

Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Stadhuis, Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
www.amsterdam.nl

Retouradres: B&W, Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Leden van de Gemeenteraad

Datum

Ons kenmerk

Behandeld door

Telefoonnummer

Faxnummer

E-mail

Suk / Buffing

556.5118 / 556.5239

r.suk@ivv.amsterdam.nl / t.buffing@ivv.amsterdam.nl

Bijlage

1

Onderwerp

Rapport 'Noord-Zuidlijn bovengronds?'

Geachte leden van de Raad,

Op 8 juni 2009 heeft de SP het rapport 'Noord-Zuidlijn bovengronds?' gepresenteerd. Dit rapport, opgesteld door het bureau TransTec, bevat alternatieven voor de Noord/Zuidlijn. Het College spreekt zijn waardering uit voor het initiatief van de SP om alternatieven voor de Noord/Zuidlijn te verkennen. Het College beseft dat het zoeken naar een alternatief ook voortkomt uit de aarzeling, die men kan hebben over het feit of de Noord/Zuidlijn op een technisch verantwoorde wijze kan worden aangelegd. Wij hebben uit het rapport Veerman de overtuiging gekregen, dat dit laatste inderdaad zo is. Maar los daarvan moeten wij tot de conclusie komen, dat de gepresenteerde alternatieven nauwelijks leiden tot tijdswinst en verbetering van de regelmaat, uiteindelijk kostenverhogend zijn, weinig bijdragen aan de economische ontwikkeling van de stad en oplossingen bieden die voor de inrichting van de stad en de verkeersveiligheid zeer nadelig zijn. Het College ziet dan ook geen aanleiding om zijn standpunt over het rapport 'Werken aan verbinding' van de Commissie Veerman te wijzigen. Voor de goede orde voegen wij ook de brief van 11 juni 2009 van de Commissie Veerman toe, die kort ingaat op het TransTec alternatief.

Hieronder onderbouwt het College zijn standpunt.

Hoofdpijnen van 'Noord-Zuidlijn bovengronds'

TransTec constateert dat, mocht het omwille van technische en financiële risico's nodig zijn de Noord/Zuidmetrolijn voorlopig of definitief af te blazen, het van allergrootst belang is dat er snel een alternatief komt. Bovendien moet er dan een oplossing komen voor de al aangelegde infrastructuur. De SP heeft TransTec verzocht om twee scenario's uit te werken voor een nieuw project. Dit betreft het PreMetroscenario (feitelijk een sneltram) en het stadstramscenario. Beide scenario's kunnen als *tijdelijke* en als *definitieve* oplossing

Het stadhuis is bereikbaar per metro en tram (lijnen 9 en 14), halte Waterlooplein

worden uitgevoerd. In beide scenario's blijft tramlijn vijf rijden tussen Amstelveen Centrum, Station Zuid en Amsterdam Centraal. Ook is verondersteld dat sneltramlijn 51 tussen Amstelveen, Amsterdam Zuid en Amsterdam Centraal blijft rijden.

Scenario Sneltram (PreMetro)

In dit scenario wordt over de hele lengte van de geplande Noord-Zuidmetrolijn (deels bovengronds) een sneltramlijn aangelegd. De term PreMetro komt uit België, waar trams of sneltrams (tijdelijk) op delen van metro-infrastructuur rijden, voordat de hele metrolijn gereed is. In onderstaande tekst wordt de term sneltram gebruikt.

