

Beste reizigers,

Mijn naam is Paul en ik ben de unitmanager van onder andere lijn 26 en werkzaam voor het GVB. Op lijn 26 werken zo'n 90 bestuurders en conducteurs en 3 team managers, Bij het GVB werken in totaal zo'n 3600 medewerkers en bij de afdeling Tram circa 1500 medewerkers. In de spits rijden er zo'n 180 trams in Amsterdam.

Om uw vragen zo goed mogelijk te beantwoorden is het noodzakelijk uit te leggen dat er verschillende partijen verantwoordelijk zijn voor het openbaar vervoer in Amsterdam. Feitelijk zijn er drie hoofdrolspelers:

### 1. De Vervoerregio Amsterdam ( VRA)

- De Vervoerregio Amsterdam is opdrachtgever van het regionale en stedelijke openbaar vervoer in de vijftien gemeenten. Hiervoor verleent de Vervoerregio concessies aan vervoerbedrijven en verstrekt zij subsidie voor de exploitatie van het openbaar vervoer. Het gaat om openbaar vervoer per bus, tram en metro, de trein valt hier niet onder.
- Een concessie is het exclusieve recht voor het uitvoeren van openbaar vervoer in een bepaald gebied. Er zijn vier concessiegebieden: Amsterdam, Amstelland-Meerlanden, Waterland en Zaanstreek. De concessies worden op basis van de Wet Personenvervoer aanbesteed en in het concessiegebied Amsterdam onderhands gegund.
- Het openbaar vervoer moet voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen, die per concessie worden vastgelegd in programma's van eisen. Hierin staan bijvoorbeeld eisen ten aanzien van stiptheid, aansluitingen, rituitval, reisinformatie, milieu-eisen en klantvriendelijkheid. Het publiek heeft inspraak op het ontwerp van een programma van eisen. De Vervoerregio controleert of de vervoerbedrijven de gemaakte afspraken nakomen en legt zo nodig boetes op. Bij zeer goede prestaties kan een bonus worden gegeven.
- Naast het concessiebeheer werkt de Vervoerregio aan vele andere verbeteringen van het openbaar vervoer. Bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid, veiligheid, beheer en onderhoud van de railinfrastructuur, reizigersinspraak, actuele reisinformatie, de introductie van R-net en de Lijnennetvisie 2018.

<https://www.vervoerregio.nl/pagina/20161013-ijtramstalling-en-ijtrambaan>

### 2. Dienst Metro en Tram

- Metro en Tram is verantwoordelijk voor de bouw, het beheer en onderhoud van het Amsterdamse metro- en tramnetwerk. Daarnaast draagt de organisatie bij aan beleid en uitvoering van het openbaar vervoer in de metropoolregio Amsterdam.
- Draagt zorg voor een veilig metro- en tramnetwerk dat goed onderhouden wordt en comfort biedt aan zowel reiziger als omgeving. De reiziger kan rekenen op betrouwbaar en snel vervoer met een optimale kwaliteit van service en dienstverlening.

#### • Het metro- en tramnetwerk van Amsterdam:

##### Metronetwerk

- 117 kilometer (enkel)spoor
- 225 wissels
- 52 stations

##### Tramnetwerk

- 213 kilometer (enkel)spoor
- 650 wissels
- 500 haltes

<https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/organisatie/ruimte-economie/metro-en-tram/>

