

Bestuursdienst



Afdeling ROEZ/ PRO
Steller Jelle Dijkstra
Onderwerp Beoordeling briefwisseling dhr Kamminga inzake
RegioTram

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 06 2244 6152

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO12.3052029

Datum 17 APR 2012

Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Naar aanleiding van de extra commissievergadering Beheer en Verkeer van woensdag 21 maart 2012 en de discussie over de briefwisseling tussen de heer Kamminga en ons college, hebben we een externe beoordeling laten uitvoeren op de briefwisseling. Deze externe beoordeling is uitgevoerd door adviesbureau Inno-V

Middels deze brief doen wij u de beoordeling 'Brieven dhr. Kamminga' toekomen. Kortheidshalve verwijzen we u naar bijgevoegde beoordeling. Op basis van de beoordeling van Inno-V constateren wij dat de door ons gevoerde briefwisseling op inhoudelijk correcte wijze is gevoerd.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys

Gebouw Y-point
Van Diemenstraat 230
1013 CP Amsterdam

T 020 423 13 23
F 084 221 7006

E info@inno-V.nl
I www.inno-V.nl

Beoordeling brieven dhr Kamminga



DENKEN, DOEN en LATEN

Datum
12 april 2012
Van
Henk Nanninga, inno-V

Betreft
Beoordeling brieven dhr Kamminga
Aan
Projectbureau Regiotram Groningen

CC

Inleiding

inno-V is op 28 maart 2012 telefonisch en per mail gevraagd een deskundig oordeel te geven over de gebruikte basisgegevens van het Project RegioTram voor het berekenen van de exploitatieraming en het bepalen van de opbrengsten. Verder is inno-V gevraagd een deskundig oordeel te geven over de gebruikte basisgegevens van de heer Kamminga in zijn brieven d.d. 4 februari 2012 en 10 januari 2012.

De uitvraag heeft formeel op 4 april 2012 plaatsgevonden d.m.v. een brief met kenmerk RT getiteld "Uitvraag beoordeling briefwisseling".

Opbrengsten

- A. Geconstateerd is dat de werkelijke groei in de afgelopen jaren zowel in reizigers-aantallen als in reizigerskilometers boven de 4% ligt. Dit geldt zowel voor het busvervoer alsook voor het regionale treinvervoer.
- B. Geconstateerd is dat de groei waarin in het vervoermodel rekening is gehouden 4% bedraagt. In het vervoermodel zijn naast de twee tramlijnen ook de volgende spoorse maatregelen opgenomen:
 - i. Reactivering spoorlijn Groningen – Veendam;
 - ii. Frequentieverhoging Groningen – Leeuwarden;
 - iii. Frequentieverhoging Groningen – Assen/Zwolle;
 - iv. Doorkoppeling Regionale Treindiensten
- C. In de werkelijke groei van het aantal reizigers en reizigerskilometers zoals geconstateerd in A zijn de maatregelen zoals benoemd in B nog niet uitgevoerd. Deze maatregelen zullen nog een positief effect hebben op de reizigersgroei bovenop de groei die nu al geconstateerd is in A voor de komende jaren. Op basis hiervan constateren wij dat het vervoermodel een onderschatting geeft van het aantal reizigers en reizigerskilometers en dat de verwachte groei in werkelijkheid verwacht mag worden groter te zijn dan nu is meegenomen.
- D. Geconstateerd is dat de werkelijke opbrengsten per kaartsoort die het OV-bureau nu ontvangt zijn gebruikt om de opbrengsten te berekenen.

- E. Geconstateerd is dat in de businesscase voor de toekomstige jaren een lagere tariefstijging wordt gehanteerd dan in het afgelopen decennium gemiddeld heeft plaatsgevonden.
- F. Op grond van de constatering C, D en E zijn in onze optiek de door het Projectbureau in de businesscase geraamde opbrengsten lager dan de opbrengsten zoals die in de praktijk verwacht mogen worden.
- G. Op grond van de constatering A, B en C kan worden vastgesteld dat wanneer niet gekozen zou worden voor de tram, het aantal busritten aanzienlijk zou moeten worden uitgebreid.
- H. Ten aanzien van de opbrengsten geldt dat het Projectbureau voorzichtig raamt. Het niet meenemen van de trambonus -bij dit project de X-factor genoemd- en tevens het aanhouden van een lagere tariefstijging in de businesscase dan gemiddeld in de afgelopen 10 jaar gebruikelijk is geweest, leidt in onze ogen tot een voorzichtige schatting (of -zo u wilt- een onderschatting) van de reizigersaantallen en van de reizigersopbrengsten.
- I. Wij hebben geen uitgebreide toets uitgevoerd op de busknotenmodellen. Deze hebben wij in het kader van de voorbereiding op de beoordeling van de brieven van de heer Kamminga echter wel doorgenomen. De in de busknotenmodellen gekozen uitgangspunten zijn reëel. De wijze waarop de aantallen DRU's in deze modellen zijn bepaald is inzichtelijk gemaakt. Derhalve achten wij de conclusie dat het busknotenmodel duurder is in exploitatie dan het model met trams naar Zernike en Kardingse correct en plausibel.

