Aan:	Afstemmingsoverleg directie G&O
Van:	[redacted]
Betreft:	Problematiek en keuzes t.a.v. inpassing museumtramlijn in het plan Havenstraatterrein
Datum:	oktober 2016

---

0. Vooraf

In mei 2016 is in het afstemmingsoverleg G&O de problematiek rondom de museumtramlijn in het project Havenstraatterrein besproken. De directie G&O heeft op basis van deze notitie er de afweging gemaakt om de benodigde stappen te zetten om het ontwerpbestemmingsplan (OBP), inclusief de beoogde inpassing van de museumtramlijn, economisch uitvoerbaar te maken.
Deze afweging is daarna aan de bestuurlijk opdrachtgever (Capel- stadsdeel Zuid) en de wethouder grondzaken voorgelegd. Zij hebben ingestemd om de bestuurlijke besluitvorming voor te leggen teneinde het voorliggende OBP economisch uitvoerbaar te maken Als uitwerking hiervan zijn de afgelopen tijd de benodigde bestuurlijke stukken opgesteld en heeft afstemming plaats gevonden met deskundigen. [redacted]

1. Aanleiding, situatie

Op het Havenstraatterrein bevinden zich ca. 80 historische trams op het Havenstraatterrein. Een deel wordt als rijdend materieel ingezet, een deel wordt alleen opgeslagen. De trams worden gebruikt om op het GVB-stadsnet te rijden alsmede om de museumtramlijn Haarlemmermeerstation-Bovenkerk te bedienen. Het Haarlemmermeerstation is het begin- eindpunt van de museumtramlijn. Midden in het Havenstraatterrein staan de loodsen voor beheer en onderhoud van de trams.
De stichting Electrische Museumtramlijn Amsterdam (EMA) exploiteert reeds lange tijd de museumtramlijn, op dit moment onder de juridische vlag van het Besluit Bijzondere Sporen. De museumtramorganisatie [redacted] aan de gemeente voor ca. 4.000 m² bvo aan opslag- en stallingsloodsen.

De afgelopen decennia is , om diverse ontwikkelingen in de stad mogelijk te maken (o.a. De Hallen in West en Oostpoort in Oost), historisch trammaterieel verplaatst en ondergebracht bij de museumtramlijn op het Havenstraatterrein. Vanuit deze historie heeft de gemeente Amsterdam de verplichting op zich genomen (ook zo verwoord in Investeringsbesluit Havenstraatterrein van 1 oktober 2014) om de huisvesting van de tram en de spoorlijn op te lossen bij de ontwikkeling van het Havenstraatterrein. Met het nemen van het IB en het ter visie leggen van een ontwerp bestemmingsplan is het noodzakelijk geworden om deze verplichting in te lossen. Immers om de beoogde ontwikkeling mogelijk te kunnen maken moet het huidige spoor ter hoogte van de Havenstraat worden verlegd. Tevens zullen de huidige loodsen moeten verdwijnen.

In het plan Havenstraat is ruimte opgenomen voor een nieuwe tramloods als onderdeel van een nieuw woongebouw. Tevens is een nieuw spoortracé incl. keerlus opgenomen [redacted]

[redacted]

2. Bestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan Havenstraatterrein heeft van 15 september t/m 26 oktober 2015 ter inzage gelegen. De stichting Electrische Museumtramlijn Amsterdam (EMA, mede namens RETM en AVM) is één van de partijen die een zienswijze heeft ingediend. Kern van de zienswijze is dat de EMA direct in haar belang wordt getroffen, omdat het bestemmingsplan leidt tot een huisvestings- en exploitatieprobleem voor de museumtram(lijn). Volgens de EMA voorziet het bestemmingsplan niet in (voldoende) opstallen en infrastructuur die noodzakelijk is voor de exploitatie en leidt het bestemmingsplan tot een onacceptabele verhoging van de huurlasten.

[redacted]

De Stuurgroep Havenstraatterrein heeft daarom in januari 2016 besloten om de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan Havenstraatterrein stil te zetten en eerst meer onderzoek te doen naar de inpassingsmogelijkheden van een tramloods in het plan alsmede de gevolgen daarvan voor het plan.

3. Investeringen en draagkracht

Movares heeft n.a.v. bovenstaande in januari 2016 opdracht gekregen om onderzoek te doen naar de inpassingsmogelijkheden en kosten van een tramloods in bouwblok 4 (de andere bouwblokken zijn door ligging en footprint niet geschikt). Daarbij is als uitgangspunt gehanteerd dat de gehele plint van blok 4 een vrije hoogte van 6 meter moet krijgen en volledig als stallings- en onderhoudsloods wordt gerealiseerd (cf OBP). De resultaten van dit onderzoek, aangevuld met de resultaten van een second opinion ten aanzien van het gebouw- en constructieve deel, wijzen uit dat het realiseren van een tramloods in blok 4 technisch en constructief haalbaar is. Indien de gehele plint van blok 4 (ca. 2.800 m² bvo) als tramloods wordt gerealiseerd dan zal [redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

4. Eigendom

[redacted]

5. Breder perspectief projecten aan de historische spoorlijn Amsterdam – Bovenkerk

Langs de Museumtramlijn worden naast de Havenstraat een aantal grote projecten voorbereid. Het betreft:

- Verbreding A9 (2020-2025)
- Verbreding A10, Dok Zuidas (vanaf 2017)
- Ontwikkeling Sportas (planvorming)

Voor al deze projecten moet ook de inpassing van de historische spoorlijn worden voorzien. Onderhandelingen worden gevoerd met de EMA (exploitant spoorlijn) om vast te stellen hoe de spoorlijn op een goede en veilige manier kan worden ingepast. Dit betekent dat er (hoge) kosten moeten worden gemaakt om de inpassing goed vorm te geven (passend binnen de kaders van het Besluit Bijzonder Spoor).

Voor de A10 dient ter plaatse van een fiets- en voetgangersonderdoorgang tevens een voorziening voor de tram te worden gemaakt. [redacted] Bij de A9 maakt Rijkswaterstaat een tijdelijke halte en stelplaats. Verder is het brugdek over de A9 in de eindsituatie breder dan zonder museumtram. [redacted].

Voor de Sport-as betekent het dat er bij het formuleren van de uitgangspunten van het schetsontwerp goed moet worden bekeken wat de eisen/voorwaarden vanuit de spoorlijn betekenen voor de ambities die er zijn voor de Sport-as.

[redacted]

