

Aan:
Directie GVB

Cc.:
Het dagelijks bestuur van de
Vervoerregio Amsterdam

Postbus 626
1000 AP Amsterdam

T 020 527 37 00
E rar@vervoerregio.nl
W www.rar-vervoerregio.nl

Datum 30 juni 2025
Uw kenmerk 20250630-RAR-17G
Ons kenmerk

Onderwerp RAR advies ontwerp tramserie 17G

Geachte Directie van het GVB, geachte leden van het DB Vervoerregio Amsterdam,

De Reizigers Advies Raad (RAR) gaat graag in op het verzoek van het GVB om een advies uit te brengen over het ontwerp van de nieuwe tramserie 17G. Wij hebben hierover op 24 april reeds een goede bijeenkomst met het GVB mogen hebben. Onderstaande adviespunten bieden het overzicht, ook al zijn enkele punten in het gesprek al toegelicht. Graag wordt de RAR ook meegenomen in vervolgstappen bij het ontwerp en aanschaf van de tram.

We sturen dit advies ook aan de Vervoerregio Amsterdam, aangezien die toestemming moet geven voor aanschaf van nieuwe trams. De RAR verneemt graag van de Vervoerregio Amsterdam of reeds wensen of eisen aan het GVB zijn meegegeven voor het ontwerp en of in dat geval dit advies van de RAR nog tot een aanvulling en aanpassing daarvan zal leiden.

De RAR heeft de volgende adviespunten:

1. De RAR ziet graag een nadere bedrijfseconomische onderbouwing van de lengte van de nieuwe tram, met afweging van de exploitatiekosten op drukke tramlijnen met een hoog passagiersaanbod, om zo per bestuurder veel meer passagiers te kunnen vervoeren, versus de eventuele eenmalige aanpassingen aan haltes en werkplaatsvoorzieningen. De RAR adviseert om een deel van de trams in langere uitvoering aan te schaffen, dan wel om bij modulaire opbouw van de voertuigen in het contract vast te leggen dat verlenging van de tram door inbouw van extra modules mogelijk is en ook als nabestelling geleverd kan en zal worden als GVB die optie wil inwilligen. Indicatie voor een langere tram: ca. 45 meter.
2. GVB geeft aan in eerste instantie trams voor binnenstadslijnen aan te willen schaffen. De RAR wijst er allereerst op dat het PvE van de concessie Amsterdam is aangepast, waarbij ook tramlijnen uit buitenwijken door straten in de binnenstad kunnen rijden (binnen het gebied omsloten door de Binnenring). Maar ook het begrip binnenstad is niet eenduidig. Zo rijden de lijnen 1, 5, 7 en 19 over een deel van de Binnenring, die binnen de Singelgracht ligt en dus tot de binnenstad behoort. In feite betekent dit dat de tramserie 17G op de meeste lijnen inzetbaar moet zijn. De RAR adviseert om voorzieningen voor het gekoppeld kunnen rijden van trams in te bouwen.
3. Inbouw van een voorziening voor een conducteursplek voor in ieder geval de lijnen in de binnenstad en oudere wijken.
4. Rekening houden met een plank om de spleet tussen voertuig en halte te overbruggen voor reizigers met een beperking. Bij de afweging tussen een elektronische uitschuifbare plank of een

- losse handmatig te bedienen plank, te bedienen door het personeel, ook meenemen hoeveel tijd het kost voor het rijdend personeel om de plank te bedienen. Bij een elektrische plank dient er ook een voorziening te zijn om bij uitval van de stroom de tram met een rolstoel te kunnen verlaten.
5. Dezelfde vloerhoogte als de CAF-trams is gewenst, om bij verhoogde en nog te verhogen haltes gemakkelijk in te kunnen stappen en geen problemen te krijgen met het uitschuiven of uitklappen van rolstoelplanken.
 6. Een stille tram is gewenst, zowel voor het geluidsniveau binnen de tram, als het geluidsniveau op straat.
 7. Een dusdanig ontwerp dat snel in- en uitstappen mogelijk is om de halteringstijden kort te kunnen houden en de gemiddelde exploitatiesnelheid van een tramlijn hoog te houden. Dit vereist ook de mogelijkheid tot een vlotte circulatie van passagiers binnen het voertuig.
 8. Voor het interieur en de binneninrichting van de tram, alsmede faciliteiten voor mensen met een beperking, ziet de RAR graag in een vroeg stadium een mockup als test, zodanig dat aanpassingen in de (serie-)bouw van de tram nog meegenomen kunnen worden.
 9. Bij het interieur rekening houden met ruimte voor zowel rolstoelen, rollators, kinderwagens en bagage voor meerdere passagiers. De RAR stelt voor om per tram ruimte te bieden aan tenminste twee rolstoelen. Dit mede vanwege het feit dat de voor een rolstoel bestemde plek ook vaak in gebruik genomen wordt door passagiers met rollators, kinderwagens of bagage.
 10. Zodanige vormgeving van de bestuurderscabine, dat mondeling contact mogelijk is tussen bestuurder en passagiers, met name passagiers met een beperking. Een deel van de passagiers met een beperking stapt juist graag bij de voordeur in en wil de mogelijkheid hebben om informatie te vragen aan de bestuurder (bijvoorbeeld slechthorenden). Ter toelichting: bij de huidige Combino-trams is dit beter mogelijk dan bij de CAF-trams.
 11. Aanbrengen van dynamische reizigersinformatie in het voertuig die voor alle passagiers goed zichtbaar en leesbaar is, inclusief halteafroep.
 12. Handhaven van een aanduiding aan de buitenkant van de tram met grote lijncijfers en de lijnkleuren.
 13. Aandacht voor de ontsporingsveiligheid aan de voorzijde van de tram. Meenemen of een ontwerp met kortere oversteek van de wagenbak aan de voorkant, voorbij het wielstel/draaistel, mogelijk is om de kans op en gevolgen van ontsporingen bij zijdelingse aanrijdingen te beperken.
 14. Bij voorkeur geen experimenteel model ontwerpen en aanschaffen vanwege het risico op langdurige kinderziektes, gepaard gaand met rituitval, stremmingen van een lijn of gebrek aan inzetbare voertuigen. In ieder geval eerst een proefwagen bestellen alvorens een serie besteld wordt.
 15. Keuze tussen 1 of 2-richtingwagens: de RAR wordt graag meegenomen in het keuzeproces en de afweging van de passagierscapaciteit in het voertuig en het aantal zitplaatsen, flexibele inzet van trams om te kunnen keren op plekken zonder keerlus alsmede bij calamiteiten.

De RAR ziet met belangstelling uw reactie op dit advies tegemoet.

Met vriendelijke groet,
namens de Reizigers Advies Raad

Bart Drenth
Voorzitter