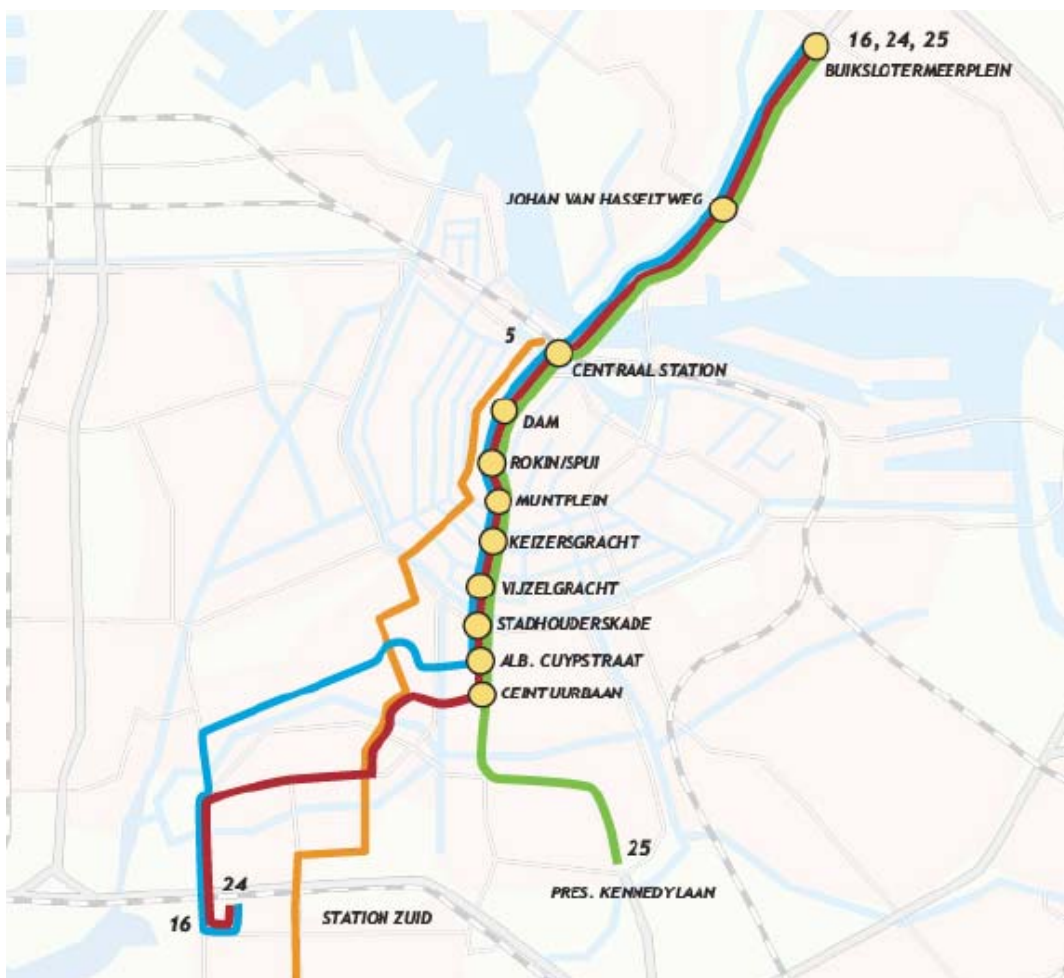
Er is sprake van een make-over van de Noord/Zuidmetrolijn tot Noord/Zuid-sneltram; met een lage vloer, een breedte van 2,65 meter en een lengte van 60 meter. Deze sneltram maakt gebruik van de NZL-infrastructuur van Buikslotermeerplein naar Centraal Station, om vervolgens via een hellingbaan bij de Beurs van Berlage in het Damrak op maaiveld te komen. Vervolgens maakt de sneltram gebruik van bestaande (aan te passen) en nieuw toe te voegen tramsporen op vrije baan tussen Damrak en het Europaplein. Daar maakt de sneltram gebruik van het ondergrondse NZL-station Europaplein en gaat verder via de NZL-infrastructuur naar station Zuid.



Afbeelding: route van PreMetro tram, met in oranje de route van lijn 5.

Stadstram

Dit scenario is voor een groot deel identiek aan de PreMetro, met een aantal verschillen. Er wordt gereden met stadstrammaterieel van 2,40 m breed en 30 meter lang. De naar Noord doorgetrokken tramlijnen rijden ten zuiden van CS hun huidige route.



Afbeelding: routes van de optie Stadstramscenario plus de lijn vijf in oranje.

