

Aan:
- **GVB Exploitatie BV**
t.a.v.
manager strategische activa
c.c: Dagelijks Bestuur van de
Vervoerregio Amsterdam

Datum 22 maart 2024
Uw kenmerk 2024 100 014
Ons kenmerk 20240322/RAR/Optie M7

Onderwerp Advies aanschaf metrovoertuigen M7

Geachte heer,

De Reizigers Advies Raad (RAR) gaat graag in op uw verzoek van 26 februari 2024 om advies uit te brengen over de aanschaf van 13 metrovoertuigen serie M7 van 60 meter lengte.

De RAR heeft de volgende overwegingen om tot een advies te komen:

1. Op dit moment zet GVB reeds een substantieel aantal M7 voertuigen in, als enkele voertuigen van 60 meter. GVB had aangekondigd met gekoppelde voertuigen te gaan rijden op de drukste tijden, maar de RAR constateert dat dit 3 jaar na de komst van de eerste wagen M7 nog steeds niet het geval. Deze losse voertuigen bieden onvoldoende capaciteit om de reizigers op drukke tijdstippen te vervoeren. Reizigers blijven op de perrons achter en de bezetting van de voertuigen is extreem hoog.
2. De RAR heeft begrepen dat GVB de M7 voertuigen in de spits gekoppeld wil inzetten en daarbuiten met losse voertuigen wil rijden. De RAR vindt dat een te beperkte inzet, aangezien bijvoorbeeld langs de Westtak met de lijnen 50 en 51 veel scholen zijn gevestigd die ook buiten de spits veel vervoer opleveren. Ook is de vervoersvraag op veel tijdstippen in de weekenden dusdanig hoog dat de inzet van enkele voertuigen niet toereikend is. De RAR vindt allereerst het begrip spits te vaag en wil dat op meer tijdstippen en in het weekend langere voertuigen worden ingezet.
3. De RAR constateert dat de Vervoerregio Amsterdam, na klachten van de RAR, organisaties en reizigers, GVB heeft opgedragen om de oude BN en CAF metrovoertuigen met 3 gekoppelde eenheden in te zetten, in plaats van met 2 zoals een tijd het geval was. Dit omdat de capaciteit van 2 gekoppelde voertuigen niet toereikend is. Een probleem dat de huidige inzet van M7 nog eens onderstreept, omdat M7 minder capaciteit biedt dan 2 gekoppelde oude voertuigen.
4. GVB stelt voor om vanwege bedrijfseconomische voordelen de M7 op rustige tijdstippen te ontkoppelen en als enkele voertuigen in te zetten. Het oude CAF-materieel kan met 4 gekoppelde voertuigen rijden. Een enkele keer is dat ook gebeurd in de reizigersdienst. Er is nooit een voorstel geweest van GVB om met het oude CAF materieel op de drukke tijden met lange treinen van 4 gekoppelde voertuigen te gaan rijden en op de rustige tijden deze treinen te splitsen tot eenheden van 2 voertuigen, terwijl toch dezelfde bedrijfseconomische argumenten kunnen worden gehanteerd om dat wel te doen. De RAR constateert ook dat op de tramlijnen 25 en 26 gekoppelde trams worden ingezet, de hele dag door. De vervoersbehoefte zou ook daar een overweging kunnen zijn om op rustige tijdstippen, in ieder geval op lijn 25, de stellen te splitsen en met enkele wagens de dienst uit te voeren. Dat is niet gebeurd. Als de metrobestuurders bij M7 zelf die

ontkoppeling moeten uitvoeren is de vraag of dat vlekkeloos gaat verlopen. De RAR heeft derhalve grote twijfels of het in de praktijk zonder technische problemen gaat lukken om voertuigen tijdens de dienst bij eindpunten te splitsen in kleinere eenheden of weer aan te koppelen tot langere treinen. Er is ook geen ervaring met de huidige M7 als bewijs dat dit goed gaat.

5. De RAR kan zich voorstellen dat op rustige momenten, ook vanwege sociale veiligheid, met los M7 materiaal wordt gereden. Er overigens vanuit gaand dat die rustige momenten zich feitelijk alleen in de avonduren en mogelijk in delen van het weekend voordoen. De RAR constateert echter dat in de praktijk het koppelen en ontkoppelen van metrostellen tot verstoringen en vertragingen leidt. Dus voor ons is voorwaarde dat dit zonder verstoring dienstregeling gebeurt. Aangezien de momenten waarop met korte voertuigen gereden kan worden slechts een klein deel van de dienstuitvoering betreffen, heeft de RAR er een sterke voorkeur voor om de huidige M7 voertuigen te verlengen.
6. Een aparte vraag is om nog eens goed naar de toegankelijkheid van M7 te kijken, wat betreft voldoende mogelijkheden voor reizigers om zich vast te houden bij het instappen en het staan.

Gezien het voorgaande adviseert de Reizigers Advies Raad het volgende:

1. Maak de inzet van lange metrotreinen de norm en de inzet van korte treinen de uitzondering, die alleen mag worden toegepast als dat probleemloos kan en op tijdstippen dat dit toereikend is voor de vervoersvraag.
2. Zet de optie voor een order voor 13 M7 voertuigen om in een order voor 39 tussenbakken, die ingebouwd kunnen worden in de bestaande M7 metrovoertuigen. Of zet de order om in 7 nieuwe lange metrovoertuigen. Tussenbakken zijn veel goedkoper en eenvoudiger te bouwen, omdat dan de inbouw van 2 bestuurdersposten niet nodig is, terwijl die juist relatief duur zijn.
3. Laat de reeds in dienst gestelde M7 voertuigen gekoppeld rijden en laat die alleen ontkoppelen als dat zonder technische en logistieke problemen kan.
4. De RAR ziet graag nader onderbouwd hoe een eventuele splitsings- en koppelingsoperatie in de praktijk wordt vormgegeven, als het GVB daar extra technisch personeel voor in moet zetten om de metrotreinen te splitsen en te combineren en het afgesplitste stel naar een opstelspoor te brengen of op te halen. Als de metrobestuurders dit zelf moeten doen hebben zij daar ook extra tijd voor nodig. Het GVB kampt bovendien met een personeelstekort, ook in de technische dienst. Dan is de vraag of dat ontkoppelen daadwerkelijk bedrijfseconomische voordelen oplevert, omdat de RAR adviseert op alle tijden met veel vervoersvraag (zie punt 1) met lange treinen te rijden.

De RAR ziet met belangstelling uw reactie op dit advies tegemoet.

Met vriendelijke groet,
namens de Reizigers Advies Raad

Bart Drenth
Voorzitter