### 3. Het GVB

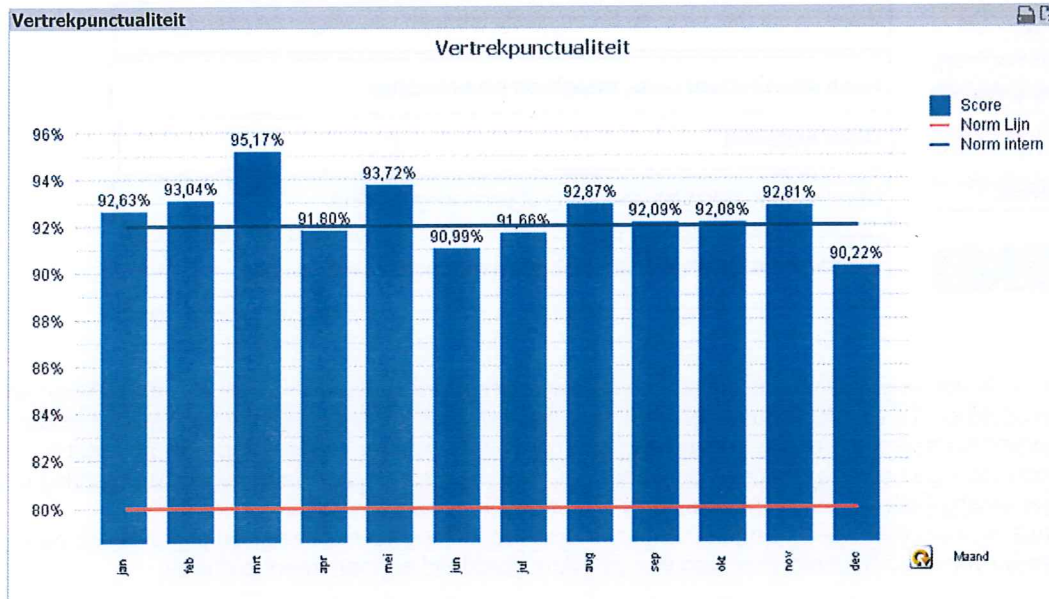
- GVB voert de afspraken met concessieverlener Vervoerregio Amsterdam uit. Ze zijn gemaakt in 2014 en gelden voor 10 jaar, tot en met 2024. De kern daarvan is: beter openbaar vervoer met minder subsidie.
- De 'Concessie Amsterdam' is het netwerk van bus- tram- en metrolijnen door de gemeenten Amsterdam, Diemen en Ouder-Amstel. Daarnaast heeft dit OV-netwerk uitlopers naar Amstelveen, Weesp en Schiphol. GVB is in dit gebied concessiehouder: het heeft het exclusieve recht om de reizigers te vervoeren.
- Tot en met 2024 wil GVB zo het openbaar vervoer 20% sneller maken en 35% meer reizigers trekken. GVB moet het doen met 300 miljoen euro minder exploitatiesubsidie. Daarbij moet GVB 15% meer productiviteit laten zien in beheer en onderhoud van de infrastructuur. De looptijd tot en met 2024 biedt ook ruimte om de voorbereiding en exploitatie van de Noord/Zuidlijn vorm te geven.
- Vervoerregio Amsterdam controleert of GVB de beloofde resultaten behaalt. De Vervoerregio meet de resultaten op basis van de OV-klantenbarometer, het aantal reizigerskilometers in de spits, punctualiteit en rituitval. Om bepaalde resultaten te behalen, geeft de Vervoerregio meer prikkels en minder voorschriften. Zo wordt een deel van de subsidie variabel. Dat wil zeggen: afhankelijk van de groei van het aantal reizigerskilometers in de spits.
- De huidige concessie van 2014 is een aanpassing van die van 2012. Door die aanpassing, een bezuiniging, krijgt GVB 300 miljoen minder exploitatiesubsidie. De jaarlijkse exploitatiesubsidie wordt nu afgebouwd van 102 miljoen euro in 2012 naar ongeveer 36 miljoen euro in 2024.

