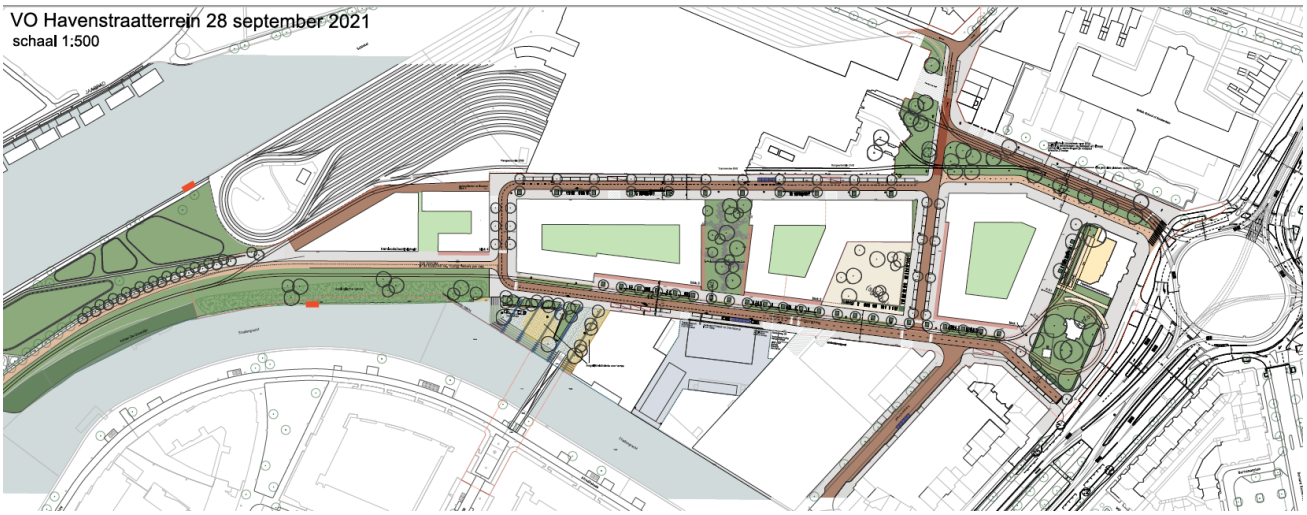
Notitie uitgangspunten inpassing traminfrastructuur Havenstraatterrein, d.d. 4 oktober 2021

De afgelopen periode zijn de gemeente en de tramorganisaties in overleg geweest over de nieuwe traminfrastructuur binnen de gebiedsontwikkeling Havenstraatterrein. Deze notitie beschrijft de uitgangspunten en afspraken voor de nieuwe traminfrastructuur, en dient als bijlage op de overeenkomst die de gemeente en de tramorganisaties sluiten. De notitie gaat in op zaken als functionaliteit, technische aspecten en beheer.

Tramspoor

Het tracé van het nieuwe tramspoor is weer gegeven in het ontwerp van de openbare ruimte.



Spoor: tracé en functionaliteit

Het tramspoor heeft de volgende verschijningsvorm:

- Vanaf ongeveer 40 meter ten zuiden van het hek rond de keerlussen op het GVB terrein wordt de traminfrastructuur totaal aangepast.
- Vanaf dat punt (Piet Kranenburgpad) buigt het tracé iets meer naar het oosten dan in de huidige situatie en volgt het de toekomstige Karperweg richting de Amstelveenseweg.
- Bij het Piet Kranenburgpad wordt het spoor voorzien van een wissel voor een zijspoor richting de nieuwe tramloods en een aansluiting op het stadsnet.
- Direct ten oosten van het laatste nieuwbouwblok (bij huidige adres Karperweg 11) heeft het tramspoor een wisselstel om de keerlus te kunnen gebruiken of naar het noorden af te buigen richting het doodlopende spoor met halte bij het Haarlemmermeerstation.
- De keerlus heeft een diameter van circa 38 meter en krijgt een halte in de buitenbocht. Deze halte ligt op maaiveldniveau, niet verhoogd.
- De halte bij het Haarlemmermeerstation ligt aan de oostzijde op een hoogte van circa 200mm boven het spoor. De verharding aan de westzijde van die stopplaats krijgt dezelfde hoogte maar wordt waarschijnlijk niet als halte weergegeven met zwart witte tegelrand.
- Het zijspoor bij de tramloods loopt tussen die nieuwe stallingloods en de terreinafscheiding van het GVB-terrein. Die tussenruimte aan de zuidwestzijde van de loods heeft een breedte van circa 8 meter en aan de noordwestzijde ongeveer 5 meter.
- De aansluiting op het Amsterdamse netwerk kan via het GVB-terrein op een locatie die iets westelijker ligt als in de huidige situatie. De poort wordt waarschijnlijk voorzien van

een bredere doorgang, omdat de hoek van doorrijden flauwer wordt / meer ruimte vraagt.