Kosten

- A. Geconstateerd is dat voor het berekenen van de kosten van de tram gebruik is gemaakt van basisgegevens van HTM. Tevens is voor een dienstregeling gekozen die logisch is voor het aantal te verwachten reizigers. Deze dienstregeling is vervolgens doorgerekend met de basisgegevens van HTM. De gekozen kosten voor de berekende dienstregeling van de beide tramlijnen zijn dan ook reëel.
- B. De toekomstige exploitant zal -als gevolg van het DFBMO-contract- er op aansturen dat de totale kosten over de looptijd van het contract worden geminimaliseerd. Het is aannemelijk dat deze partij ervoor zal kiezen om een hoog kwaliteitsniveau na te streven met relatief hoge investeringskosten en een relatief laag onderhoudsniveau. Daardoor heeft het netwerk een hoog beschikbaarheidsniveau. Door dit hoge beschikbaarheidsniveau hoeft de partij weinig onderhoud in te plannen en dus ook weinig vervangend vervoer te regelen. Hij wordt namelijk via een bonus/malussysteem aangemoedigd om het aantal uitgevallen ritten te minimaliseren.
- C. Geconstateerd is ten aanzien van de besparingen op de bus dat het bedrag wat per bus-DRU gebruikt wordt door het Projectbureau overeenkomt met hetgeen ook daadwerkelijk betaald moet worden. Deze prijs is zeker niet aan de hoge kant gezien de prijzen van een bus-DRU voor bussen elders in Nederland en rekening houdend met het feit dat in Groningen en Drenthe de opbrengstverantwoordelijkheid bij de overheid ligt. Hierdoor hoeft de vervoerder geen extra risicomarges aan te houden voor eventueel tegenvallende opbrengsten.
- D. Geconstateerd is dat de kosten voor het beheer en onderhoud door HTM zijn berekend op basis van de feitelijke ontwerpen van de twee tramlijnen. HTM laat in een spreadsheet zien wat de kosten hiervan van jaar tot jaar zullen bedragen.

- E. Geconstateerd is dat de heer Kamminga bij de bepaling van de hoogte van kosten uitgaat van een rapportage “Kostenkengetallen Openbaar Vervoer” gepubliceerd door het voormalige Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer (CVOV) uit januari 2005. In deze rapportage staat op bladzijde 6 nadrukkelijk het volgende vermeld:

Beperkingen van de kostenkengetallen

Een kostenkengetal geeft globaal aan wat de kosten voor één van de te onderscheiden eenheden zijn. Met de in deze rapportage gepresenteerde cijfers kan nadrukkelijk geen gedetailleerde projectbegroting worden gemaakt. Daarvoor is een grondige en uitputtende calculatie op projectniveau noodzakelijk.