<https://www.vervoerregio.nl/pagina/20160121-concessie-amsterdam>

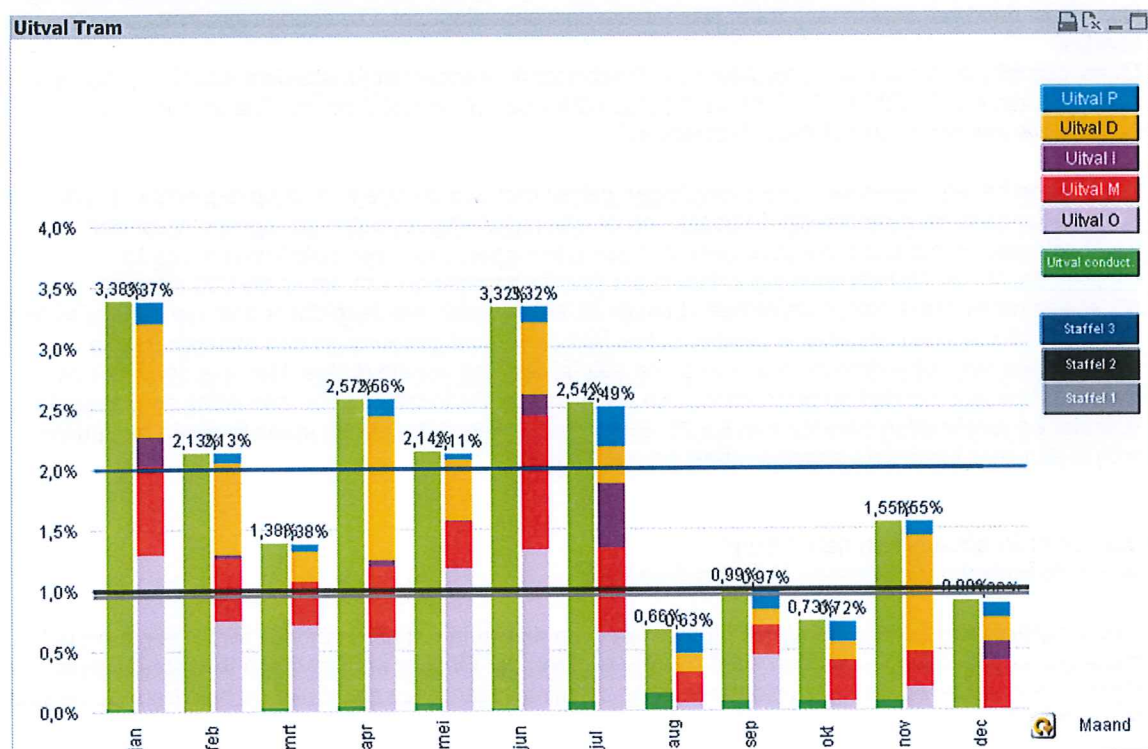
Het is dus niet aan het GVB om een Tram of een buslijn qua route aan te passen, de vragen die hierop betrekking hebben, zal ik dan ook doorzetten naar de afdeling marketing en vervoer binnen het GVB.



## Hoe hebben we het afgelopen jaar gepresteerd:



Voor de tram is 86% op tijd vertrekken de eis vanuit de opdrachtgever. Als de modaliteit onder 86% presteert krijgen we een boete vanuit de VRA en als een individuele lijn onder 80% scoort komt daar nog eens een boete boven. Lijn 26 is de meest punctuele tramlijn van het GVB.



Vanuit de VRA is 1,02 % de norm voor het gehele trambedrijf.  
 Hierboven ziet u een overzicht van de maanden over 2017 voor lijn 26.  
 De uitval is verdeeld in 5 categorieën zijnde uitval op :

Uitval P	Uitval personele oorzaken
Uitval D	Uitval divers (het weer op tijd en plaats brengen van wagen en personeel)
Uitval I	Uitval infrastructuur (rails, wissels en bovenleiding)
Uitval M	Uitval materieel
Uitval O	Uitval overige ( <u>Liander</u> , aanrijding of verstoring derden)
Uitval conduct.	Als een tram uitvalt is er dus ook geen conducteur op de wagen

Om U een indicatie te geven 1% uitval staat ongeveer voor een tram die een volledige omloop (heen en weer CS) uitvalt op 1 dag. Het is dus heel erg krap aan de wind zeilen om deze norm te behalen in een stad die alsmear drukker wordt. De eerste 7 maanden van 2017 hebben we te kampen gehad met 5 grote stroomstoringen en een plofkraak op IJburg die onze resultaten en de betrouwbaarheid richting u als reiziger ernstig hebben verstoord. Inmiddels zijn er veel maatregelen genomen om de betrouwbaarheid te verbeteren op infrastructuur, stroomvoorziening en materieel, maar we blijven een kwetsbare lijn vanwege het ontbreken van een uitwijkmogelijkheid en toenemende drukte.

#### VRAGEN EN SUGGESTIES M.B.T. TRAM 26 vanuit de leden van de Facebookpagina:

"Ivm de aanrijdingen de afgelopen tijd zou het fijn zijn om nog beter aan te geven waar keren niet mag. Daarnaast duurt het veel te lang tot er pendelbussen worden ingezet. Die zouden klaar moeten staan bij keerlus.