Commentaar bij de scenario's

Hieronder worden beide scenario's in de tijdelijke en de definitieve variant becommentarieerd op verschillende criteria:

- Bouwtijd en hinder
- Inpassing en verkeersveiligheid
- Vervoerwaarde
- Kosten

Achtereenvolgens wordt ingegaan op de volgende varianten:

- 1a Sneltram als tijdelijke oplossing
- 1b Sneltram als definitieve oplossing
- 2a/b Stadstram als tijdelijke/definitieve oplossing

Variant 1a - Sneltram als tijdelijke oplossing

Bij uitvoering van de Sneltram als tijdelijke oplossing, wordt uiteindelijk de Noord/Zuidlijn afgebouwd.

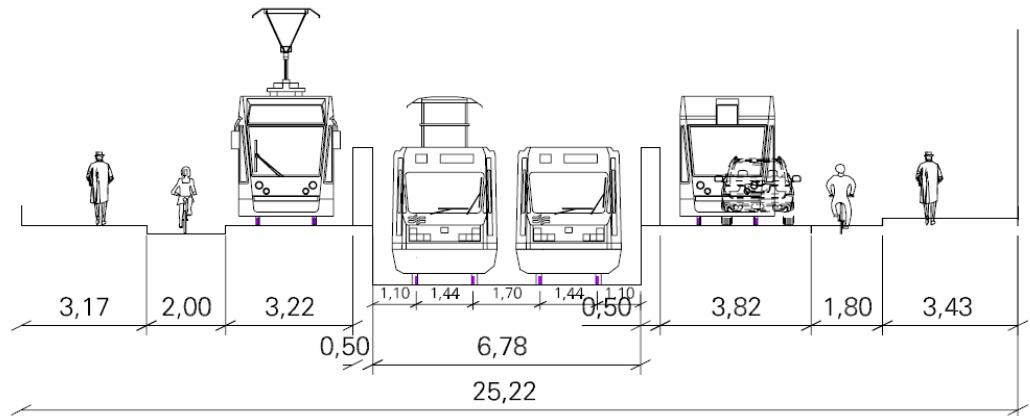
Bouwtijd en hinder

- TransTec gaat uit van realisatie van de Sneltram in 2013. De Noordlijn welke voor de sneltram voorwaarde is, kan pas in 2015 gereed zijn. De inschatting van TransTec is daarmee niet realistisch. De tijdwinst voor een tijdelijke sneltram is dus 2 jaar ten opzichte van doorbouwen aan de Noord/Zuidlijn met voltooiing in 2017.
- Voor de uiteindelijke voltooiing van de Noord/Zuidlijn zullen de hellingbanen moeten worden gesloopt en er moeten nieuwe aansluitingen worden gemaakt tussen de Noordlijn en de geboorde tunnel en tussen station Europaplein en de geboorde tunnel. Vermoedelijk kost dat ca twee jaar extra ten opzichte van het direct afbouwen van de Noord/Zuidlijn, waarmee de Noord/Zuidlijn in 2019 klaar zou zijn.
- De aanleg van de hellingbaan vanaf CS in zuidelijke richting duurt minimaal 2 tot 3 jaar. In die tijd is er overlast (o.a. bouwhinder) en er zal op het Damrak geen volledig openbaar vervoer kunnen rijden. Op zijn best is openbaar vervoer in één richting mogelijk. Het weer slopen van de hellingbaan en het herinrichten van het Damrak zal hinder opleveren.
- Het onderzoek van TransTec gaat voorbij aan de noodzaak tot het aanbrengen van een waterkerende voorziening in de hellingbaan nabij CS en benodigde omvang voor werkterreinen lijkt te worden onderschat.
- Aan de zuidzijde, gerekend vanaf de RAI in noordelijke richting, ontstaat een – al dan niet met nieuwe investeringen oplosbaar – conflict met de al aanwezige eindschacht.
- Tijdens de ombouw naar de Noord/Zuidlijn en het proefbedrijf van de Noord/Zuidlijn, een geschatte periode van twee jaar, zal de sneltram niet functioneren.

Inpassing en verkeersveiligheid

- Uitvoering van het Sneltramscenario heeft als voorwaarde dat op maaiveld goede doorstroming geregeld is om aan de capaciteitsvraag te kunnen voldoen. Een brede vrije (sneltram)baan is nodig op een groot deel van het tracé. Uit oogpunt van vermindering van de verstoring is de baan bij voorkeur afgeschermd met hekken.