- F. Geconstateerd is dat de kostenraming door HTM Consultancy uit augustus 2011 –in tegenstelling tot het rapport van het CVOV– wel voldoet aan de kenmerken van een grondige en uitputtende calculatie op projectniveau. De calculatie is zeer gedetailleerd en gaat uit van het werkelijke ontwerp van beide tramlijnen en in de markt gebruikelijke onderhoudsintervallen.
- G. Geconstateerd is dat de heer Kamminga refereert aan een zin in bovengenoemde rapportage van het CVOV waarin het volgende gesteld wordt: “De range van de DRU-kosten voor een tram loopt van circa € 150,- tot € 200,-.” De heer Kamminga gaat er in zijn brief vanuit dat de DRU-kosten door inflatie in de tussentijd zijn gestegen tot een bedrag tussen € 170,- en € 225,- per tram-DRU. Dat bestrijden we niet; de heer Kamminga schenkt echter geen aandacht aan het effect dat aanbestedingen zullen hebben op de prijs per tram-DRU. Met tramaanbestedingen is nog geen ervaring maar er kan vanuit worden gegaan dat de prijs per tram-DRU net als die van bus- en trein-DRU’s als gevolg van aanbestedingen zal dalen. inno-V heeft in 2007 in de studie “Benchmark GVB, HTM, RET en GVU” voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat onderzocht en onderbouwd wat het effect van aanbestedingen bij de stedelijke vervoerbedrijven zou kunnen zijn. Daaruit bleek (op bladzijde 70 van de eindrapportage) dat een daling van de prijs van een tram-DRU met minimaal 20% ten opzichte van de toenmalige situatie met niet-aanbestede vervoerbedrijven realistisch is. Laten we dit gegeven los op de in het rapport genoemde prijs per tram-DRU uit 2003, dan moet deze prijs na de door de heer Kamminga genoemde inflatiecorrectie met -20% moet worden gecorrigeerd. De kosten van tramexploitatie komen dan te liggen tussen € 136 en € 180 per tram-DRU. De door het Projectbureau genoemde prijs van € 168,- per tram-DRU valt binnen deze marge en ligt net onder de onderkant van de marge (€ 170 – € 225) die door de heer Kamminga is aangehouden. Geconstateerd wordt derhalve dat het Projectbureau een reële hoogte van de exploitatiekosten van de tram heeft geraamd.
- H. Geconstateerd wordt dat de eisen die aan de trams voor de lijnen naar Zernike en Karding worden gesteld niet ongebruikelijk zijn in de Europese trammarkt. Ze kunnen niet omschreven worden als “hoge eisen” die ervoor zullen zorgen dat de prijs van een tram-DRU “aan de bovenkant van de bandbreedte of zelfs daarboven” komt te liggen, zoals de heer Kamminga aanneemt.
- I. Ook ten aanzien van de kosten van een bus-DRU refereert de heer Kamminga aan bovengenoemd rapport van het CVOV met de zinsnede “neemt u van mij aan dat één bus-DRU ongeveer 85 euro kost”. Deze speculatie wordt helaas niet door hem onderbouwd zodat niet kan worden onderzocht waar hij deze uitspraak op heeft gebaseerd. Geconstateerd wordt op basis van gegevens die door het Projectbureau aan inno-V zijn getoond dat een bus-DRU inderdaad tussen € 80,- en € 105,- kost, waarbij gelede bussen meer aan de bovenkant van deze marge aan zitten. Aangezien de meest

getroffen stadsbuslijnen 3, 6, 11 en 15 vrijwel altijd met gelede bussen worden geëxploiteerd zal de prijs per bus-DRU eerder tegen de bovenmarge van € 105,- liggen dan tegen de ondermarge van € 80,-. Maar ook als het gemiddelde wordt aangenomen, dan is een DRU-prijs van € 92,50 nog altijd bijna 9% hoger dan de door de heer Kamminga genoemde DRU-prijs van € 85,-.

- J. De kosten van brandstof maken voor busconcessies ongeveer 20% uit van de totale kosten. De hoge dieselprijzen maken het aannemelijk dat de kosten van een bus-DRU de komende jaren niet zullen dalen. De prijzen voor elektriciteit zijn echter minder afhankelijk van de ontwikkelingen op de oliemarkt, met name door projecten op het gebied van schone energie. Daardoor wordt het tramalternatief op dit onderdeel aantrekkelijker.
- K. Het Projectbureau is voor het ramen van de zogenaamde besparingen op bus-DRU's uitgegaan van de prijzen per bus-DRU voor het voertuigtype dat voor de desbetreffende lijn wordt ingezet, zodat geconstateerd kan worden dat de berekening van het Projectbureau gedetailleerd is en onderbouwd door een correct opgezette spreadsheet met per lijn het aantal ritten per dagsoort, het aantal dagen per dagsoort per jaar, de rijtijden en de materieelinzet per lijn. Op basis hiervan is een DRU-berekening opgezet die qua nauwkeurigheid aansluit bij wat in de OV-markt gebruikelijk is.
- L. Geconstateerd wordt dat de prijzen per bus-DRU zijn gebaseerd op de werkelijke bedragen die het OV-bureau momenteel aan Qbuzz betaalt voor het leveren van bus-DRU's.
- M. Overigens kan worden geconstateerd dat ook het Projectbureau door een aantal slimme aanpassingen nog meer kan besparen op de kosten van bus-DRU's. Enkele voorbeelden:
- De bussen in Beijum en Lewenborg zouden met standaard bussen (van 12 meter lengte) kunnen worden geëxploiteerd i.p.v. met gelede bussen (van 18 meter lengte) zoals nu in de businesscase is meegenomen. Immers, de frequentie op beide lijnen gaat omhoog van 5 naar 8 bussen per uur.
 - De bussen in Beijum en/of Lewenborg hoeven niet in beide richtingen 8 x per uur te rijden maar zouden in één richting een lusroute kunnen rijden. Bij een frequentie van 8 maal per uur is de capaciteit van de ingezette bussen dermate hoog dat dit zeker mogelijk is, waardoor nog meer op het aantal bus-DRU's bespaard kan worden zonder dat dit tot een echte achteruitgang voor de reiziger hoeft te leiden. Alleen voor interne verplaatsingen binnen Beijum of binnen Lewenborg kan dit leiden tot een verslechtering.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat uit bestudering van de brieven van de heer Kamminga het volgende blijkt:

