



Alles over de Amsteltram bestuursrapportage voorjaar 2019

Een nieuwe hoogwaardige tramverbinding van Amsterdam Zuid naar Uithoorn. Erg fijn natuurlijk, maar wat is de achtergrond van deze Amsteltram eigenlijk? Hoe ziet het tracé eruit en wat moet er nog allemaal gebeuren voordat de tram daadwerkelijk kan worden opgenomen in de dienstregeling van GVB?

Eigenlijk bestaat project Amsteltram uit twee verschillende projecten. Allereerst bouwen we het oude bestaande spoor van de Amstelveenlijn, waar sneltram 51 afgelopen 3 maart voor het laatst reed, om tot hoogwaardige tramverbinding. Dit vernieuwde spoor van Zuid naar Westwijk zal eind 2020 gereed zijn en dan zal de Amsteltram hier zijn eerste officiële schreden op het tramspoor zetten. Vervolgens wordt er dan nog gebouwd aan het tweede traject van Westwijk naar Uithoorn: hier komt een geheel nieuw spoor dat volgens de huidige planning in 2024 gereed is. Als sluitstuk van de verbouwing van de Amstelveenlijn wordt er bij station Zuid, aan de Schönberglaan, een nieuwe halte voor de Amsteltram gerealiseerd, die naar verwachting in 2025 klaar zal zijn. Daarmee is de nieuwe Amsteltram voltooid.

In de Legmeerpolder komt een nieuw opstelterrein. Het terrein leggen we in twee fases aan. In het project Amstelveenlijn bouwen we de opstelsporen en zandvulpunt en inspectiesporen voor klein onderhoud. Het project Uithoornlijn maakt het opstelterrein uiteindelijk af. Er komen dan nog extra sporen bij (want er moeten meer trams gestald kunnen worden) en we bouwen dan een onderhoudshal met wasstraat.



