

Vergaderdatum	Dagelijks Bestuur (11-07-2019)
Agendapunt	
Onderwerp	TBGN Entree fase 1a & 1b
Portefeuillehouder	Dijksma
Behandelend ambtenaar	Jon van der Ploeg

Van het Dagelijks Bestuur wordt gevraagd:

- 1 Kennis te nemen van het eerdere besluit van het DB 2017-11-16 over TBGN's voor het ombouwen van de kruisingen Prins Hendrikkade – Martelaarsgracht en Prins Hendrikkade – Damrak in het kader van project de Entree;
- 2 Kennis te nemen van de hernieuwde TBGN aanvraag van het project, met daarin een gewijzigde uitvoeringsduur en planning:
 - Fase 1A: spoorvervangingswerkzaamheden op de kruising Prins Hendrikkade – Martelaarsgracht waarvoor een TBGN in de periode 12 oktober (01.00 uur) t/m 21 oktober (05.00) noodzakelijk is.
 - Fase 1B: spoorvervangingswerkzaamheden op de kruising Prins Hendrikkade – Damrak waarvoor een TBGN in de periode 21 oktober (05.00) t/m 5 november 2019 (05.00 uur) noodzakelijk is.
- 3 Kennis te nemen van het vervangend vervoerplan van GVB;
- 4 Kennis te nemen van de invloed van de werkzaamheden op de exploitatie van tramlijn 26 en de hiervoor getroffen maatregelen;
- 5 Kennis te nemen van de mogelijkheid dat de werkzaamheden van fase 1b verschuiven naar 2 maart 2020. Waarbij de aanvrager zorgt draagt voor het aanleggen van extra calamiteitensporen ter overbrugging van de periode tussen de twee fasen.;
- 6 In te stemmen met het verlenen van de TBGN conform aanvraag inclusief de mogelijk verschoven tijddigging van uitvoering van fase 1b;
- 7 Het vervangend vervoerplan van GVB vast te stellen;
- 8 Te besluiten de onder “wat hebben we daarvoor nodig” genoemde randvoorwaarden nadrukkelijk vast te stellen.

Samenvatting

Ten behoeve van spoorvervangingswerkzaamheden op de kruisingen Prins Hendrikkade – Martelaarsgracht en Prins Hendrikkade – Damrak is een TBGN aangevraagd. Deze werkzaamheden staan gepland van 12 oktober (01.00 uur) t/m 5 november 2019 (05.00 uur). De eerste 9 dagen worden de sporen op de kruising Prins Hendrikkade – Martelaarsgracht buiten dienst genomen. De opvolgende 15 dagen worden de sporen op de kruising Prins Hendrikkade – Damrak buitendienst gesteld. Dit heeft ertoe geleid dat bovengenoemde werkzaamheden worden uitgevoerd in een aaneengesloten TBGN periode van 24 dagen bestaande uit 2 fases. Indien de werkzaamheden voor fase 1B niet uitgevoerd kunnen worden wordt deze verplaatst naar 2 maart 2020.

Meegezonden stukken

- 1 Memo TBGN aanvraag de Entree (opvraagbaar)
 - 2 Vervoerplan TBGN de Entree (opvraagbaar)
 - 3 DB171116 – Voorstel TBGN aanvraag de Entree (opvraagbaar)
-

Inleiding

Voorgeschiedenis

In het DB van 16 november 2017 is reeds een besluit genomen over de benodigde TBGN voor de werkzaamheden op de kruisingen Prins Hendrikkade – Martelaarsgracht en Prins Hendrikkade – Damrak ten behoeve van het project de Entree. Destijds ging het om een lang weekend voor de kruising Prins Hendrikkade – Martelaarsgracht en maximaal 5 dagen voor de kruising Prins Hendrikkade – Damrak. Door verschillende ontwikkelingen in de afgelopen maanden is momenteel een TBGN periode van 24 dagen voorzien.

Wat is er aan de hand?

Zoals aangegeven heeft het DB eerder al besloten over deze TBGN aanvraag. Echter is door de verandering in de duur en de scope de noodzaak ontstaan om de aanvraag opnieuw aan het DB voor te leggen. Er zijn gedurende de voorbereiding van het project noodgedwongen werkzaamheden aan het project toegevoegd waardoor een langere doorlooptijd noodzakelijk is om de werkzaamheden met goed gevolg af te ronden. De huidige projectduur bedraagt daarom momenteel 24 dagen: De eerste 9 dagen voor de kruising Prins Hendrikkade – Martelaarsgracht. De 15 dagen erna voor de kruising Prins Hendrikkade – Damrak. Het gaat daarbij om de periode van 12 oktober tot en met 5 november.

