Gemeente Amsterdam

Memo

Aan	Tramorganisaties (RETM, AVM en EMA): [redacted]
	GVB: [redacted]
Kopie	[redacted] (externe procesbegeleider)
Van	[redacted] (Gemeente Amsterdam)
Datum	18 augustus 2021
Onderwerp	**Bedrijfsplan tramorganisaties en samenwerking GVB**
Bijlagen	Bedrijfsplan Amsterdamse Museumtram 2021-2030 Uitvoeringsovereenkomst Stichting Electrische Museumtramlijn Amsterdam, 14 september 2015

Aanleiding

Op dit moment worden de historische trams vooral in de zomerperiode ingezet op de zondagen. Conform een vaste dienstregeling worden ritten over de Boslijn uitgevoerd, de historische verbinding tussen het Haarlemmermeerstation, via Amstelveen naar Bovenkerk en terug. Daarnaast worden verhuurde (incidentele) ritten op de Boslijn en het stadsnet uitgevoerd. Al het materieel en personeel dat wordt ingezet voor ritten over het reguliere tramnetwerk van de stad voldoet aan de toelatingseisen van de Wet Lokaalspoor. Om gebruik te maken van het stadsnet hebben EMA en het GVB afspraken gemaakt in een uitvoeringsovereenkomst. De infrastructuur, het materieel en het personeel over de Boslijn voldoet aan de eisen uit de Wet Bijzondere Spoorwegen.

De tramorganisaties hebben het bedrijfsplan Amsterdamse Museumtram 2021-2030 opgesteld. Naast voortzetting van de huidige activiteiten op Boslijn wordt ingezet op groei op het stadsnet. De gemeente is voornemens een tramloods voor het stallen en onderhouden van historische trams in te passen in de ontwikkeling van het Havenstraatterrein. De groei van de activiteiten is volgens het bedrijfsplan nodig om voldoende inkomsten te generen voor de huur van de beoogde tramloods, onderhoud van de infrastructuur van de Boslijn en de noodzakelijk tramvoertuigen. Het is daarom voor de gemeente van belang om te weten of de groeiplannen uitvoerbaar zijn.

Voor het behalen van de doelstellingen die de historische tramorganisaties zich hebben gesteld in hun bedrijfsplan is samenwerking met de gemeente en GVB onontbeerlijk, namelijk voor het gebruik van het stadsnet en het opleiden van de bestuurders. Op dit moment staan er bovendien trams gestald in de remise Lekstraat. Hier liggen geen afspraken aan ten grondslag. Het is voor de tramorganisaties wenselijk dat deze trams daar kunnen blijven staan.

Op 25 juni 2021 hebben de tramorganisaties, GVB en de gemeente Amsterdam hier een gesprek over gevoerd, onder technisch voorzitterschap van [redacted], procesbegeleider. In dit gesprek stonden drie vragen centraal:

1. Kunnen de groeiplannen op het stadsnet geaccommodeerd worden?
2. Kunnen de benodigde trambestuurders hiervoor opgeleid worden?
3. Kunnen er ook in de toekomst trams in de remise Lekstraat gestald worden?

In voorliggend memo, een weergave van dit gesprek, wordt ingegaan op deze drie vragen. Vervolgens wordt ingegaan op tractie, autoluw of 30 km, de pekeltram en de vervolgstappen.

1. Ruimte op het stadsnet

In de uitvoeringsovereenkomst is nu het volgende opgenomen:

"Conform de Wet lokaal spoor artikel 30 hebben de beheerder en vervoerder een toegangsovereenkomst afgesloten betreffende het gebruik van de door de beheerder aan de vervoerder toegewezen (rest)capaciteit ten behoeve van ritten met historisch materiaal uit te voeren door EMA."

Op dit moment vinden alleen incidentele ritten plaats op het stadsnet. In het bedrijfsplan wordt ingezet op een dienstregeling in de stad: lijn 20 via een vaste route als rondrit vanaf de Dam. Lijn 20 begint met een pilot elke zaterdag, en wordt bij succes uitgebreid in dagen, aantal trams en dienstregeling.

Het GVB bevestigt dat deze groei op het stadsnet geaccommodeerd kan worden. Met name vertrek van de Dam is kansrijk, aangezien deze sporen in de dienstregeling niet gebruikt worden. De route zal soms of van tijd tot tijd wellicht moeten wisselen, afhankelijk van de dienstregeling van het GVB, maar de verwachting is dat er altijd een interessante route te rijden is. GVB en de tramorganisaties vinden het wenselijk dat hierover een intentie wordt opgenomen in de uitvoeringsovereenkomst.

2. Opleiden trambestuurders

Over het opleiden van de trambestuurders zijn geen afspraken gemaakt, terwijl dit een dienst is die door de tramorganisaties bij het GVB wordt ingekocht. Dit zorgt ervoor dat niet met zekerheid kan worden gesteld dat er de komende jaren voldoende trambestuurders beschikbaar zijn om de stadsritten uit te kunnen voeren. GVB en de tramorganisaties maken daarom hierover afspraken in de uitvoeringsovereenkomst.