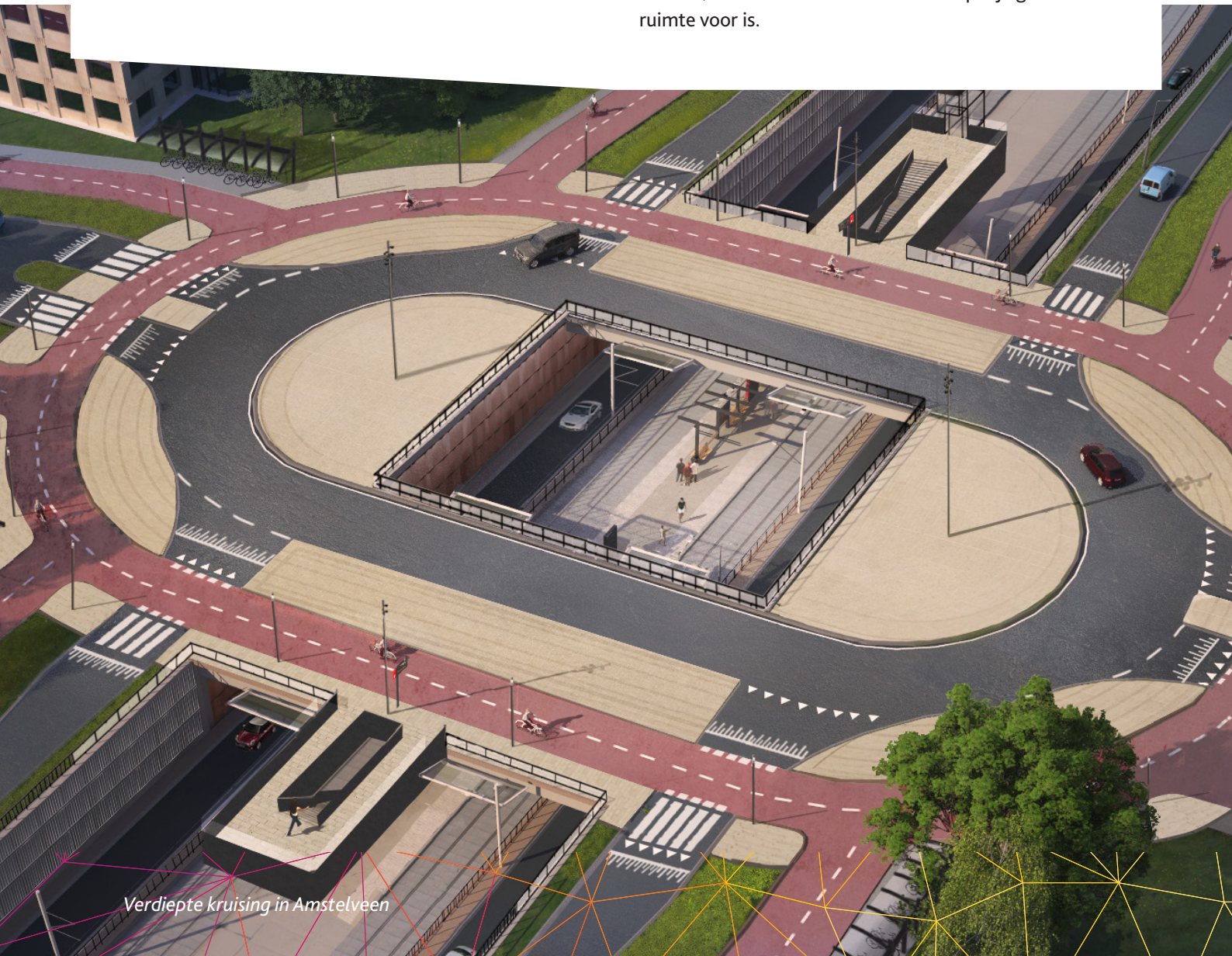
Het waarom van de Amsteltram

De reden van de komst van de nieuwe Amsteltram is dat sneltram 51 niet meer voldeed. De 51 was een bijzondere lijn, in die zin dat hij zijn rit als metro begon bij Centraal Station en in Zuid overschakelde op een ander systeem waarbij hij als tram zijn rit vervolgde naar Amstelveen. Naast bijzonder, bleek dit systeem helaas ook zeer kwetsbaar: regelmatig vielen er ritten uit en volgde de ene reparatie na de andere. Ondanks alle pogingen om de betrouwbaarheid van de lijn te stabiliseren, lukte dit niet naar tevredenheid. Daarnaast was de situatie bij de drie kruisingen bij Zonnestein, de Sportlaan en Kronenburg niet overzichtelijk waardoor er hier ongelukken zijn gebeurd. Daarom werd er besloten om niet alleen een geheel nieuwe, hoogwaardige tramverbinding aan te leggen, maar ook om de kruisingen te verdiepen, zodat het op deze plekken straks wel veilig is.



Materieel

Bij dit nieuwe hoogwaardige spoor, hoort natuurlijk ook een nieuwe, moderne, laagvloerse tram. Deze 15G tram wordt nu ontwikkeld in de CAF-fabriek in Zaragoza, Spanje. Dit jaar zal het eerste gloednieuwe 15G voertuig afreizen naar Amsterdam, waar deze tram ook nog eens uitgebreid getest zal worden. De tram zal dan op het opstelsterrein in Diemen bijvoorbeeld met een snelheid van 50 km/u op het tramspoor getest worden, een test waar in de fabriek in Spanje geen ruimte voor is.



Verdiepte kruising in Amstelveen

Metamorfose van Amstelveenlijn naar Amsteltram in volle gang

Waar het nieuwe tramspoor tussen Westwijk en Uithoorn nog op de tekentafel voorbereid wordt, is de ombouw van de Amstelveenlijn naar Amsteltram al volop in uitvoering.

In december 2015 viel het officiële besluit in de Regioraad, waarin werd vastgelegd dat de Amstelveenlijn zou worden omgebouwd tot hoogwaardige tramlijn. Na een periode van veel overleg tussen de gemeente Amsterdam, Amstelveen en de Vervoerregio werd er een Programma van Eisen vastgesteld en startte in 2016 de aanbesteding. Dit resulteerde in een gunning aan aannemer Vital die sinds 2017 de voorbereidende werkzaamheden heeft uitgevoerd. Denk hierbij aan het verleggen van kabels, het aanvragen van vergunningen en - waar nodig - het kappen van bomen en gesprekken met de omgeving. In februari dit jaar is er gestart met 'grote werkzaamheden', waarbij onder andere de



weg moet worden omgelegd in beide richtingen en de damwanden worden aangebracht die nodig zijn voor de verdiepte kruisingen bij de haltes Kronenburg, Sportlaan en Zonnestein. In 2020 kunnen reizigers dan voor het eerst bij station Zuid op de Amsteltram stappen, die zijn eindhalte in eerste instantie in Amstelveen Westwijk zal hebben en later - in 2024 - door zal rijden naar Uithoorn.



