

Bijlage 3 Nadere toelichting GVB m.b.t. Ontheffingsverzoek S&C

Problemen met prestaties oude metrovloot

GVB is nog niet in staat om aan de concessienormen te voldoen. Dit heeft te maken met de storingsgevoeligheid van de oudere metrovloot (het S3/M4 en S1/S2 materieel). Deze voertuigen zijn destijds geschikt gemaakt om te kunnen rijden onder het S&C-beveiligingssysteem, waarbij apparatuur is bijgeplaatst en de voertuigen in zijn geheel zijn omgebouwd. We zien in de praktijk dat deze oude vloot niet de prestaties oplevert die werden verwacht. Daarnaast zie je grote prestatieverschillen met de M5 voertuigen, waar de S&C-apparatuur al aanwezig was in de voertuigen. Er is in de afgelopen jaren volop ingezet om ook de oude vloot beter te laten presteren onder S&C, met een beperkt resultaat. Zo blijft het gekoppeld rijden van drie treinstellen moeizaam en storingsgevoelig. Daarnaast is de oude vloot structureel veel storingsgevoeliger dan de M5. Hierbij vertoont de S1/S2 vloot de grootste problemen, en zal om die reden vanaf Q4 2023 als eerste uitstromen. Deze voertuigen worden of zijn dan vervangen door de nieuwe M7. Met de uitstroom van oud materieel en instroom van nieuw materieel is de verwachting dat er op z'n vroegst vanaf Q4 2024 weer aan de concessie eisen kan worden voldaan.

De storingsgevoeligheid van de oude metrovloot uit zich vooral in twee prestatieproblemen:

- Dispunctualiteit door hoge frequentie van onterechte ROZ-meldingen;
- Hoog percentage voertuigstoringen bij materieeltypes S3/M4 en S1/S2.

Dispunctualiteit door hoge frequentie van onterechte ROZ-meldingen

Het S&C-systeem creëert met regelmaat onterechte dwangremmingen op voertuigen die in exploitatie rijden. Deze meldingen worden Rijden op Zicht (ROZ) meldingen genoemd. Deze meldingen worden veroorzaakt door remingrepen van het beveiligingssysteem, waarbij de trein onterecht tot stilstand wordt gebracht. Het systeem reageert als het ware overgevoelig op een treimbeweging, en denkt ten onrechte dat er een onveilige situatie optreedt en zet dan het voertuig stil. Het voertuig wordt bij een ROZ-melding tot stilstand gedwongen en is zijn lokalisatie/herkenning met het systeem kwijt. Dit moet vervolgens hersteld worden volgens een vast veiligheidsprotocol. Het voertuig moet 'teruggebracht' worden in het beveiligingssysteem om de rit te kunnen vervolgen. Het oude materieel (S3/M4 en S1/S2) ondervindt structureel meer van dit soort remingrepen dan de M5. Deze storingen hebben een grote impact op de punctualiteit.

Hoog percentage voertuigstoringen bij materieeltypes S3/M4 en S1/S2

Het oude metromaterieel, de materieeltypes S1/S2 en S3/M4, blijven kwetsbaar bij het rijden onder S&C. Naast het hoge aantal ROZ-meldingen, is het aantal voertuigstoringen van deze materieeltypes hoog. Hierdoor is structureel 30 tot 40 procent van deze vloot niet beschikbaar voor exploitatie. Dit heeft een negatieve invloed op de prestaties van de metrolijnen. GVB verwacht dat door de uitfasering van het oude materieel, deze storingen en daarmee de dispunctualiteit zal worden teruggedrongen. Het effect hiervan moet op z'n vroegst in Q4 2024 zichtbaar worden.

Prognose van materieelinzet in 2023

In eerder meegestuurde bijlage 'Prognose materieel 2023' staat de verwachting beschreven voor bovenstaande twee hoofdrekenen voor het slecht presteren onder S&C. voor 2023.

We verwachten dat de uitfasering van het S1/S2 materieel eind 2023 tezamen met de komst van de nieuwe M7-metrostellen een oplossing biedt voor deze problemen. De materieelbeschikbaarheid moet dan hoger zijn, en het percentage voertuigstoringen lager. De nieuwe Baseline 6.1 (update van het systeem) die naar verwachting in augustus 2023 zal worden geïmplementeerd, zal ook een licht positieve uitwerking hebben op de beschikbaarheid van het materieel. Daarnaast wordt door de Baseline een lichte daling verwacht in het aantal onterechte ROZ-meldingen. De effecten daarvan zouden vanaf september zichtbaar moeten zijn.