

‘HTM-trams: uit de lengte of uit de breedte?’

Door Aad Prost en Rob Sangen

Amsterdam heeft destijds het genoeg gehad om de kinderziekten van de Combino (van Siemens) op te vangen. En die waren erger dan een simpele griep. HTM koos nu als nieuw materieel voor de Avenio (ook van Siemens). Dat is dus een tram ‘van de plank’ in plaats van nieuw ontwerp: ook in München rijdt deze al. De nieuwe tram heeft een aantal bijzondere kenmerken, zoals de afwezigheid van spiegels, een opvallende plaatsing van de wielen onder het voertuig (centraal geplaatst onder de bakken). En ook: lage vloer over de hele lengte (door de afwezigheid van doorlopende assen), en een relatief laag gewicht. Het voertuig is zeer stil (in de praktijk te controleren). Tot zover al het goede.

Nu die breedte. Vanzelfsprekend is het geen ‘norm’ dat er met brede voertuigen gereden moet worden. Wordt voor een brede tram gekozen, dan doen zich onder andere problemen voor in de Zoutmanstraat, het Statenviertel en bij de Brouwersgracht. Op de Scheveningseweg zouden voor de brede trams veel bomen moeten worden gekapt. Waarom móét het een brede tram zijn? Het enige criterium zou moeten zijn de vervoerscapaciteit, en/of het aanbod zit- en staanplaatsen. Dat kan letterlijk uit de breedte of uit de lengte komen. Eigenlijk is het verschil tussen de varianten vooral de stoelstelling: 2+1-rijen stoelen versus 2+2-rijen.

De huidige GTL-serie is 28,6 meter lang en 2,35 meter breed. Passagierscapaciteit circa 190 zit- en staanplaatsen. Laat de grap nu zijn dat Siemens de Avenio in drie standaardbreedtes levert. En in bijna oneindig veel lengtevarianten. (Overigens is in de specificaties van de Haagse Avenio sprake van een breedte van 2,55 meter, afwijkend van de standaardopties.)

De drie mogelijke breedtes en verschillende lengtes volgen uit de bijgaande tabel van Siemens. De Haagse Avenio heeft een capaciteit van 232 passagiers. De middelbrede variant van de Avenio met ook vier bakken heeft een capaciteit van 230 passagiers, elders wordt 222 genoemd.



In München rijdt een smallere versie van deze tram, tot genoeg van de stadsbewoners. | Foto: PR

Kortom: voor een verschil van maximaal tien passagiers per voertuig (minder dan 4%) moet er peperdure infrastructuur worden aangepast en

verdwijnt een volwassen bomenrij op de Scheveningseweg. (Een extra bak zou de capaciteit zelfs met 60 passagiers vergroten, waarbij niet

eens een extra pantograaf nodig is).

We hebben van HTM niet één inhoudelijk vervoerskundig argument gehoord bij de keuze van de brede variant. Het lijkt vooral prestige te zijn: 010 en 020 hebben een metro, dan 070 in ieder geval zo breed mogelijke trams!

München

Kortom: natuurlijk wil HTM vanwege de exploitatie zo veel mogelijk dezelfde tramtypen. Simpler in onderhoud, opleiding van monteurs en bestuurders, onderdelen op voorraad. Maar Avenio's van verschillende breedte zijn mechanisch en elektrotechnisch geheel identiek op de stoeltjes na. Dus: het is zeer wel mogelijk om voor de tweede tranche een smallere variant te bestellen. Enig nadeel: tramstellen smal/breed zijn dan niet uitwis-

selbaar op alle lijnen. Maar dat is in de huidige situatie met RandstadRail niet anders. Het geld dat wordt uitgespaard door rails niet te hoeven verleggen kan bij gebleken capaciteitsstekort beter worden besteed aan eventueel extra trams, een hogere frequentie en een mooie stad.

De grote vraag is dus waar het primaat ligt. Voegt het vervoer zich naar de stad of bepaalt het vervoer (HTM) hoe de stad eruitziet? In München was men in ieder geval zo verstandig om een smalle variant te kiezen. De bewoners en reizigers zijn enthousiast.

Aad Prost (Prost Profiel) is zelfstandig adviseur (projectmanagement), met name in de sector verkeer en vervoer, en Rob Sangen is voormalig hoofd verkeer van stadsgewest Haaglanden.

Lengte	2,3 m	2,4 m	2,65 m
	aantal personen		
18 m	105	110	120
27 m	165	170	180
36 m	225	230	250
45 m	285	290	310
54 m	340	350	380
63 m	400	410	450
72 m	460	470	510

Maatvoeringen Avenio: flexibeler dan HTM.