Gebied rondom de tramloods
De openbare ruimte tussen de loods en de terreinafscheiding van het GVB terrein is in principe openbaar gebied, maar wordt ter beschikking gesteld aan de tramorganisaties. Zie hiervoor de notitie uitgangspunten tramloods.

Aandachtpunt is dat de nood- en hulpdiensten eenvoudig in die openbare ruimte kunnen komen voor calamiteiten in de loods, in de 'afgesloten' openbare ruimte, op het GVB-terrein of in de functie op het dak van de loods.

Principe keuzes traminfrastructuur
De gemeente wenst vooralsnog de volgende principes toe te passen:

- Alle sporen in de openbare ruimte zijn nieuw. Geen hergebruik van bestaande sporen.
- De bestaande sporen worden deels teruggebracht in de openbare ruimte in nader te bepalen vormen (brugleuning, afrastering langs het water, rand langs groenvoorzieningen, gootjes (groefrail) in een pleintje of anders).
- De spoorconstructie is een ongewapende betonnen onderbed waarop de spoorrekken bevestigd worden.
- Tussen de sporen en de eerste halve meter aan weerszijde wordt zoveel mogelijk uitgevoerd in zwarte grond met gras.
- Zoveel mogelijk wordt het spoor vanaf het trottoir aan de noordzijde afgeschermd door een haag, fietsenrekken of vuilcontainers.
- Op de kruisingen met het overige verkeer worden rode klinkers toegepast. Op de kruisingen worden de noodzakelijke verkeerstekens geplaatst, zoals Andreaskruisen.
- Of de bovenleidingmasten hergebruikt kunnen worden is nog niet onderzocht. Nieuw toe te passen masten worden reguliere conische masten, zoals elders in de stad. Streven is de gekroonde masten terug te brengen bij de halte achter het Haarlemmermeerstation. De mastposities zijn nog niet bepaald, vooral bij de keerlus is die positie belangrijk om de bovenleiding goed boven de pantograaf te positioneren in de krappe boog en de wissels.
- De keerlus ligt zoveel mogelijk in het groen, behoudens de halte en het looppad naar de halte en het deel in het trottoir van de Amstelveenseweg.
- In overleg met de Installatieverantwoordelijke (EMA) wordt de tractie verder uitgewerkt. Hergebruik van assets uit de huidige tractie is nog niet onderzocht.

Principes voor eigendom en beheer van de traminfrastructuur
De EMA blijft de wettelijk beheerder conform Besluit bijzondere spoorwegen. Het eigendom van de spoorinfrastructuur is momenteel niet geregeld. Door natrekking ligt het (bloot) eigendom daarmee bij de gemeente. In de huidige situatie voert de EMA het dagelijks onderhoud uit. Levensduur verlengend onderhoud of vervangingsonderhoud is in principe de taak van de wettelijk beheerder.

In de toekomstige situatie worden vanuit het project Havenstraatterrein geen wijzigingen aangebracht in het deel langs de Schinkel en verder naar het zuiden. Via een gebruiksovereenkomst worden met de gemeente (directie Verkeer & Openbare Ruimte) het eigendom en de beheerverantwoordelijkheden voor alle infrastructuur voor de historische tram vastgelegd.

In die overeenkomst wordt minimaal vastgelegd:

- De EMA blijft beheerder in het kader van de wet bijzondere spoorwegen.
- De EMA legt conform de WIBON de nieuwe kabeltracés vast bij het kadaster met de EMA als eigenaar.
- De EMA voert het dagelijks beheer en onderhoud (schoon, heel en veilig) uit aan de traminfrastructuur (spoor, bovenleiding en tractie).
- De gemeente voert het dagelijks onderhoud uit tussen en naast de sporen, het gras, de verhardingen of de hagen.
- Voor dat uitvoeren van het dagelijks onderhoud verstrekt de wettelijk beheerder een permanente vergunning aan de gemeente. De gemeente heeft daarin wel een meldingsplicht en zal de spoorconstructie of bovenleiding niet aanpassen en beschadigen. Tevens zal de gemeente geen werkzaamheden laten uitvoeren voordat de EMA de bovenleiding stroomloos heeft gemaakt en daarmee zorgdragen dat de exploitatie zo min mogelijk wordt verstoord. Bij voorziene of onvoorziene verstoring zullen partijen in overleg treden.
- De EMA voert levensduur verlengend of vervangingsonderhoud uit aan de spoorconstructie, bovenleidingmasten of het tractiesysteem. Voor deze werkzaamheden geldt afhankelijk van de werkzaamheden een meldingsplicht of vergunningsplicht conform de spelregels die voor iedereen gelden voor het werken in de openbare ruimte (WIBON, WIOR en ZWIA).
- De EMA levert ieder jaar een overzicht van de ongelukken en bijna ongelukken aan de gemeente met een beschrijving en de locatie van het (bijna) incident en de te nemen maatregelen ter voorkoming van toekomstige incidenten.