Werk in uitvoering

Maar voordat het zover is, moet er dus nog flink wat gebeuren. Aannemer Vital is iedere dag aan het werk, maar heeft de werkzaamheden zo ingericht dat reizigers, omwonenden en overig verkeer hier zo min mogelijk last van hebben. Helaas kunnen we de hinder niet helemaal voorkomen en staan er de komende tijd 4 werkweekenden ingepland, die impact op de omgeving zullen hebben. Ook omdat tijdens deze weekenden tram 5 niet rijdt en er dan 24 uur per dag gewerkt wordt. Het gaat dan om het weekend van 13 april, 20 april en 15 juni. In de zomervakantie, van 14 juli tot en met 26 augustus, zal er dan nog een grote buitendienststelling van tram 5 plaatsvinden, waarin de ongelijkvloerse kruisingen in ruwbouw worden aangelegd en het spoor en de bovenleiding op meerdere plekken worden vervangen. Daarna worden de tramsporen teruggelegd zodat de tram na 6 weken weer gewoon door kan rijden. De afbouw van de verdiepte haltes en de kruising vinden daarna plaats, waarbij de tram gewoon blijft rijden.

Uitdagingen en risico's

Wat betreft de ruwbouw ligt de grootste uitdaging vooral op het gebied van planning. De aannemer

heeft met een slimme fasering maar 4 weekenden en een zomervakantie nodig om de verdiepte kruisingen in ruwbouw te bouwen. Dat is best kort voor een behoorlijk groot bouwproject. Zo moeten er voor één kruising al 1200 schroefpalen aangebracht worden. En daarna is het nog niet klaar natuurlijk. Hoewel het er dan misschien aan de buitenkant al heel 'af' uitziet, moeten dan nog alle systemen en ICT in orde worden gemaakt. Dit is vaak nog net iets complexer dan het betonwerk.

Ongewenste gebeurtenissen

- De 6-weekse zomer TBGN in 2019; werkzaamheden lopen uit.
- Tijdige beschikbaarheid nieuw trammaterieel 15G voor start proefbedrijf.
- Maatschappelijke onvrede en reizigersverlies door kwaliteit tijdelijk vervoer (o.a. doorstroming gebied Zuidas en capaciteit busvervoer).
- Door onvoldoende systeemintegratie is er geen werkend vervoersysteem.
- Door uitloop van werkzaamheden is werken buiten de normale werktijden nodig.
- De opgeleverde werken worden niet in beheer genomen.



3 maart 2019, afscheid van de 51

Werken aan de nieuwe verbinding tussen Westwijk en Uithoorn

Waar er in Amstelveen al volop wordt gebouwd, is dat op het traject tussen Westwijk en Uithoorn nog niet het geval. Aan de hand van drie vragen leggen we uit wat de status is van dit nieuw te bouwen tramspoor.

In welke fase bevindt zich dit deel van het project nu?

In technische taal zijn we nu bezig met de voorbereiding van de aanbesteding. Concreet betekent dit dat we nu bijvoorbeeld bezig zijn met het afronden van het ontwerp, dat we de procedures voor de verschillende bestemmingsplannen doorlopen en dat we nu al een eisenpakket voor de toekomstige aannemer samenstellen. Op het traject tussen Amsterdam Zuid en Amstelveen zal de Amsteltram eind 2020 gaan rijden en dit tweede traject – van Westwijk naar Uithoorn – is naar verwachting in 2024 gereed.

Waaruit bestaan de werkzaamheden voor dit nieuwe traject tussen Westwijk en Uithoorn?

Ten eerste zal het opstelterrein waar de nieuwe 15G trams straks komen te staan, iets voorbij Westwijk, uitgebreid moeten worden. Omdat er in Uithoorn geen ruimte is, wordt dit terrein aangepast en vergroot, zodat de trams hier 's nachts terecht kunnen. Ten tweede moet er vanaf Westwijk een heel nieuw spoor aangelegd worden in de Legmeerpolder. Dit spoor sluit dan weer aan op het voormalige Haarlemmermeerspoortje, dat al jaren niet gebruikt wordt en ook opnieuw moet worden aangelegd. En dan hebben we nog de haltes die moeten worden

gerealiseerd. Uiteindelijk gaat het hier om een tracé van 4,4 kilometer met drie haltes: Aan de Zoom, busstation Uithoorn en Uithoorn Centrum.

Waar liggen de uitdagingen van dit nieuwe tramspoor?

Bij de Zijdelweg en bij de toekomstige kruising van de Amsteltram met de N201. Bij de Zijdelweg ligt een viaduct, waar net geen tram onderdoor kan rijden. Deze constructie moet dus worden aangepast. Een gehele nieuwe constructie zal er gebouwd moeten worden bij de N201; hier moet de tram overheen kunnen rijden, zonder het autoverkeer te hinderen. Komende periode zal bekeken worden wat de beste oplossingen zijn.

Ongewenste gebeurtenissen

- Minnelijke grondverwerving heeft geen positief resultaat waardoor onteigeningsprocedure gestart moet worden.
- Specificaties voor ontwerp onderhoudshal op opstelterrein met o.a. wasstraat zijn niet tijdig beschikbaar voor het contractdossier.
- Minder en/of hogere inschrijvingen van aannemers vanwege huidige marktsituatie waardoor aanbesteding mislukt.
- Gerechtelijke procedures duren langer dan ingeschat



Impressie van de eindhalte van de Uithoornlijn

Besluitvorming en besluitdata

Wat moet er (nog) gebeuren voordat de Amsteltram rijdt?

