Gemeente Amsterdam

Verslag

Aanwezig	Tramorganisaties: [redacted] Gemeente Amsterdam: [redacted]
Verslag	[redacted], gemeente Amsterdam
Pagina	1 van 9
Vergadering	7 juni 2021 Havenstraatterrein
Onderwerp	Technisch overleg tramspoor en loods

1. Kennismaken

[redacted] en [redacted] zijn [redacted] van de EMA en de zusterorganisaties van de historische tramorganisaties Amsterdam. [redacted] is sinds kort [redacted] van het projectteam en daarmee verantwoordelijk voor de voorbereiding en uitvoering van de openbare ruimte in het nieuwe plan, plus de sloop van de huidige situatie en de sanering. [redacted] is [redacted] voor het projectteam voor tram gerelateerde onderwerpen zowel in de openbare ruimte als de loods.

2. Doel

Doel van het overleg is wederzijdse informatie uitwisseling over de nieuwe traminfrastructuur door de nieuwe woonbuurt en de door de gemeente Amsterdam te realiseren en te verhuren loods voor het opstellen en onderhouden van de tramvoertuigen voor de historische tramlijn.

3. Keerlus

De tramorganisatie (verder te noemen TO) heeft het VO voor de openbare ruimte met het spoor via de Karperweg en een keerlus rond de villa bestudeerd. Voor een keerdriehoek ziet TO geen inpassingsmogelijkheden. Ook een boog met een grotere straal dan 19 meter is niet inpasbaar. Als de groefrail in de keerlus wordt uitgevoerd met een brede groef, zoals railtype RI59, wordt de kans op vastlopen sterk verminderd. Minimale groef breedte 42 mm bij een spoorwijdte inclusief bochtverbreding van circa 1.400 mm. De gemeente gaat dat in het Definitief spoorontwerp (DO) verder onderzoeken. Een vetsmeerpunt raadt TO af. Verzocht wordt een watertappunt in de nabijheid van de keerlus te plaatsen om bij droog-warm weer met water te kunnen 'smeren' als dat nodig blijkt te zijn.

4. Hergebruik bestaand materiaal

a. Langs het Piet Kranenburgpad, de Karperweg en in de keerlus wordt nieuw materiaal gebruikt.

b. Mogelijk is hergebruik mogelijk in de halte bij het Haarlemmermeerstation, de wisselstraat voor de loods of de verbinding richting het GVB emplacement. Dit wordt tijdens de DO fase verder onderzocht, maar de kans bij de wisselstraat wordt klein geacht.
c. In overleg met TO worden andere her te gebruiken onderdelen, zoals bovenleiding of bovenleidingmasten, geïnventariseerd
d. TO levert op korte termijn een lijst met straatmeubilair etc. dat wordt hergebruikt

5. Inrichting openbare ruimte

a. De gemeente heeft toelichting gegeven op de opbouw van de nieuwe spoorconstructie, een ongewapende betonnen onderplaat waarop de sporen bevestigd worden, met een vrije keuze voor afwerking richting maaiveld: grond+gras; brekerzand+klinkers; brekerzand+tegels; beton in smalle hoeken van wissels.
b. Levensduurvervangend onderhoud wordt bij de gebruiksfrequentie van TO geschat op 50 jaar.
c. De ligging van eventuele grondkabels binnen het tractiesysteem worden conform WIBON door TO, als eigenaar, ingediend bij het Kadaster.

6. Eigendomstabel

a. TO maakt opmerking over eigendom sporen en wissels in de tabel, staat nu bij gemeente, moet TO worden. Dat moet nader worden uitgewerkt en vastgelegd.
b. Eigendom van de bovenleidingmasten wordt nog nader besproken. Veel worden waarschijnlijk gecombineerde masten met openbare verlichting. Die komen dan in eigendom van V&OR/Assets OV. Anderen kunnen in eigendom komen van TO. Passend is een eenduidig eigendom met een overeenkomst met de andere gebruiker van de masten. Gemeente stemt dit af met V&OR.

7. Tractievoeding uit-/inschakelen

De gemeente heeft voorgesteld de bovenleiding in ongebruikte periode stroomloos te maken op het deel in de Karperweg en keerlus. TO gaat onderzoeken of dat mogelijk is. Niet veel vrijwilligers zijn gecertificeerd voor dergelijke handelingen.

8. Spoorveiligheid

TO heeft het voorlopig veiligheidsdossier van de gemeente ontvangen en heeft behoefte aan een overleg met Arcadis over enkele uitgangspunten of oplossingen voordat TO in overleg treedt met IL&T. De gemeente zal dat overleg faciliteren.

9. Gebruiksovereenkomst spoorinfrastructuur

De gemeente zal geen maximum aantal ritten opnemen in de overeenkomst. TO begrijpt dat er aandacht in de overeenkomst komt ter voorkoming van overlast, met nadruk op de avond en nacht.

10. Eindpunthuisje

TO wil graag het eindpunthuisje renoveren en terugplaatsen, liefst nabij de keerlus of Haarlemmermeerstation. De gemeente geeft aan dat een dergelijk bouwwerk waarschijnlijk in het bestemmingsplan moet worden opgenomen. Stedenbouwkundig kan in overleg met TO een eventuele locatie worden onderzocht.

11. Aanvullende behoefte

TO geeft aan dat vaak een vertrekkend voertuig met passagiers te lang moet wachten bij het Haarlemmermeerstation totdat het vorige voertuig terug is. In de nieuwe situatie is dat ook het geval. De twee voertuigen kunnen elkaar alleen passeren door 1 voertuig op de halte te zetten bij het Haarlemmermeerstation en de ander in de keerlus. TO verzoekt in de groenstrook nabij de loods een passeer / omloopspoor te realiseren. De gemeente komt op dat verzoek terug.

12. Lengte opstelspoor

TO geeft aan dat de lengte opstelsporen onvoldoende is om de inkomsten uit het bedrijfsplan te genereren. Uitgangspunt was een loods van 1.250m2 met een rechthoekig oppervlak. Daarin 4 x 100 meter opstelspoor. De loods die nu wordt opgenomen in het bestemmingsplan is weliswaar 1.250 m2 maar biedt slechts ca 240 m opstellengte. TO stelt dat 400m noodzaak is. TO doet 2 voorstellen.

a. Oplossingsrichting 1
   Loods doortrekken tot de erfgrens van GVB. De steeg verdwijnt dan, slechts 1 grote toegangsdeur voor trams en de wisselstraat inpandig
b. Oplossingsrichting 2
   Een aanvullende loods in de groenstrook naast het Piet Kranenburgpad