3. Stallen van trams in de Lekstraat

Op dit moment staan er ongeveer 15 trams gestald in de remise Lekstraat. Deze staan op spoor <nummer>, waar de huidige trams van het GVB niet op passen, en op een aantal kopsporen, die niet (goed) bruikbaar zijn voor de exploitatie. Hier liggen geen formele afspraken aan ten grondslag. GVB staat het opstellen van de historische voertuigen al jaren toe op basis van mondelinge afspraken en respectering van de status quo. De afgelopen jaren heeft GVB enkele

malen gewaarschuwd dat er situaties kunnen ontstaan dat GVB de opstelruimte zelf nodig heeft. De oorzaken daarvoor waren: de noodzakelijke verbouwing van de werkplaats van remise Havenstraat om voor te bereiden op onderhoud aan het nieuwe 15G materieel en de instroom van dat nieuwe 15G materieel terwijl de oude 11G en 12G nog niet konden worden afgevoerd naar hun nieuwe eigenaren. Het is daarom onzeker of de trams daar in de toekomst in de remise Lekstraat kunnen blijven staan.

De toekomstige behoefte aan opstelcapaciteit voor de GVB-vloot is afhankelijk van meerdere facetten. Nieuwe tramlijnen, zoals de Verbinding Zeeburgereiland – Indische Buurt, verminderde capaciteit vanwege werkzaamheden aan het opstelemplacement Legmeerpolder t.b.v. uitbreiding het tramnet naar Uithoorn en het realiseren van nieuwe capaciteit op het Zeeburgereiland spelen daarin een belangrijke rol. Daarnaast is de groei van het aantal reizigers van belang. De groei van de reizigers na Corona is een aspect dat moeilijk is te prognosticeren. Mate van thuiswerken, fietsen, autogebruik of toerisme spelen daarin mee.

GVB heeft hiervoor verschillende scenario's opgesteld. Uit een midden-scenario, waar het GVB op dit moment van uit gaat, lijkt de opstelcapaciteit voor de GVB vloot rond 2033 totaal gevuld, waardoor op dat moment de historische trams uit remise Lekstraat een ander 'thuis' moeten vinden. In het maximum-scenario van reizigersgroei wordt dat punt al bereikt in 2025.

De tramorganisaties maken (echter) gebruik van kopsporen, en is het onwaarschijnlijk dat deze gebruikt gaan worden voor de reguliere exploitatie. Als alle capaciteit benodigd is, wordt mogelijk wel spoor <nummer> geschikt gemaakt om reguliere trams op te stallen.

Conclusie: de historische trams kunnen waarschijnlijk in de remise Lekstraat blijven. Mogelijk dat dit aantal afneemt als het GVB spoor <nummer> weer gaat gebruiken voor de exploitatie. Het is onwaarschijnlijk dat alle historische trams de remise Lekstraat moeten verlaten.

Autoluw of 30km/uur
De uitwerking van het autoluw-beleid en het voornemen om binnen de bebouwde kom de maximale snelheid te beperken tot 30 km/uur heeft invloed op de hoeveelheid trams. Het Amsterdamse tramnetwerk is voor een groot deel geïntegreerd met de ruimte voor het overige verkeer. Om bij een lagere maximumsnelheid dezelfde tijdinterval te hebben tussen twee trams in de dienstregeling, zijn meer trams nodig om het rondje van die verbinding te kunnen handhaven. Meer trams betekent meer opstelruimte voor de GVB-vloot.

Tractie
De Tractie is het complete systeem van energievoorziening voor een spoornetwerk. Het huidige tractiesysteem in de stad kan slechts weinig extra trams boven de dienstregeling van 2019 (pré Corona) voorzien van voldoende voeding. Niet alleen het tramdeel van de tractie, maar ook de voeding daarvan via het Liander-netwerk zit aan de bovenzijde van de capaciteit.

De komende jaren worden die energienetwerken gemoderniseerd en uitgebreid. De prognose van het aantal in te zetten trams wordt zonder maatregelen na 2028 beperkt door het tractiesysteem. Het GVB zal in die situatie tramlijn 20 (de inkomstenbron van de historische tramorganisatie) als eerste schrappen om voldoende energie te behouden voor de concessieplicht van GVB. Ten behoeve van de robuustheid van die systemen wordt onderzocht of het voltage (momenteel 600V gelijkstroom) van de bovenleiding kan worden gelijkgetrokken met het voltage van de metro (750V gelijkstroom). Dat zal betekenen dat de 'stadse' historische trams ook geschikt moeten worden gemaakt voor dat nieuwe voltage.

Pekeltram
De historische pekeltram is afgelopen februari met groot succes ingezet om voor GVB de tramsporen ijs- en sneeuwvrij te krijgen. De Vervoerregio verlangt daardoor van GVB dat zij een pekeltram ter beschikking krijgt. Dat kan door een bestaand GVB werkvoertuig om te bouwen of door de beschikbaarheid te borgen van de historische pekeltram via afspraken met de historische tramorganisatie.

Vervolgstappen
Het is voor alle partijen wenselijk als de afspraken beter worden vastgelegd. Het GVB gaat de uitvoeringsovereenkomst uit 2015 hiervoor aanvullen of herzien. Er worden afspraken opgenomen over de voorgenomen groei op het stadsnet, het opleiden van bestuurders, stallen van trams in de remise Lekstraat en het inzetten van de pekeltram.