Planning ombouw Amstelveenlijn tot Amsteltram

Al gebeurd:

- Voorkeursbesluit ombouw Amstelveenlijn: Voorjaar 2013
- Officiële besluit tot ombouw: Winter 2015
- Ontwerpfase, Programma van Eisen en aanbesteding: 2016
- Aanbesteding gegund aan Vital: Voorjaar 2017
- Voorbereidende werkzaamheden in uitvoering: 2017 – 2018
- Naamwedstrijd Amsteltram: Voorjaar 2018
- Start grote werkzaamheden: Februari 2019
- Besluit tot samenvoegen budgetten Amstelveen en Uithoornlijn Maart 2019
- Nadeelcompensatieregeling voor de Amsteltram vastgesteld door Regioraad Maart 2019

Nog op de planning:

- Ombouw spoor, haltes en bouw 3 ongelijkvloerse kruisingen: Voorjaar 2019 – Voorjaar 2020
- Test- en proefbedrijf: Zomer 2020
- Start exploitatie: Najaar 2020

Planning verlenging Amsteltram naar Uithoorn

Al gebeurd:

- Voorkeursbesluit verlenging Amsteltram: Winter 2016
- Officiële besluit tot verlenging: Winter 2017

Nog op de planning:

- Aanbestedingsfase: Zomer 2019 – Begin 2020
- Gunning hoofdaannemer: Voorjaar 2020
- Bouwfase: Zomer 2020 – Herfst 2023
- Testfase en puntjes op de i: Winter 2023 – Voorjaar 2024
- Start exploitatie: Zomer 2024

Facts & Figures

**Amstel
veenlijn**

 **310
miljoen**

Voor de ombouw van de Amstelveenlijn tot een hoogwaardig tramspoor is 310 miljoen beschikbaar gesteld.

Uithoornlijn

 **70
miljoen**

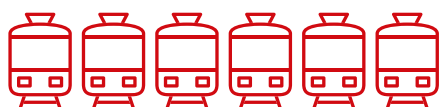
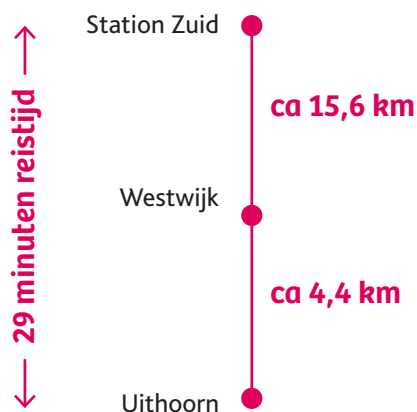
Het budget voor het geheel nieuwe tramtraject tussen Amstelveen en Uithoorn bedraagt 70 miljoen.

Facts & Figures



30 meter 180 reizigers

De nieuwe 15G trams zijn circa 30 meter en bieden plek aan zo'n 180 reizigers. In de spits rijdt de tram gekoppeld (2x30 meter) en 10 keer per uur.



Er komt een nieuw opstel terrein bij Westwijk voor het stallen en wassen en zandvullen van de tram. Ook wordt er een quickservice en een personeelsverblijf gebouwd.

WESTWIJK

AAN DE ZOOM

UITHOORN STATION

UITHOORN CENTRUM

KRONENBURG

ZONNESTEIN

SPORTLAAN

STATION ZUID



Het traject tussen station Zuid en Amstelveen wordt verrijkt met 3 ongelijkvloerse kruisingen bij Kronenburg, Zonnestein en de Sportlaan.



In Amstelveen vervallen 4 haltes: Amstelveen Centrum, Marne, Gondel en Spinnerij. De haltes De Boelelaan/VU en A.J. Ernststraat worden samengevoegd tot één nieuwe halte op een nieuwe locatie.



We verwachten 27.000 reizigers per dag in de Amsteltram.

3 nieuwe haltes



Tussen Westwijk en Uithoorn komen drie nieuwe haltes: Aan de Zoom, busstation Uithoorn en Uithoorn Centrum

Colofon

Contactgegevens

communicatie@vervoerregio.nl

Vormgeving

Gumtree Creatieve Communicatie

Fotografie

Gé Dubbelman

Datum

maart 2019

Partners

Opdrachtgever



Wegbeheer



Project Management



Wegbeheer



Wegbeheer en grondverwerving



Tijdelijk OV en levering 15G



Wegbeheer en grondverwerving



Realisatie tramhalte Station Zuid