- De kosten van de bus worden door de heer Kamminga te laag ingeschat
- De kosten van de tram worden door de heer Kamminga te hoog ingeschat.
- Ten aanzien van het aantal bus-DRU's dat met de inzet van trams wordt bespaard, kan geconstateerd worden dat de heer Kamminga deze te laag heeft ingeschat.
- Ten aanzien van het aantal extra bus-DRU's dat nodig is om groei op te vangen wanneer gekozen wordt voor het busknopenmodel kan geconstateerd worden dat de heer Kamminga deze niet in ogenschouw heeft genomen. Hij maakt de vergelijking alleen

voor de huidige situatie (2012) en niet voor een situatie over bijv. 10 jaar of over 22,5 jaar.

- Ten aanzien van de opbrengsten geldt dat het Projectbureau voorzichtig raamt. Zeker ook gezien het feit dat de werkelijke groei aan reizigers in de afgelopen jaren net iets boven het vervoermodel ligt terwijl de te nemen spoorse maatregelen nog niet waren/zijn uitgevoerd. Het ligt voor de hand dat het aantal reizigers groter zal zijn dan dat op basis van het model is voorspeld.
- Het is een verstandige keuze van het Projectbureau dat in de aanbestedingseisen uitgegaan wordt van voertuigen die 50 extra zit- en staanplaatsen hebben dan waar in eerste instantie van was uitgegaan. Op die manier kan een hogere groei worden gefaciliteerd tegen dezelfde exploitatiekosten.
- Een hogere groei leidt in het busknoopenmodel tot een toename van bus-DRU's. Bij een busalternatief is immers de noodzaak om ritten te versterken of frequenties te verhogen sneller aan de orde dan bij een trammodel. Een tram die 8 x per uur rijdt tussen station en Zernike heeft immers dezelfde capaciteit als circa 20 gelede bussen. De exploitatiekosten van 20 bussen zijn zeker 50 tot 75% hoger dan de exploitatiekosten van 8 trams. Het busalternatief is dus minder goed in staat om vervoergroei te faciliteren. Bij een lagere groei zijn minder busritten nodig tussen busstation en Zernike maar ook dan zijn de exploitatiekosten van een busalternatief hoger dan die van een tramalternatief. Echter, het comfort van het tramalternatief is hoger omdat de voertuigen restcapaciteit hebben, omdat de reistijd naar Zernike vanaf het station korter is en omdat het rijcomfort van een tram hoger is dan van een bus.
- Gezien de groei die de afgelopen jaren heeft plaatsgevonden zullen de kosten van het busvervoer in de komende jaren tot de invoering van de tram verder oplopen. Dit is overigens ook iets wat de heer Kamminga in zijn brieven vergeet mee te nemen.
- Ten aanzien van de kosten aan beheer en onderhoud moeten wij constateren dat de door de heer Kamminga gebruikte gegeven achterhaald zijn en veel te algemeen van aard. In de inleiding van het rapport waar hij aan refereert staat expliciet dat het rapport nadrukkelijk niet bedoeld is om een gedetailleerde projectbegroting uit te voeren. De berekening die het projectbureau heeft laten uitvoeren door HTM geeft specifiek van jaar tot jaar aan welke zaken (bogen, bovenleiding, wissels etc.) onderhouden dan wel vervangen moeten worden. Daarbij is gebruik gemaakt van het exacte ontwerp van beide tramlijnen. Overigens mag hierbij nog de kanttekening worden geplaatst dat deze kosten naar alle waarschijnlijkheid lager uit zouden kunnen gaan vallen door de keuze van een DBFMO aanbesteding. De opdrachtnemer zal namelijk nu juist gaan kijken naar zijn totale lifecyclekosten en er daarbij voor kiezen om zo weinig mogelijk onderhoud te hoeven plegen om daardoor de betrouwbaarheid van de dienstuitvoering te maximaliseren. Zeker ook gezien de boetesystemathiek waarbij uitgevallen ritten worden beboet zal hij daartoe aangespoord worden.