Of zet bus 66 per direct in als doorrijder naar Rietlandpark. Aangezien Amsterdam noord 7 lijnbussen heeft (dat zijn bus 32,33,34,35,36,37 en 38) plus veren die ook vanuit Centraal Station komen zou het niet gek zijn om 1 bus in IJburg te plaatsen."

We hebben het afgelopen jaar drie aanrijdingen gehad met een grotere impact op exploitatie. In alle drie de gevallen heeft de automobilist de borden en de waarschuwingssignalen genegeerd. Voor een trambestuurder is het niet moeilijk om een aanrijding te krijgen, maar een hele kunst om ze te voorkomen. Op lijn 26 hebben we gemiddeld per jaar 15 aanrijdingen en dat op 65.000 ritten per jaar. Als er een calamiteit is zetten we meteen bussen in, echter halen we deze bussen van andere buslijnen af. Het tijdstip van de calamiteit is bepalend. Het laatste voorval gebeurde in een extreem drukke ochtendspits, waarbij iedereen (ook bussen en auto's) last had van de drukte. Het was dan ook niet mogelijk de bussen op tijd op de route van lijn 26 te krijgen. De locatie van de aanrijding zorgde er ook voor dat we niet konden inkorten met lijn 26. Bussen als reserve klaar laten staan met een bestuurder erbij is een zeer kostbare aangelegenheid en niet haalbaar.

"Bus 34 of 38 doortrekken naar IJburg"

Vraag doorgezet naar afdeling marketing & vervoer

"Het langzaam aan komen wandelen bij de wissel van de wacht net na de tunnel, terwijl een tram vol passagiers op ze staat te wachten wekt enorme ergernis op. Of daar echt niks aan te veranderen is. Bijvoorbeeld dat ze op de halte opstappen of op z'n minst klaar staan zodat niet de hele tram op ze staat te wachten."

Het is inderdaad wenselijk dat de wisseling van de bemanning zo vlot mogelijk verloopt en feitelijk klaar staat op locatie. We zullen hier extra aandacht aan besteden. Het wisselen van de bemanning op de halte is om meerdere redenen onwenselijk. De halte zuiderzeeweg is een hele drukke halte en een constante toestroom van reizigers, een bewerkelijke halte als het gaat om transacties en vragen. Het wisselen van personeel werkt dan vertragend en verstrend in het overzicht en doorstroom. We rijden



zo'n 176 keer per dag en het personeel stapt ongeveer 88 keer op en af over de hele dag genomen en dat is op jaarbasis al gauw heel veel tijd en geld.

"De pendelbussen komen op midden IJburg al propvol aan van de eindhalte. De bewoners op het begin van IJburg kunnen dan niet meer mee in de gemiddeld eerste drie noodbussen."

We kunnen met GVB bussen zo'n 5 noodbussen in zetten. Voor iedere volle tram die uitvalt hebben we zo'n drie bussen nodig om het aantal passagiers te vervoeren. Dat probleem lossen we dus niet op met noodbussen. We zijn momenteel druk bezig met een extern touringcar bedrijf voor extra capaciteit. Inmiddels zijn we daar al ver mee, maar er zijn ook hindernissen. Voor een touringcar gelden andere regels, denk daarbij aan verplicht zitten op een stoel en gordel om (niet staan dus), geen herkenbaarheid van de voertuigen, geen ov-chip. Kortom een hele uitdaging om dit probleem goed aan te pakken. En een hele uitdaging voor extern personeel om dat in goede banen te leiden.

"Ik vraag me vaak af waarom er zoveel trams langsrijden met 'Sorry, geen dienst'? Zeker als er net een of meerdere trams zijn uitgevallen is dit soms een bittere pil om te slikken, omdat de tram wél rijdt maar niemand meeneemt."

