

Aan: De directie van het GVB, in afschrift aan het DB van de VRA
Van: Rover afdeling regio Amsterdam en Stadsvervoerbelang
Datum: Amsterdam, 6 januari 2021
Betreft: Omvang van het wagenpark aan trammaterieel.

Geachte Directie,

Hierbij willen Rover en Stadsvervoerbelang hun bezorgdheid uiten over de voorgenomen uitfasering van een aantal trams in het jaar 2021, zoals blijkt uit correspondentie tussen de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en GVB, alsmede voorstellen aan het Dagelijks Bestuur (DB) van de VRA. Het betreft het besluit om 45 trams van de serie 11- en 12 G (in vakjargon, de “trapwagens” genoemd) binnenkort uit het bestaande trampark af te voeren. Blijkens onze informatie is het DB-VRA hiermee reeds akkoord gegaan.

Graag zouden wij van uw directie vernemen wat de aannames zijn voor de behoefte aan trammaterieel in de komende jaren, en of deze aannames afgestemd zijn met de VRA en hoe zich dit verhoudt tot de geplande instroom van nieuw materieel en de momenten waarop dit feitelijk zijn beslag zal krijgen.

Op basis van onderstaande analyse menen wij dat uw voorstel moet worden heroverwogen, opdat de reizigers over enige tijd niet geconfronteerd zullen worden met een te lage frequentie ten opzichte van de vervoersbehoefte en met een te hoge bezettingsgraad van het resterend materieel, waar het beleid van de gemeente Amsterdam en de VRA juist gericht is op een grotere rol van het OV in de mobiliteit.

Gezien het bovenstaande en het in het verleden herhaaldelijk geconstateerde tekort aan trammaterieel adviseren Rover en Stadsvervoerbelang om van de oudere tramtypes nog ca. 20 trams te behouden en deze ook voldoende onderhoud te geven, om ze zo snel mogelijk, wellicht roulerend, weer te kunnen [blijven] inzetten.

Ter toelichting

Bij het ingaan van de winterdienst 2020, op 15 december 2019 waren er 200 trams beschikbaar, verdeeld in 155 Combino's en 45 trams, type 11- en 12G. Beide laatste types bestaan uit 20 twee-richtingswagens en 25 éénrichtingswagens.

De afgelopen jaren bleek voortdurend dat de geplande dienstregeling regelmatig niet kon worden uitgevoerd, soms door personeelsgebrek, meerdere keren door gebrek aan materieel. Het GVB had eind 2019 bovendien de intentie ook enkele uitbreidingen te realiseren, o.a. op lijnen 1, 2, 12, 17 en 26, doch dat was door gebrek aan trams destijds onmogelijk.

Na volledige uitlevering van de huidige bestelling van 72 trams, type 15G [CAF], zou het aantal trams oplopen tot 272. Na daadwerkelijke uitfasering van de 45 eerder genoemde “trapwagens” slinkt dit aantal tot 227, een surplus van 27 ten opzichte van december 2019.

De nieuwe lijn 25 vraagt echter al 18 trams, in feite is ook rekening gehouden met de afbouw van de lijn naar Uithoorn, daartoe worden nu 25 van de 72 trams in de R-Net uitvoering geleverd.

Gaan wij echter voorlopig uit van de 18 benodigde trams, dan komen daar nog bij ca. 6 trams voor het verdubbelen van de inzet op lijn 26 en zeker nog een drietal wagens voor lijn 24, die in de loop van 2021 weer naar het CS zal gaan rijden. Daarmee heeft het surplus van 27 trams haar bestemming gekregen, dit nog afgezien van het feit dat niet alle tramtypes zondermeer op

alle lijnen inzetbaar zijn en feitelijk per specifieke situatie een aparte reserve nodig is (zie de bijzondere materieel inzet op de lijnen 5, 25 en 26).

Natuurlijk constateren wij ook de dramatische teruggang van het aantal passagiers door de Covid-19 maatregelen. Gezien de stilte rond het Museumbezoek is de voorziene uitbreiding van de lijnen 2 en 12 helaas voorlopig ook nog niet noodzakelijk, zodat de paar vrijgekomen trams, na de opheffing van lijn 11 nog als reserve kunnen worden beschouwd voor inzet op de lijnen 2 en 12. Maar het getuigt ons inziens van weinig optimisme als wordt aangenomen dat deze teruggang van reizigers gedurende een lange reeks van jaren blijvend is.

Het zal volgens OV-Nederland ongeveer 2 jaar duren alvorens het vervoer weer de omvang benadert van de grootte van voor de Corona besmettingen. Of het aantal thuiswerkers blijvend hoog zal zijn is ook zeer onzeker en berust meer op aannames dan op diepgaande marktonderzoeken in deze.

Zelfs bij tussentijds opschalen zou het aantal inzetbare trams alweer aanleiding tot problemen kunnen geven. Dit concluderen wij mede uit de opmerkingen in de GVB-rapportages, dat aan het eind van 2024 zeer waarschijnlijk weer sprake zal zijn van materieel tekort.

Het is bovendien volstrekt onzeker of in de komende 5 jaar heel snel uitbreiding van het wagenpark kan worden verwezenlijkt. Een optie voor aanvullende bestelling van nog vijftig trams, type 15G verloopt in november 2023, terwijl een besluit over aanschaf en financiering nog genomen moet worden (waarna productie en oplevering nog moeten plaatsvinden) en daarna rekent GVB met een levertijd van circa 7 jaar voor een geheel nieuwe bestelling.

Wij willen hier niet ingaan op de door GVB geschetste technische aspecten, die moeten leiden tot een in tijd langere inzet van de beide huidige series 11- en 12 G, maar constateren dat in alle correspondentie tussen GVB en VRA de indruk wordt gewekt dat er in feite sprake is van één scenario en dat is zo snel mogelijk uitfasering, lees afvoer van deze trams.

Wij stellen bovendien vast dat nergens wordt gesproken over de huidige serie 13- en 14 G [de Combino's] die in 2024 inmiddels bijna 25 jaar oud zullen zijn en gedurende vele jaren ook zeer intensief zijn gebruikt. Zij zijn ongetwijfeld op korte termijn toe aan toenemend onderhoud, waarvoor geen financiële bedragen worden genoemd in de onderhavige briefwisseling en waartoe wellicht ook regelmatig trams aan de dienst moeten worden onttrokken.

In de voorstellen voor een nieuwe concessie Amsterdam hanteert de VRA een hoog ambitieniveau voor de benodigde inzet aan openbaar vervoermiddelen, waarmee de verwachting wordt gewekt dat al de komende jaren meer inzet van materieel gewenst is.

De gemeente Amsterdam zal dit jaar en de volgende jaren vele ingrijpende en zeer langdurende herprofileringen van straten en vervanging van bruggen uitvoeren op een aantal belangrijke tramroutes. Omleidingen en mogelijke vertragingen zullen onvermijdelijk zijn en de inzet van meer trammaterieel vergen. Voorts noemt de VRA in het project voor de verbouwing van station Lelylaan en de tramvoorzieningen ter plekke als argument de groei van het aantal reizigers en de gewenste toename van de frequenties van de tramlijnen 1 en 17.

Met vriendelijke groeten,

Namens Rover,
Marinus de Jong voorzitter Rover afdeling Regio Amsterdam

Roland Visser, voorzitter Stadsvervoerbelang.