- Ook moet de sneltram absolute prioriteit krijgen bij verkeerslichten. De huidige trambanen, welke zijn gedimensioneerd op materieel van 2,40 m breed, zullen geschikt gemaakt moeten worden voor breder materieel, haltes zullen aangepast moeten worden aan bredere en langere (tot 60 m) combinaties.
- De ervaring met de Amstelveenlijn leert dat vanwege de verkeersveiligheid de bredere en langere sneltrams alleen langzaam kruisingen mogen passeren. De snelheid zal laag en de kans op verstoringen zal groot zijn.
- De kwaliteit in termen van reistijd en betrouwbaarheid zal nauwelijks hoger zijn dan het bestaande tramnet. In de vooroorlogse stad kunnen geen hogere snelheden worden bereikt dan 15 km/uur.
- In een aantal gevallen gaat de herinrichting van de straat ten koste van de ruimte in het wegprofiel voor de voetganger, de fietser en ander verkeer. De inpassing zal tot stedenbouwkundig ongewenste en verkeersonveilige situaties leiden. Zo zal het Damrak compleet anders ingericht moeten worden om plaats te bieden aan de tunnelmond (met 2 sneltramsporen) en aan 2 tramsporen voor de trams die naar CS gaan. Zie hieronder het dwarsprofiel ter hoogte van de Bijenkorf, met de gevel van de Bijenkorf rechts. In de bijlage een bovenaanzicht.



De Rode Loper, waarbij het primaat ligt bij voetganger, en fietser, en de auto en tram op een aantal plekken met elkaar meerijden, wordt ingrijpend veranderd, waarbij de beoogde uitstraling als hoogwaardige entree van de stad geweld wordt aangedaan.

Een alternatief zou het omleiden van de trams naar CS zijn via de Dam en de Nieuwezijdsvoorburgwal. Dit betekent wel dat de lay-out van de tramsporen op het Centraal Station aangepast moet worden.

Vervoerwaarde

- Dankzij het aanbeiden van een aantal rechtstreekse verbinding tussen Noord en de Binnenstad en Zuid en het aanbod van een hoge frequentie zal de vervoersvraag op deze corridor kunnen stijgen.
- De voorgestelde frequentie van 20 per uur is echter om twee redenen niet realistisch.

1. Het is nauwelijks voorstelbaar dat een lijn met een dergelijke frequentie gemengd kan worden met de tramlijnen die op Damrak en Rokin blijven rijden.
 2. het principe van veilige haven, gecombineerd met onregelmatig rijdende trams zal de theoretische frequentie van 20 per uur drastisch verminderen.
- De tunnelveiligheid is (tussen Dam en Van Hasseltweg) een punt van zorg. De sneltrams in noordelijke richting melden zich onregelmatig bij de tunnelmond. Het toepassen van het principe van de veilige haven vergt een grote regelmaat, die de sneltrams komend van het Rokin niet kunnen hebben.
 - De meerwaarde van de sneltram zal het bieden van enkele rechtstreekse relaties zijn, echter met een betrekkelijk lage frequentie en een reistijd en regelmaat die nauwelijks beter kan zijn dan de huidige trams. De vervoerwaarde zal daarom niet groot zijn. De lijn zal slechts in geringe mate bijdragen aan de ontwikkelpotentie van Noord en de Zuidas.

Kosten

De totale (extra) investering in het Sneltram scenario is door TransTec geraamd op € 290 miljoen. In de kostenraming van TransTec is een aantal aspecten niet of onvoldoende meegenomen:

- Zo zijn de kosten van de vertraging van de Noord/Zuidlijn en de extra kosten van het aanpassen van het startcaisson van de boor niet meegenomen.
- Er is geen rekening gehouden met extra kosten van het omleggen van andere tramlijnen.
- Er is bij de raming van het aanpassen van ruim 3 kilometer trambaan geen rekening gehouden met de noodzakelijke herinrichting van het wegprofiel en want is slechts het aanpassen van de trambaan geraamd. Tot slot zijn de kosten van de tijdelijke aanschaf van sneltrammaterieel niet meegenomen.