De reden waarom we dit doen is voor ons heel logisch en noodzakelijk en voor de reiziger heel frustrerend. We rijden feitelijk met 11 trams op ovale rails (vergelijkbaar met een oude racebaan). De trams kunnen elkaar niet inhalen met uitzondering van de keerlus op IJburg. Na een vertraging of een calamiteit is het noodzakelijk de trams weer op de juiste plaats en tijd te krijgen. Als we na stilstand weer gaan rijden, dan is de voorste tram degene die elke halte het gros aan passagiers vervoert, de trams die er achter rijden krijgen steeds minder mee en je behoudt zo urenlang vertraging. Door de voorste trams een aantal haltes of zelfs een hele rit te laten doorhalen kunnen de trams op alle haltes weer mensen meenemen. Dit is de meest efficiënte manier, maar zorgt ook voor veel onbegrip op de haltes. De bedoeling is dat dit wordt medegedeeld door het personeel en door de omroepinstallatie op de halte. We zullen hier extra aandacht aan besteden.

U ziet ook lestrams voorbij rijden en wagens die gerangeerd worden van en naar de remise. Ook wagens die gepland uit de dienstregeling lopen rijden leeg vanaf IJburg naar het opstel terrein. Deze rijbewegingen zitten tussen de dienstregelingen door en versterken helaas dit beeld.

"Als de eerste bus dan de mensen op halte Diemerparklaan, Vennepluimstraat, Steigereiland, enzovoort heeft laten staan, waarom rijdt die lege bus in tegengestelde richting dan helemaal met de volle bus mee naar de eindhalte om daar te keren? Waarom niet draaien op het punt, waar de bus ervoor niet aan toegekomen is (dus bij Diemerparklaan) en de laatste 2 haltes aan de andere bus overlaten? Waarom de mensen op Diemerparklaan, Vennepluimstraat, etc. nog veel langer in de kou laten staan? Graag zou ik zien dat er in zo'n geval iets van communicatie tussen de buschauffeurs en de "centrale post" plaats vindt en dat het logistiek iets beter op elkaar wordt afgestemd dan gebruikelijk. De buschauffeur zou aan de centrale moeten melden op welke haltes hij mensen heeft laten staan, zodat daar logistiek op ingespeeld kan worden."

We hebben helaas een beperkte mogelijkheid voor het keren met de bussen. Feitelijk zijn we beperkt tot het eindpunt ter hoogte van het Shell station "Kriterion"

"Aangezien er nu in de tram cash-loos word gereisd; Komt er ook een GVB automaat op IJburg waar je (wel met wisselgeld) je ov kan vullen? Zou bijvoorbeeld wel handig zijn bij de eindhalte IJburg."

We streven ernaar dat alle tramlijnen eind eerste kwartaal cash-loos gaan werken. De hoofdreden heeft te maken met veiligheid van ons personeel. Lijn 26 is als eerste tramlijn geheel cash-loos vanwege het feit dat we vaste voertuigen hebben op de lijn. Dat geldt namelijk niet voor de andere tramlijnen in de stad. We hebben op dit moment 1 gemaks-automaat op de halte Zuiderzeeweg en daar komen er Q1 2019 twee bij op de halte Vennepluimstraat / IJburglaan. Deze gemaks-automaten accepteren geen contant geld en de kaarten in de automaat worden per transactie geprint. Dit zijn kostbare automaten en zodra er enige waarde in zou zitten, zouden ze met grote regelmaat worden vernield of geplunderd worden.

Bij de Bruna op IJburg kunt U wel met contact geld betalen (als servicepunt van GVB) en bij Life & Kicking in de Eva Besnyostraat alsook bij Midnight IJburg op de Pampuslaan staan er oplaadautomaten waar U met pin kan betalen. Ook bij Deen en Vomar is opladen mogelijk.



Suggesties:

"- kan de frequentie in de spits nog opgevoerd worden?"

We rijden nu ook in avondspits om de 4 minuten. Als we vaker gaan rijden zetten we al het autoverkeer vast. De tram heeft voorrang op het overige verkeer en beïnvloed dus met voorrang de verkeerslichten. De Zuiderzeeweg/tunnel en de kruisingen met de A10 zullen dan helemaal vast komen te staan en daarmee bijna geheel IJburg. De vergunning voor het gebruik van de tram-tunnel heeft een maximum van 15 trams per uur per rijrichting, dus de vergunning werkt beperkend. We zien wel dat de spits tijden steeds meer uitlopen, dus ik verwacht wel dat we in de komende twee jaar de frequentie overdag zullen verhogen. In december 2019 is het de bedoeling dat we gekoppeld gaan rijden en dus meer capaciteit krijgen.