Er bestaat de mogelijkheid dat de werkzaamheden voor fase 1B niet uitgevoerd kunnen worden direct volgend op fase 1A. In dit geval wordt fase 1B verplaatst naar 2 maart 2020. Belangrijke voorwaarde is dat de werkzaamheden in ieder geval voor 23 maart 2020 afgerond zijn; op dat moment starten werkzaamheden voor de uitbreiding van de tijdelijke IJburgstalling.

Essentie

Wat willen we bereiken?

Het DB stemt in met de TBGN aanvraag.

Het buiten gebruik nemen van de sporen op de kruising Prins Hendrikkade – Martelaarsgracht en Prins Hendrikkade – Damrak heeft als gevolg dat er steeds één van de twee trajecten tussen de Dam en Centraal station is afgesloten. De TBGN heeft impact op tramlijnen 2, 4, 11, 12, 13, 14, 17, 24 en 26. Deze trams rijden vanuit alle richtingen (behalve noord) naar centraal station.



Figuur 1: Lijnennet GVB rondom de kruising Prins Hendrikkade – Martelaarsgracht en Prins Hendrikkade – Damrak

Alle tramlijnen zullen zoveel mogelijk de reguliere routes blijven rijden. In de periode van 12 oktober (01.00 uur) t/m 21 oktober 2019 (05.00 uur) - fase 1A - gelden omleidingen voor Tram 2, 11, 12, 13 en 17. Deze tramlijnen rijden de reguliere route tot aan de Dam, vanaf dit punt geldt de omleiding via de

Paleisstraat – Damrak – Prins Hendrikkade – Centraal Station Oostzijde. In onderstaande tabel zijn de haltes die vervallen, de tramlijnen die de haltes normaal aandoen en de vervangende halte op loopafstand terug te vinden.

Aanvullend wordt er tijdens fase 1A in de Raadhuisstraat een tijdelijke halte aangedaan, direct naast de vervallen halte Dam (tram 13 & 17), om deze te vervangen. De normale halte kan niet worden bereikt, omdat het omleidingsspoor achter die halte loopt.

Vervallen haltes 12 okt (01.00) t/m 21 okt (05.00)	Tram	Vervangende halte op loopafstand
Dam 5065	2,11,12,13,17 (stad uit)	Dam
Nieuwezijds Kolk 5070, 5069	2,11,12,13,17 (v.v.)	Dam of CS
Centraal Station 5011	2,11,12,13,17, 26	Centraal Station, tram 26 IJzijde
Dam 5066	13, 17 (stad in)	Tijdelijke halte op de rijbaan, naast de vervallen halte



Figuur 2: lijnvoering tussen 12 en 21 oktober.

Ook tijdens fase 1B zullen de trams zoveel mogelijk de gebruikelijke route rijden. In periode 21 oktober (05.00) t/m 5 november (05.00) gelden voor Tram 4, 14 en 24 de volgende omleidingen; zij rijden de reguliere route tot aan de Dam waar vanaf de omleiding via de Mozes en Aaronstraat – Nieuwezijds Voorburgwal – Martelaarsgracht – Centraal Station Westzijde gaat. In onderstaande tabel zijn de haltes die vervallen, de tramlijnen die de haltes normaal aandoen en de vervangende halte op loopafstand terug te vinden.

Vervallen haltes 17 t/m 27 okt	Tram	Vervangende halte op loopafstand
Dam 5031, 5032	4, 14, 24 (v.v)	Dam
Centraal Station 5022	4, 14, 24, 26	Centraal Station, tram 26 IJzijde



Figuur 3: lijnvoering tussen 21 oktober en 5 november

Bijzonderheden exploitatie lijn 26

De aanleg van de keerlus voor Tram 26 aan de IJzijde van het Centraal Station is voorwaardelijk voor de uitvoer van de beschreven TBGN en het bijbehorend vervangend vervoerplan. De aanleg van deze keerlus zit niet in de scope van project de Entree. De projectorganisatie die zich met deze aanleg bezig houdt kan op 19 augustus uitsluitsel geven over of de aanleg tijdig gereed is. Mocht deze keerlus niet tijdig zijn aangelegd, geldt er voor de twee fases een terugvalscenario:

- Fase 1a: Tramlijn 26 rijdt net als de andere tramlijnen naar het Oostelijk tram-emplacement. Omdat er dan een zodanig hoog aantal trams gebruik maakt van een beperkt aantal haltes, heeft GVB aangegeven de punctualiteit van de tramlijnen vanaf CS niet meer te kunnen waarborgen. Het DB besluit een eventuele ontheffingsaanvraag op eisen omtrent punctualiteit voor deze periode in behandeling te nemen. Vooralsnog wordt uitgegaan van het ontheffen in met name de spitsuren.
- Fase 2b: Tramlijn 26 rijdt naar haar gebruikelijke haltes op het oostelijk tram-emplacement. Omdat het kruispunt Damrak/Prins Hendrikkade dan gestremd is, zullen trams vanaf de halte achteruit moeten rijden naar het spoor ten hoogte van de Sint Nicolaaskerk. Dit zal intensieve inzet van rangeerders en verkeersregelaars vergen.

Daarnaast is er tijdens fase 1B geen reguliere railverbinding om trams vanuit IJburg over te brengen naar een remise of werkplaats, omdat de kruising Prins Hendrikkade – Damrak is gestremd. Gemiddeld worden er 1-2 trams per dag overgebracht naar een remise of werkplaats om storingen op te lossen of onderhoud uit te voeren. Dit betreft onderhoud dat niet op de tijdelijke IJburgstalling uitgevoerd kan worden. Om te zorgen dat er genoeg trams beschikbaar blijven voor de exploitatie, is het noodzakelijk om een

alternatieve manier van overbrengingsritten te organiseren. Het project voorziet hierin door een overloopspoor aan te laten leggen tussen de beide emplacementen.

Terugvalscenario: verschuiven uitvoering fase 1b naar maart 2020

Op het moment van indienen is niet zeker dat uitvoering van fase 1b in de aangevraagde periode mogelijk is. Dit in verband met onzekerheid over of alle benodigde sporen tijdig geproduceerd zullen zijn. In overleg met de partners uit het afstemmingsoverleg en met diverse andere projecten is een tijdvak in maart (startend op 2 maart, voor de duur van 15 dagen). In dit geval is het noodzakelijk om twee calamiteitenbogen aan te leggen op de middentoegangsbrug. Dit om een robuuste exploitatie mogelijk te houden in geval van calamiteiten. Het project draagt hier zorg voor.

Argumentatie

De voorliggende TBGN periode is noodzakelijk om de werkzaamheden uit te voeren. Door het opgestelde vervangend vervoerplan en de volgordelijkheid in de werkzaamheden blijft de hinder voor de reiziger beperkt. Zo zijn er vervangende haltes op loopafstand en blijft het centraal station per tram bereikbaar.

Hoe gaan we dit doen?

Het dagelijks bestuur besluit tot het buiten gebruik nemen van de traminfrastructuur. Daarnaast stelt het dagelijks bestuur het vervangend vervoerplan van GVB vast.

Uitvoering

Hoe past dit binnen beleid en regelgeving?

Er is aangetoond dat de aangevraagde TBGN's noodzakelijk zijn voor de uit te voeren werkzaamheden. Daarnaast zijn er op loopafstand vervangende haltes beschikbaar waardoor de omgeving voorzien blijft van openbaar vervoer. De aanvraag is besproken in het TBGN-afstemmingsoverleg. Alle partijen adviseren positief.

Welke (mogelijke) gevolgen zijn er?

Financiële gevolgen

- De kosten van de totale TBGN bedragen in totaal € 438.145. De kosten voor de TBGN zijn op te splitsen in fase 1A en 1B; in het geval dat Fase 1B verschuift naar maart 2020 wordt dit onderscheid actueel. De kosten voor Fase 1A bedragen € 207.076 en Fase 1B € 231.069.
- Indien de keerlus niet tijdig gereed is resulteert dit in extra kosten vanwege te nemen aanvullende maatregelen; deze bedragen naar schatting € 240.048. Daarmee komen de totale kosten voor de TBGN op maximaal € 678.193.
- Er is overeengekomen dat deze kosten ten laste van het project de Entree komen. Dit geldt ook voor de kosten die gemoeid zijn met de terugvaloptie voor lijn 26, als de keerlus op CS IJzijde niet tijdig gereed is. De eventuele bijdrage vanuit de Vervoerregio voor deze projectkosten maakt geen onderdeel uit van dit besluit. Hierover lopen gesprekken tussen de projectorganisatie en de Vervoerregio.
- De financiële gevolgen voor de reiziger zijn minimaal. De afgelegde afstanden verschillen slechts beperkt, waardoor reizigers op saldo een beperkte afwijking van hun gebruikelijke kosten per rit zullen hebben.