Uitgangspunten: eigendom en beheer van spoorinfra

Infrastructuur	Eigendom	Beheer door gemeente	Beheer door TO
a. Sporen in de loods	a. Gemeente	a. niets	a. Spoor
b. Wissels voor de loods en spoor in steeg	b. Gemeente is bloot eigenaar	b. niets	b. Geheel
c. Spoor in openbare ruimte en keerlus	c. Gemeente is bloot eigenaar	c. niets	c. Geheel
d. Halte bij keerlus	d. Gemeente	d. Gemeente	d. Eigen haltebord, specifieke museumtram bebording of informatie
e. Verharding tussen sporen op kruisingen	e. Gemeente	e. Gemeente	e. Niets
f. Gras tussen sporen	f. Gemeente	f. Gemeente	f. Niets

In concreto worden de beheerafspraken vastgelegd in de gebruiksovereenkomst met de EMA met meer detail vastgelegd. Voorbeelden hiervan zijn de Andreaskruizen, verwijderen zwerfvuil in spoor, prullenbak op halte etc.

Tractie
De tractie bestaat uit diverse componenten: voeding (van Liander), gelijkrichtinstallaties van AC naar 600V DC en retourstroom, grondkabels, bovenleidingmasten en schotelankers aan gevels, sectiekasten, spandraden (staal) en rijdraden(koper).

De 600V DC energie wordt aangevoerd van buiten het Havenstraatterrein. De wettelijke verantwoordelijkheid (ARBO Wet en NEN 3140) wordt voor de traminfrastructuur bekleed door een functionaris van de EMA. De gegevens hierover wil de gemeente graag ontvangen van de EMA. Storingen moet worden voorkomen en de veiligheid geborgd door onderhoud en inspectie. De Installatieverantwoordelijke laat dat periodiek controleren.

In het vervolgtraject wordt verder uitgewerkt of het baanvak op het Havenstraatterrein uit meerdere voedingssecties gaat bestaan?

De eventueel noodzakelijke grondkabels voor de tractie worden aangelegd door de gemeente en de gemeente verzorgt het plaatsen van de bovenleidingmasten. De EMA voert de overige aanlegactiviteiten uit van het tractiesysteem. Met de installatieverantwoordelijke zal het ontwerp worden uitgewerkt en een plan worden opgesteld voor de bouwfase en de testfase. De gemeente zal geen handelingen verrichten aan onderdelen die onder spanning zouden kunnen staan.
De tramorganisatie verstrekt de gemeente een offerte voor alle overige werkzaamheden aan het tractiesysteem, zoals: aansluiten grondkabels, aanbrengen en aansluiten overige kabels en leidingen, spankabels en spansysteem, rijdraad. Na overeenstemming hieromtrent verstrekt de gemeente een opdracht aan EMA voor deze werkzaamheden.

Voor de infrastructuur vanaf de loods richting Bovenkerk blijft de huidige verdeling van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden ongewijzigd. Daar ligt de infra op een 'eigen' baan, vrij van bebouwing. Vanaf de loods naar het Haarlemmermeerstation ligt de infra echter in de openbare ruimte en op korte afstand van woningen. Voor dat baanvak geldt op één of twee aspecten mogelijk een andere verdeling.

Onderdeel	Realisator	Eigenaar	Beheer
Gelijkrichter (buiten plangebied)	n.v.t.	EMA	EMA
Grondkabels binnen plangebied	Gemeente legt de kabels vanaf nader te bepalen aansluiting op bestaande systeem tot locatie van sectiekasten. EMA verzorgt de aansluitingen van die kabels aan het systeem	EMA	EMA onder regime van de WIBON
Bovenleidingmasten	Gemeente plaatst de buispalen en zet de masten verticaal	Gemeente (mogelijk de historische palen bij EMA)	EMA
Stroomkasten	EMA	EMA	EMA
Sectie installaties	EMA	EMA	EMA

Onderdeel	Realisator	Eigenaar	Beheer
Overige kabels voor energievoorziening	EMA	EMA	EMA
Spandraden en spansysteem	EMA	EMA	EMA
Rijdraad	EMA	EMA	EMA

Principes voor gebruik van de traminfrastructuur

Naast de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de EMA en de gemeente in de aanleg en de beheerfase, wordt ook het gebruik van de traminfrastructuur vastgelegd in de gebruiksovereenkomst. Hierbij valt te denken aan:

- De EMA gebruikt het spoor langs de Karperweg na 19:00 uur minimaal en na 22:00 uur niet meer.
- De ritten langs de Karperweg worden stapvoets uitgevoerd,
- Voor het gebruik van de poort naar het GVB terrein is de EMA zelf verantwoordelijk voor het maken van afspraken met GVB als beheerder van het terrein en wettelijk beheerder in het kader van de Wet lokale spoorwegen.