"- keerlus bij Centraal kan en moet efficiënter (vaak 2 lichten wachten bij en Rokin en PH kade)"

Vanaf volgend jaar (kijk ook op de site van de VRA [www.vervoersregioamsterdam.nl](http://www.vervoersregioamsterdam.nl)) zullen er aanpassingen zijn op de infrastructuur. Het autoverkeer op de PH kade zal eenrichtingsverkeer worden richting IJtunnel. Het hele stationsplein gaat de komende jaren op de schop en om de doorstroming van al het verkeer te borgen is het nu niet mogelijk om de fase van het verkeerslicht (VRI) te verlengen.

"- potentie bus 37 als overloop halte Zuiderzeeweg benutten. Bijvoorbeeld bus 66 hier laten keren. Tegelijkertijd frequentie bus 37 opvoeren. En voorrangstrook tot bruggen aanbrengen."

Vraag doorgezeten naar Marketing en Vervoer

"- dynamisch info systeem uitbreiden met meer komende trams én informatieregels (enkele weken geleden kwam de tram van 6:18 richting centraal tot 2x toe niet (het intelligente dynamische reisinfosysteem bleek dumb. Als reden werd bij navraag gezegd technische storing, echt?)" De PID palen op de route van lijn 26 kunnen alleen statische informatie geven. Zo kan er staan tram over 3 minuten en daaronder in kleinere letters vertraging. Deze palen zullen in 2020 worden vervangen door DRIS (dynamische reis informatie systemen) Tot die tijd zullen wij het op de lijn moeten doen met de halte omroep installatie die eind december 2017 opnieuw is aangelegd op de route (speakers op zijkant van de PID palen geplaatst). Tevens kunt u zich aanmelden op de GVB site voor "seintje".

"Nakijken van afstelling stoplichten. Zeker bij overgang Schokkerjacht dijk/Steigereiland Zuid, zowel voor voetgangers/fietsers als auto's. De stoplichten (en spoorbomen!) lijken te krap op elkaar afgesteld." De kruisingen hebben een ontruimingsfase, dat geldt overigens voor alle stoplichten. U kunt feitelijk al groen licht krijgen als de achterkant van de tram nog over de kruising gaat. We hebben wel opdracht gegeven om een aantal lichten te laten controleren. De door U opgegeven lichten en spoorbomen zijn onderdeel van een uitgebreid onderzoek geweest in verband met de aanrijding begin december 2017.

"Goed te horen dat er gesprekken worden gevoerd. Naast de voor mij belangrijkste vragen heb ik ook aantal suggesties :

Vraag: Hoe wil men drukte in spits beter opvangen. Op korte en lange termijn.

Suggestie 1: extra buslijn opzetten in spits richting bijvoorbeeld Amstel. Ook 37 is erg vol en overstap kost veel tijd."

Vraag doorgezeten naar afdeling Marketing en Vervoer.

"Suggestie 2: In spits standaard alle deuren open zodat instappen sneller en efficiënter kan."

We hebben een proef gedaan met opendeuren beleid in de stad op de route van lijn 2. Het was de bedoeling om de doorstroming te verbeteren. Het tegendeel bleek uit de resultaten, er ontstaat onduidelijkheid in de tram en geduw en getrek bij alle deuren. Het had ook meteen een enorme toename op het zwartrijden, de bestuurder en conducteur hadden geen overzicht meer in de tram, hetgeen ook ten koste ging van de veiligheid.

"Suggestie 3: Bij te veel drukte lager tarief bij uitchecken. Service is immers stuk lager. Verhoogd acceptatie van drukte iets meer."

De stad barst uit zijn voegen, de toenemende drukte is uitdaging voor alle reizigers in stad. Er wordt een stad ter grootte van de stad Leeuwarden bijgebouwd in Amsterdam en de toeristen blijven massaal toestromen. Het tarief verlagen is een sympathieke gedachte maar legt de rekening volledig bij GVB, terwijl dit een probleem is van de stad en misschien zelfs wel van Nederland.



“Suggestie 4: twee lijnen laten rijden in spits waarbij haltes bijvoorbeeld om en om worden gepakt. Betekent minder stops per tram waardoor meer trams kunnen rijden. Ook is er dan meer kans op ruimte bij haltes Steigereiland en Zeeburgereiland wat instapsnelheid bevordert.”