Bij de kostenraming voor de sneltram moeten de totale kosten van de Noord/Zuidlijn worden opgeteld voor een compleet beeld. Dat bedrag is € 3,4 miljard. De werkelijke kosten zijn waarschijnlijk enige honderden miljoenen hoger.

Variant 1b - Sneltram als definitieve oplossing

Bij uitvoering van de Sneltram als definitieve oplossing, wordt de Noord/Zuidlijn niet afgebouwd. Dit betekent volgens TransTec dat vanaf 2013 de sneltram het definitieve alternatief is voor de metro Noord/Zuidlijn. Grotendeels zijn de voor- en nadelen gelijk aan die van het definitieve scenario van de Sneltram (zie hierboven). De belangrijkste verschillen worden hieronder uitgewerkt.

Bouwtijd en hinder

Ten opzichte van de tijdelijke variant hoeven de tunnelmonden niet worden gesloopt en zal de hinder minder zijn. Omdat de sneltram afhankelijk is van de Noordlijn, is de realisatie op zijn vroegst 2015. Ten opzichte van de planning van de Noord/Zuidlijn een winst van twee jaar..

Inpassing en verkeersveiligheid

Deze zijn dezelfde als in de tijdelijke variant.

Vervoerwaarde en capaciteit

Net als in de tijdelijke variant is de vervoerswaarde gering. Als zich in de loop der tijd een verdere vervoersgroei zou voordoen zijn de grenzen aan de capaciteit gauw bereikt, omdat de genoemde frequentie van 20 sneltrams/uur als weinig realistisch moet worden beschouwd.

Kosten

De totale extra investering in het Sneltramscenario is in het rapport geraamd op € 290 miljoen. Hier komen de door de commissie Veerman berekende kosten voor het realiseren van de Noordlijn van € 2 miljard bij en daarbovenop het afbouwen van het tracé Europaplein – station Zuid. Daarmee is de voorlopige kostenschatting € 2,3 miljard. De werkelijke kosten zijn zeker hoger.

Varianten 2a en 2b - Stadstram als definitieve of tijdelijke oplossing

Het stadstramscenario, waarbij enkele van de huidige trams via de metrotunnel naar Amsterdam Noord rijden, wordt in het rapport van Transtec niet uitgewerkt. Er is prioriteit gegeven aan het PreMetroscenario 'omdat dit in tegenstelling tot het stadstram Noord scenario ook een betere verbinding geeft tussen Station Zuid en binnenstad.(p 32)' Om die reden wordt de tram summier behandeld

Bouwtijd en hinder

De bouwtijd is vergelijkbaar met de sneltramvarianten. De hinder is bij het Damrak gelijk aan de sneltramvarianten, overigens blijft de traminfrastructuur intact.

Inpassing en verkeersveiligheid

De Noordlijn moet geschikt worden gemaakt voor gewone trams. Als alleen de 'Noord-zuid'-trams over Damrak rijden zijn er geen rails nodig naast de tunnelmond en is de stedenbouwkundige opgave minder ingrijpend. De verkeersveiligheid verandert niet ten opzichte van de huidige situatie.

Vervoerwaarde en capaciteit

Net als sneltramvariant is de vervoerswaarde gering. Juist op het meest gewenste traject in de binnenstad en in zuid wordt geen verbetering van de kwaliteit geboden. Er is geen hoge frequentie van trams door de tunnel mogelijk vanwege de tunnelveiligheid. Er zal daarom zeer waarschijnlijk onvoldoende capaciteit worden geboden.

Kosten

- De totale extra investering in het tramscenario is in het rapport geraamd op € 100 - 150 miljoen. Hier komen de door de commissie Veerman berekende kosten voor het realiseren van de Noordlijn € 2 miljard.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Amsterdam,

secretaris
drs. H. de Jong

burgemeester
mr. M.J. Cohen

Bijlage
Bovenaanzicht Damrak ten noorden van de Dam
Tunnelmond sneltram

