



**Gemeente
Amsterdam**

Bezoekadres
Weesperstraat 430
1018 DN Amsterdam

Postbus 12693
1100 AR Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl/ingenieursbureau

Retouradres: Postbus 12693, 1100 AR Amsterdam

Vervoerregio Amsterdam
T.a.v. het dagelijks bestuur
Postbus 626
1000 AP AMSTERDAM

Datum 21 januari 2019
Ons kenmerk 2019/Dnz002
Uw kenmerk
Behandeld door Stijn Lechner / Donald Nutbey, D.Nutbey@amsterdam.nl
Kopie aan
Bijlage(n) (3)
- Integraal ontwerp Nieuwezijds Voorburgwal Zuid inclusief Singel-Koningsplein
- SSK-raming Nieuwezijds Voorburgwal Zuid inclusief Singel-Koningsplein
- Risicodossier Singel-Koningsplein

Onderwerp Aanvraag tot financiële bijdrage aanleg traminfrastructuur Singel/Koningsplein

Geacht bestuur,

Hierbij verzoek ik u het project "aanleg tramhaltes Singel-Koningsplein" te promoveren naar de realisatiefase. Tevens verzoek ik u een financiële bijdrage aan het project toe te kennen.

De komende jaren wordt de Nieuwezijds Voorburgwal heringericht met als doel meer ruimte voor voetgangers, fietsers en een beter OV, dit conform de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en de gebiedsvisie Nieuwe Zijde. Als onderdeel van de herinrichting van de Nieuwe Zijde Zuid is een nieuwe halteconfiguratie voorzien voor het gehele traject Herengracht – Centraal Station via de Nieuwezijds Voorburgwal. De nieuwe halteconfiguratie zorgt voor goed toegankelijke haltes, voldoende lange haltes en een betere doorstroming van de tram. In deze nieuwe halteconfiguratie blijft het totale aantal haltes tussen de Prins Hendrikkade en de Herengracht gelijk.

In de project- en stuurgroep waar de Vervoerregio ook aan deelneemt, is bij het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten voor de Nieuwezijds Voorburgwal Zuid gekozen voor een nieuwe tramhalte in twee richtingen op het Singel en bij de Paleisstraat. Deze keuze is bekrachtigd door de raad op 27 september 2017.

In de nieuwe halteconfiguratie vervangt halte Singel, de haltes Koningsplein en de slecht toegankelijke halte Spui. De halte Singel maakt het mogelijk dat de Plusnet fietsroute Spui – Dam als tweerichtingenfietspad kan worden gerealiseerd. De locatie van de halte Singel is bovendien nog steeds gunstig ten opzichte van de overstap van en naar de Noord-Zuidlijn.

Het Ingenieursbureau is bereikbaar met metro 51, 53 en 54 of met tramlijn 1, 7 en 19, halte Weesperplein.
Een routebeschrijving vindt u op www.amsterdam.nl/ingenieursbureau

Resultaat

Na oplevering van de halte Singel zijn de volgende resultaten bereikt:

- Er is een nieuwe, goed toegankelijke tramhalte Singel gerealiseerd met haltemeubilair en bomen op de halte. Deze halte is 62 meter lang zodat twee trams tegelijkertijd kunnen halteren.
- De tramhalte Koningsplein is opgeheven waardoor meer voetgangersruimte wordt gerealiseerd met meer groen.
- De tramhalte Spui kan worden opgeheven zodra de nieuwe halte op het Singel in gebruik genomen is.
- Een ontbrekend stuk Plusnet fietsroute (Rosmarijnsteeg – Spui) kan worden gerealiseerd bij de herinrichting.
- Er is een nieuwe, goed toegankelijke tramhalte op de Nieuwezijds Voorburgwal in de richting van het Leidseplein ten zuiden van de Paleisstraat gerealiseerd met haltemeubilair op de halte. Deze halte is 62 meter lang zodat twee trams tegelijkertijd kunnen halteren

Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt 'werk met werk' gemaakt. Het spoor op het Singel-Koningsplein wordt vervangen (MVP) en er vindt vervanging plaats van de gasleiding, drinkwaterleiding en riolering. Ook wordt de tramhalte op het Koningsplein verwijderd, zodra de nieuwe tramhalte op het Singel in gebruik genomen worden.