Lijn 26 is verdeeld in een aantal segmenten, vanaf het BIM-huis tot Centraal en vanaf de A10 is het feitelijk een tramlijn zoals iedere andere tramlijn in de stad. Het gebied daartussen is qua rail infrastructuur een tramlijn met metrospoor, metroseinen en metrowissels. In dit deel kan er maar 1 tram per rijrichting in een segment zijn. Dit is een veiligheidssysteem dat er voor zorg draagt dat trams niet op elkaar kunnen rijden en dat er zich maar 1 tram per rijrichting in de tunnel begeeft. Zodra je zo'n beperking hebt op een gesloten tramroute kun je geen verschillende frequenties voeren of een tram een halte laten overslaan.

“Wanneer is de verwachting dat de keerlus klaar is?”

Eind Q1 2018 zullen we het eerste spoor over de weg aanleggen, hier zit een tijdsdruk op vanwege de werkzaamheden aan de voorzijde van het Centraal en de overgang naar 1 richtingsverkeer op de PH-kade. Vervolgens zal er tot medio 2019 gefaseerd worden gewerkt aan de keerlus. Deze keerlus wordt voor ons een calamiteiten keerlus en gedurende de verbouwing aan de voorzijde van het Centraal de CS halte. We behouden een noodspoor over het Centraal om de trams naar de remise te kunnen rijden voor onderhoud. De IPTA lus blijft bestaan; de eenzijdige keervoorziening ter hoogte van het BIM-huis. Deze lus kan niet verbouwd worden tot een keerlus voor beide richtingen omdat de bocht daarvoor te krap is vanaf het spoor richting Centraal.

“Kan er een begin gemaakt worden met gekoppeld rijden? Of overstap naar een 7-delige combino om zo meer mensen te kunnen vervoeren met tram 26?”

Ander idee zou 2 tram stellen zijn (achter elkaar) waarbij de achterste meer plek biedt voor fiets, kinderwagen, rolstoel.”

We gaan vanaf december 2019 gekoppeld rijden, dat betekent dat we fysiek twee trams aan elkaar vastknopen met tussenstuk. Er zijn nog veel aanpassingen noodzakelijk voordat we op deze manier daadwerkelijk de exploitatie kunnen voeren. Onze Trams zijn inmiddels halverwege hun levenscyclus en moeten nog zo'n 15 jaar mee. De combino's zijn dan weliswaar zo'n 15 jaar oud, maar het ontwerp komt uit eind jaren 90. Inmiddels is de wereld heel erg veranderd en het beste kunt u dat vergelijken met uw mobiele telefoon die u toen had en nu heeft. Onze trams zijn ook vol gehangen met nieuwe apparatuur en om gekoppeld te kunnen rijden moeten de trams met elkaar kunnen communiceren. Dit is nog de simpelste uitdaging, want we moeten deze trams ook kunnen stallen. Op de huidige opstelplaats (waar de trams zijn gestald en wij aflossen) kunnen nu 14 trams staan en we hebben er straks 22 nodig voor de exploitatie. Nu gaat iedere tram minimaal 1 keer in de week naar de remise in de stad voor een wasbeurt en om zand te tanken (nodig voor remmen). Dit staat los van het onderhoud. Een gekoppelde tram kan niet zonder begeleiding de stad in, verkeerslichten en infrastructuur (kruisingen) zijn daar niet op ingesteld. De verbouwing van ons opstel terrein inclusief het verkrijgen van een wasstraat en zandtankinstallatie zijn dus noodzakelijk. De verbouwing zal in 2019 plaatsvinden en in Q4 worden opgeleverd. Daarnaast moeten er nog een paar haltes worden aangepast aan de lengte van twee aan elkaar gekoppelde voertuigen. Een langere tram of met extra bak is ook geen optie, omdat dit een zeer grote aanpassing zal vergen van de werkplaatsen. Denk hierbij aan de lengte van werkkuilen, hefbruggen en stallingscapaciteit. We hebben immers maar zeer beperkt ruimte voor al ons materieel. Met een gekoppelde tram zal er inderdaad meer ruimte zijn voor fietsen en kinderwagens, maar ook de tweede tram heeft dezelfde inrichting en moet ook inzetbaar kunnen zijn als eerste tram. Meer dan 2 fietsen per voertuig lukt echt niet, we hebben alles geprobeerd maar met iedere andere optie komt de veiligheid in het gedrang. Je wilt als reiziger niet tegen een fiets aankomen bij een remming en niemand wil een fiets die gelanceerd wordt in de tram bij een noodremming en dat geldt natuurlijk ook voor de kinderwagens.

