

Jaar 2011
Afdeling 1
Nummer 346
Publicatiedatum 11 mei 2011

Onderwerp

Beantwoording schriftelijke vragen van het raadslid mevrouw A. van der Velde van 1 april 2011 inzake nieuwe metrostellen.

Amsterdam, 29 april 2011

Aan de gemeenteraad

Vragensteller heeft op 1 april 2011, mede namens het duoraadslid de heer A. Zuidema, beiden namens de fractie van Trots op Nederland, op grond van artikel 45 van het Reglement van orde voor de raad van Amsterdam, de volgende schriftelijke vragen tot het college van burgemeester en wethouders gericht:

1. Gaan de eerste nieuwe metrostellen zoals afgesproken rijden in 2012 in Amsterdam?

Antwoord:

Ja. Vanaf augustus 2012 start de instroom van de nieuwe metrovoertuigen op het metronet.

2. Welke maatregelen c.q. werkuitvoeringen moeten er gebeuren ter voorbereiding op de komst van de nieuwe metrostellen?

Antwoord:

De bestaande GVB-onderhoudswerkplaats voor metrovoertuigen in Diemen dient medio 2012 verbouwd en uitgebreid te zijn voor de ontvangst van de serieproductie van de nieuwe voertuigen. Ook dient de capaciteit voor het 's nachts opstellen van de metro's op de locaties Isolatorweg, Amstel en Gaasperplas uitgebreid te worden. De uitbreiding van de opstelreinen vindt stapsgewijs plaats en sluit aan op de instroom van de nieuwe voertuigen.

3. Zijn deze werkuitvoeringen al in gang gezet en zo ja welke zijn dat?

Antwoord:

Ja. In het kader van het project ombouw Werkplaats Diemen is inmiddels gestart met de eerste uitvoeringswerkzaamheden. Voor het project Opstelreinen is in maart 2011 de aankondiging gepubliceerd in het kader van de Europese aanbesteding van dit project.

4. Zijn alle perrons geschikt om de metrostellen van 120 meter lengte te ontvangen?

Antwoord:

Ja. Om precies te zijn worden de nieuwe metrovoertuigen 116 meter lang. Alle perrons, van zowel het bestaande metronet als de NZL, zijn geschikt om deze metrovoertuigen te ontvangen.

5. Zijn de tailtracks klaar om de metrostellen te kunnen stallen terwijl de oude nog rijden?

Antwoord:

Ja. Bij de ombouw van de opstelreinen wordt rekening gehouden met een geleidelijke instroom van nieuwe metrovoertuigen.

6. Is de infrastructuur al aangepast?

Antwoord:

Er zijn alleen aanpassingen aan de infrastructuur nodig bij de Werkplaats Diemen en de Opstelreinen. Zoals vermeld in het antwoord op vraag 3 is onlangs gestart met de eerste werkzaamheden voor de ombouw van de Werkplaats Diemen. De uitvoering van het project Opstelreinen start volgens de huidige planning in oktober 2011.

7. Zijn alle vergunningen al rond voor überhaupt de nodige werkzaamheden ter voor bereiding op de nieuwe metrostellen kunnen aanvangen?

Antwoord:

Het voorbereiden en aanvragen van vergunningen maakt deel uit van de reguliere projectplannen en gebeurt stapsgewijs. Er zijn op dit moment geen bijzonderheden te melden ten aanzien van de vergunningstrajecten.

8. Kunnen zowel de oude als de nieuw metrotoestellen gelijktijdig rijden?

Antwoord:

Ja. De instroom van de nieuwe metrovoertuigen gaat geleidelijk (circa 1 per maand). De oude voertuigen blijven dus tijdens de instroom rijden. Daarnaast blijven de huidige voertuigen op de Ringlijn tot circa 2027 in bedrijf.

9. Wat is de reden geweest om te kiezen voor 120 meter metro's?

Antwoord:

Op 28 mei 2008 heeft de toenmalige Commissie VVI kennisgenomen van de instemming van het College van B&W met de samenvatting van het Programma van Eisen (bestek) voor de metrovoertuigen, waarmee de keuze voor de standaard 116 meter lange, ongedeelde, zogenoemde 6-baks treinen is vastgelegd. Deze keuze was destijds gebaseerd op de volgende redenen:

- Optimaal in capaciteit voor de drie metrolijnen/assen (Ringlijn, Noord/Zuidlijn, Oostlijn);
- Efficiënt in onderhoud (door de gestandaardiseerde samenstelling);
- Flexibel in exploitatie: universeel inzetbaar op alle drie metrolijnen/assen;

- Optimale verdeling van reizigers over de trein, gegeven de infrastructuur in Amsterdam met grote metrostations en lange perrons.

10. Is er berekend wat de kosten zijn met de 120 meter na de spits als deze wordt ingezet tav de 40 en 80 meter serie?

Antwoord:

Nee. Er is geen afzonderlijke *exploitatiekosten*-berekening gemaakt van de inzet van 116 meter lange voertuigen buiten de spits. Leidend is geweest dat er voldoende capaciteit zou zijn op de hoofdassen van het metronet gedurende de spits. Bij de keuze voor de metrovoertuigen zijn de *aanschafkosten* een doorslaggevende factor en niet de *exploitatiekosten* buiten de spits.

11. Wat zijn de extra onderhoudskosten die deze metro afmeting met zich mee brengt tegenover de inzet van 40 en 80 meter metrostellen?

Antwoord:

De extra onderhoudskosten van de nieuwe metrovoertuigen ten opzichte van de inzet van 40 en 80 meter metrostellen zijn niet berekend, omdat capaciteitsoverwegingen doorslaggevend zijn geweest bij de keuze voor de 6-baks treinen.

12. Zijn de extra onderhoudskosten en de extra slijtage kosten mee berekend in de totale onderhoudskostenpost? Zo ja, hoe ziet die post eruit? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Nee. De extra onderhoudskosten en de extra slijtagekosten zijn niet berekend, omdat deze specifieke kosten vooraf niet goed te kwantificeren waren. De capaciteit van de metrovoertuigenvloot neemt met 50% toe. Het is niet onaannemelijk dat de onderhouds- en slijtagekosten hierdoor zullen stijgen ten opzichte van de huidige situatie.

De hoogte van de onderhouds- en slijtagekosten is op dit moment echter niet te berekenen, omdat de nieuwe voertuigen andere rijkarakteristieken hebben dan de oude voertuigen. De nieuwe voertuigen hebben karakteristieken die zullen zorgen voor zowel meer als minder slijtage. Het saldo hiervan zal pas bekend zijn nadat de nieuwe voertuigen in exploitatie zijn genomen.

Burgemeester en wethouders van Amsterdam

H. de Jong, secretaris

E.E. van der Laan, burgemeester