat kan mogelijk goedkoper zijn dan een lening door GVB. Een dergelijke constructie zal door de portefeuillehouder Financiën besproken kunnen worden met de Rekeningencommissie. Op basis van die bespreking kan besloten worden of dit een gangbare weg is.

### UITVOERING

#### Juridische gevolgen

Op basis van het besluit van de Regioraad wordt het bestelproces richting GVB per fase geformaliseerd in beschikkingen en uitvoeringsovereenkomsten. Dit is een bevoegdheid van het Dagelijks Bestuur. Het DB verleent de bevoegdheid deze documenten op te laten stellen en te ondertekenen aan de portefeuillehouder OV.

#### Maatschappelijke gevolgen

De Stadsregio stelt met de aanschaf van de nieuwe voertuigen de concessiehouder in staat op lange termijn voldoende vervoer te bieden op het metronet.

## VERGADERING VAN DE REGIORAAD

### Hoe gaan we communiceren?

#### Tekstvoorstel Nieuws uit het DB

Na de behandeling in de Regioraad wordt de volgende tekst opgenomen in Nieuws uit de Regioraad: "De Regioraad heeft een budget van € 211,6 miljoen beschikbaar gesteld voor de levering van nieuwe metrovoertuigen. De nieuwe metro's krijgen een vergelijkbare functionaliteit en uitstraling als de nieuwste generatie metro's (M5/M6). Het grootste verschil is dat de nieuwe metro's minder lang worden. De voertuigen dienen ter vervanging van sneltrams en metro's die in respectievelijk 2024 en 2027 uitstromen en maken een verdere reizigersgroei op het metronet mogelijk. Stadsregio en GVB starten in 2017 met de formele aanbesteding."

### BESLUITVORMINGSPROCES

- De strategische uitgangspunten M7 zijn ter advisering voorgelegd aan de Reizigersadviesraad op 10 november 2016.
- Het Dagelijks Bestuur kan de strategische uitgangspunten M7 op 15 december 2016 vaststellen.
- De rekeningcommissie wordt indien noodzakelijk door de portefeuillehouder Financiën betrokken bij het onderwerp externe financiering.

## VERGADERING VAN DE REGIORAAD

### 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 2016/3477 van het dagelijks bestuur van 3 november 2016;

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

besluit:

Kennis te nemen van:

1. De uitkomsten van de second opinion op de lengte van de nieuwe metrovoertuigen;
2. Het document Strategische Uitgangspunten M7-metrovoertuigen zoals eerder aan u voorgelegd op 27 september en 11 oktober 2016;
3. De uitkomsten van de besprekingen van de Strategische Uitgangspunten in de Reizigersadviesraad;
4. De keuze om voor de basisbestelling uit te gaan van 30 metro's van circa 60 meter en het nemen van een optie op de aanschaf van extra metro's;
5. De omvang van de investeringsaanvraag van GVB Activa BV van € 224,8 miljoen, inclusief alle bijkomende kosten;
6. Van het feit dat de Stadsregio de bekostiging voor een bedrag van € 211,6 miljoen op zich neemt, ervan uitgaande dat een gezamenlijk onderzoek plaatsvindt van GVB en de Stadsregio naar een eigen bijdrage van GVB;

In te stemmen met:

7. Het reserveren van maximaal € 211,6 miljoen, exclusief rentekosten, voor de aanschaf van 30 M7-metrovoertuigen met een lengte van circa 60 meter;

Kennis te nemen van:

8. De wijze van financiering en uit te gaan van het principe van een lening die door GVB wordt aangegaan en waarvan de Stadsregio de bekostiging op zich neemt, waarbij de belangrijkste voorwaarden zijn;
  - a) marktconforme rentetarieven;

## VERGADERING VAN DE REGIORAAD

- b) de mogelijkheid om vroegtijdig of tussentijds de lening geheel of gedeeltelijk af te lossen indien de meerjarenraming daar ruimte toe biedt.

In te stemmen met:

9. De start van een onderzoek door de Stadsregio naar de vraag of een financiering vanuit de Stadsregio door middel van een (volledige of gedeeltelijke) lening mogelijk en wellicht goedkoper is en de resultaten te bespreken met de Rekeningencommissie.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de regioraad van de Stadsregio Amsterdam op 13 december 2016

de secretaris,

de voorzitter,

drs. A. Joustra

mr. E.E. van der Laan