Juridische gevolgen

- Het dagelijks bestuur heeft op 30 juni 2016 de Procedure Tijdelijke Buitengebruikname Tram (TBGN Tram) vastgesteld. In deze procedure zijn de voorwaarden uitgewerkt waaronder het dagelijks bestuur toestemming verleent voor een TBGN Tram. Een van de voorwaarden is dat GVB en het project een vervangend vervoerplan uitwerken en komen tot een verdeling van de kosten hiervan. De Procedure TBGN Tram past binnen de kaders van artikel 28 van het Concessiebesluit over tijdelijke wijzigingen in de beschikbare infrastructuur. Het dagelijks bestuur wordt gevraagd in te stemmen met de TBGN-aanvraag.

Maatschappelijke gevolgen

- De gevolgen voor de reiziger zijn gering. Omdat de werkzaamheden volgorde-lijk worden uitgevoerd en beide tramsporen bij elkaar in de buurt liggen en parallel lopen blijft de ontsluiting van het gebied en het Centraal Station per tram geborgd. Ook de loopafstand tot de vervangende haltes is dus gering waarmee de OV-bediening geborgd blijft.
- GVB zorgt voor voldoende informatievoorziening voor reizigers.

Wie en wat hebben we hiervoor nodig?

- GVB voert het vervangend vervoerplan uit. Het project draagt er zorg voor dat de werkzaamheden tijdig uitgevoerd worden.
- Op de Raadhuisstraat wordt een tijdelijke halte aangelegd. Het project draagt hier zorg voor.
- Daarnaast is zoals aangegeven ook de aanleg van de keerlus aan CS-IJzijde voor tram 26 noodzakelijk. Indien de keerlus niet tijdig gereed is gelden er een aantal extra randvoorwaarden:
 - o Fase 1A: na afloop van de TBGN wordt een ontheffingsaanvraag voor prestaties op gebied van vertrekpuntualiteit verwacht. Dit zal in ieder geval in de spitsuren gelden. Het DB besluit deze ontheffingsaanvraag met coulance in behandeling te nemen.
 - o Fase 1B: Lijn 26 zal "driehoeken" op emplacement oost. Hieraan zijn extra kosten verbonden zoals opgenomen onder "financiële gevolgen".
- Om de trams op lijn 26 over te kunnen brengen naar de werkplaats tijdens fase 1B voor onderhoud, wordt een overloopspoor aangelegd. Trams van lijn 26 zullen in de nachtelijke uren over het overloopspoor worden gesleept.
- In het geval dat de uitvoering van fase 1b doorschuift naar maart 2020, zal het project zorgdragen voor het aanleggen van twee calamiteitenbogen op de middentoegangsbrug.

Hoe gaan we communiceren?

Besluiten uit het DB worden gepubliceerd in de nieuwsbrief bestuursinformatie. Het besluit wordt daarnaast verwerkt in het TBGN-register en separaat gemeld aan het project. GVB communiceert over alternatieve reismogelijkheden.

Tekstvoorbeeld Nieuwsbrief Bestuursinformatie

Het dagelijks bestuur besluit de spoorinfrastructuur op de kruising Prins Hendrikkade – Martelaarsgracht en Prins Hendrikkade – Damrak buiten gebruik te nemen voor een opeenvolgende periode van 24 dagen. De buiten gebruikname op de kruising Prins Hendrikkade – Martelaarsgracht duurt van 12 oktober tot en met 21 oktober. De buiten gebruikname op de kruising Prins Hendrikkade – Damrak duurt van 21 oktober tot en met 5 november. Door de volgorde-lijkheid van de werkzaamheden en verschillende omleidingen blijft de buurt en het centraal station bereikbaar per tram. Tot slot is er de mogelijkheid dat de werkzaamheden op de kruising Prins Hendrikkade – Damrak die gepland staan van 21 oktober tot en met 5 november verschuiven naar maart 2020.

Besluitvormingsproces

Binnen het afstemmingsoverleg TBGN-tram is overeenstemming bereikt over de inhoud van de TBGN aanvraag en het vervangend vervoerplan. Volgens de procedure hoort het DB vier maanden voor aanvang ingestemd te hebben met de TBGN-aanvraag. De benodigde stukken zijn te laat aangeleverd bij de secretaris en voorzitter van het TBGN-afstemmingsoverleg. Eerdere besluitvorming was daardoor niet mogelijk.

Besluit

De besluitenlijst van de vergadering bevat het besluit van het Dagelijks Bestuur over dit voorstel.