De nieuwe halte Singel is onderdeel van het project De Nieuwe Zijde Zuid. Dit project betreft een herinrichting van gevel tot gevel inclusief invoering van eenrichtingsverkeer en opheffen van parkeerplaatsen, waardoor er een autoluwe inrichting ontstaat ten gunste van voetgangers, fietsers en OV. In de besprekingen die de afgelopen twee jaar hebben plaatsgevonden is ingezet op een snelheidsregime voor de tram van 50 kilometer per uur om daarmee in lijn te blijven met de ambitie van het hoofdniet-OV om teruggang in de rijtijden te voorkomen. De gemeenteraad heeft echter besloten dat na de herprofilering een snelheidsregime van 30 kilometer per uur geldt voor alle verkeer vanuit de wens een verblijfsgebied te creëren inclusief aanleg van een parkje. Door dit besluit is de verwachting dat er een rijdtijdverlies optreedt voor de tram van 8 tot 10 seconden per richting.

De Vervoerregio, MET en GVB hebben in project- en stuurgroep-verband vragen gesteld over de veiligheid van de voorgestelde groenstructuur met speeltuin en drie oversteken, in relatie tot het tramtracé. Om de veiligheid te verhogen werd voorgesteld een fysieke groenscheiding toe te passen aan beide zijden van de spoorbaan. Hierover is door ons advies ingewonnen bij de CVC en Safetyboard. Er is een aantal aanpassingen voor optimalisering van de veiligheid doorgevoerd. De Safetyboard heeft geconcludeerd dat het met een parkje alleen maar veilig kan als de tram daar maximaal 15 km/u rijdt. Het werkelijk effect op het OV wordt in het proces van de monitoring meegenomen en vastgesteld.

Voor de inrichting en vorm van de fietsvoorzieningen is eveneens in project- en stuurgroep-verband discussie gevoerd over de materialisering. Er is gekozen voor een uitvoering in elementverharding. De Vervoerregio heeft bezwaar gemaakt tegen deze materialisering omdat deze afwijkt van het geldende beleid/de kwaliteitseisen van de Vervoerregio voor fietsroutes van

het Plusnet fiets. De Vervoerregio levert geen bijdrage aan de fietsmaatregelen ondanks het realiseren van een ontbrekend deel Plusroute fiets.

Er is afgesproken om de consequenties van de herinrichting van de Nieuwe Zijde voor het OV, fietsers en voetgangers te monitoren zodat er lessen uit kunnen worden getrokken. Zie verder onder 'Experiment'.

Het project De Nieuwe Zijde is uitgebreid met het deel Singel/Koningsplein, omdat de halte Koningsplein het beste verplaatst kon worden naar het Singel en de halte Spui naar de Paleisstraat. Dat is vastgelegd in de Nota van Uitgangspunten Nieuwezijds Voorburgwal Zuid. De VRA heeft gemeld dat dit deel van het project in aanmerking komt voor een bijdrage in het kader van verbetering Openbaar Vervoer. Er staat binnenkort een spoorvervanging op stapel op Singel-Koningsplein. De halteaanpassing en de spoorvervanging worden gelijktijdig opgepakt. Bovendien wordt de zogenaamde Bremer constructie als bouwwijze van het spoor toegepast. Hierdoor zullen naar verwachting de levensduurkosten afnemen, geluid en trillingen worden gereduceerd en wordt elementverharding goed toepasbaar.

Experiment

Om vast te stellen wat de werkelijke effecten zijn van de maatregelen op de doorstroming en de betrouwbaarheid van de tram en op de andere modaliteiten zal het project De Nieuwe Zijde als experiment worden beschouwd. Dit in navolging van de bespreking in uw Dagelijks Bestuur van 6 december 2018. De bedoeling hiervan is dat de lessen die getrokken worden uit dit experiment elders in de stad kunnen worden gebruikt. Door de betrokken partijen is hiervoor een gezamenlijke omschrijving geformuleerd.

Het voorstel is om de kosten van de monitoring van dit experiment te delen tussen Gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam. Deze kosten zijn op dit moment nog niet bekend.

Kosten en planning

Op 15 januari 2019 heeft het college van B&W ingestemd met het Uitvoeringsbesluit Nieuwezijds Voorburgwal Zuid. De raad stemt op 13 of 14 februari 2019 over het Kredietbesluit.

De totale investeringskosten voor de Nieuwe ZijdeZuid bedragen € 13,1 miljoen op basis van een SSK-raming (DO niveau). Hiervan is het subsidiabele deel Singel/Koningsplein geraamd op € 2,7 miljoen. Conform hetgeen is besproken in het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam vragen wij hierbij een bijdrage van € 2.184.443,- aan.

Namens de burgemeester van Amsterdam / het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,



Diana van Loenen

Ambtelijk opdrachtgever Verkeer en Openbare Ruimte