“Ik denk aan een snelbus die alleen bij bepaalde haltes stopt. (IJburg, Steigereiland, Rietlandpark, Zuiderzeeweg, CS. En die dan naast de huidige tram/dienstregeling rijdt. Kan de drukte in de trams verminderen en is een snelle oplossing in geval van storing of vertraging of whatever er dan aan de hand is met de tram. Ik denk dat het ook nodig zal zijn wanneer straks de gekoppelde trams rijden, want tegen de tijd dat die rijden zijn ook de inwonersaantallen op IJburg gestegen...”

De groei van lijn 26 en de bewoners van IJburg word strak gemonitord. Er is zeker werk aan de winkel maar de noodzaak om gekoppeld te rijden qua reizigersaantallen wordt pas verwacht vanaf eind 2019. In het begin zal de gekoppelde tram dan ook vaker halfleeg zijn dan vol. De optie voor een snelbus is een mogelijkheid, echter de snelbus is afhankelijk van de doorstroom van het verkeer en moet gebruik maken van de openbare weg. Dus van snel is dan ook geen sprake, daarnaast is de enkele toegangsweg van IJburg het dilemma. Een extra busdienst zal voor extra filevorming zorgen en voor iedere tram zijn drie bussen nodig om de capaciteit te evenaren.

“Mijn vraag: waarom geen fietsen in de tunnel??

Dat heb ik mij altijd afgevraagd, de Maastunnel in Rotterdam, gereed gekomen in 1939 heeft een voetgangers en fietstunnel.”

Dit is niet een vraag voor het GVB, maar voor de gemeente. Ik weet in ieder geval dat de gemeente bezig is met fietsverbinding via Java eiland.

“Misschien ook tram 10 doortrekken over de nieuwe brug. Helpt direct mee aan het OV probleem”

Dit vraagt een enorme aanpassing aan de infrastructuur en daarnaast mogen de trams niet over de route van lijn 26 rijden qua veiligheid. Van het gehele voertuigenpark van het GVB, zijn er slechts 21 trams voorzien van ATB (Automatische Trein Beveiliging). De IJburg trams kunnen wel in de stad rijden maar niet andersom. Momenteel staat de 3 HOV Oostflank (Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding) hoog op de agenda van de gemeente Amsterdam. In die plannen komt een tramverbinding over de Amsterdamse brug aan de orde en een extra busverbinding richting Diemen/Muiderpoort

“Hoeveel passagiers kunnen er maximaal in 1 tram vervoerd worden? Tot aan welk aantal is het nog klantvriendelijk te noemen?”

Er kunnen maximaal 180 reizigers in een tram en de ervaring leert dat bij 120 personen het comfort op de grens komt. Tel daar nog een paar fietsen en kindervagens bij op en het wordt er niet beter op. We zijn een groeilijn dus ieder jaar passen we onze dienstverdeling aan op de groei van het afgelopen jaar. De vol-meldingen houden we bij en in afstemming met de VRA zal er een aanpassing gevraagd worden. We weten dat we groeien naar een behoefte voor gekoppelde trams en daar zullen we dan ook ingroeien zoals we dat ook in het begin van lijn 26 hebben gedaan met enkele trams. De verwachting is dat we in 2028 de maximale capaciteit zullen behalen, ook met gekoppelde voertuigen.

“Er is een GVB app. Kan GVB reizigers informeren over uitval tram of vertraging via push berichten, sms of email? Zou je dat willen navragen? Ik verbaas mij dat dat niet gebeurt.”

U kunt zich aanmelden via de GVB site voor “seintje” daarmee krijgt u via email een signaal als er een verstoring of vertraging is op de lijn waar u zich voor aanmeld. Helaas is dat nog niet voor WhatsApp of sms mogelijk, maar daar wordt wel aan gewerkt.