Praatnotitie

Aan:	Projectenstaf vd Burg
Van:	[redacted]
Betreft:	Hoe verder met de ontwikkeling van het Havenstraatterrein
Datum:	december 2016

Chronologie:

2 oktober 1968:	Onbezwaarde eigendomsoverdracht grond van NS naar gemeente, economische levering nog nader te bepalen
10 juli 1982:	NS heeft spoorlijn en emplacement t/m 31 december 1996 bij de EMA in gebruik gegeven ter uitoefening van het museumtrambedrijf (concessie)
1 september 1989;	Economische levering gronden door de NS aan de gemeente, gemeente wordt verhuurder
Jaren 90	EMA heeft gepoogd de concessie op haar naam te zetten. Zonder succes. Pogingen geweest voor een vervolgovereenkomst tussen Railned en EMA voor verlenging concessie na 31-12-1996. Wsl zonder succes.
15 februari 2011:	Strategiebesluit havenstraat, waarin de inpassing van de historische tramlijn incl. stallingsruimte is opgenomen
20 november 2012:	Projectbesluit waarin de inpassing van de historische tramlijn inclusief stallingsruimte is opgenomen
2 oktober 2014:	Investeringsbesluit: verleggen spoorlijn, bijdrage in onrendabel tramloods
15 september 2015:	Gemeente legt ontwerp bestemmingsplan ter visie met daarin spoorlijn en tramloods
15 december 2105	Besluit Bijzonder Spoor (BBS) treedt in werking en vervangt de Wet Locaalspoor voor de historische tramlijn.

Status quo

- Gemeente is eigenaar van de gronden (en door natrekking), spoorlijn en bovenleiding.
- Er zijn grondhuurovereenkomsten tussen gemeente en de RETM voor de 4 stallingsloodsen.
- Op het terrein bevinden zich 60 historische trams; 20 in eigendom van de AVM, 12 van de EMA, 2 van de RETM en 16 bij overige particulieren.
- Het BBS is het juridisch kader waarbinnen EMA als spoorwegbeheerder en vervoerder opereert op de spoorlijn. Hiervan zijn geen overeenkomsten, aanwijzingen of benoemingen.
- ILT is toezichthouder ihkv het BBS.
- EMA gebruikt sinds 10 juli 1982 het spoor/emplacement ter uitvoering van het trambedrijf. EMA draagt in dat kader ook zorg voor beheer en onderhoud van spoor/bovenleiding. GVB draagt zorg voor schouw van de sporen/bovenleiding etc.
- Naast de exploitatie van de spoorlijn verzorgt de EMA ook stadsritten op het GVB-stadsnet. Dit onder toezicht/regie van het GVB.
- Er is na 31 december 1996 geen overeenkomst gesloten tussen gemeente en EMA die het gebruik regelt van de spoorlijn ter uitoefening van het trambedrijf alsmede het beheer en onderhoud van spoorlijn.
- Bij het verleggen van de spoorlijn moet de spoorwegbeheerder en vervoerder (ic EMA) instemmen dat zij dan ook weer cf BBS kan exploiteren. De ILT kan ontheffingen verlenen en extra regels stellen tov hetgeen is vastgelegd in het BBS.
- NS, Prorail, Railned zijn geen partij meer

[redacted]

1. Hoe verder met de ontwikkeling van het Havenstraatterrein?

Bijgevoegde analyse geeft aan dat de voorgenomen inpassing van de historische tramlijn (inclusief nieuwe huisvesting voor stalling en onderhoud) niet binnen de vastgestelde kaders is te realiseren. De planontwikkeling stokt, er moet derhalve een keuze gemaakt worden om het vervolg voor het Havenstraatterrein vorm te kunnen geven.

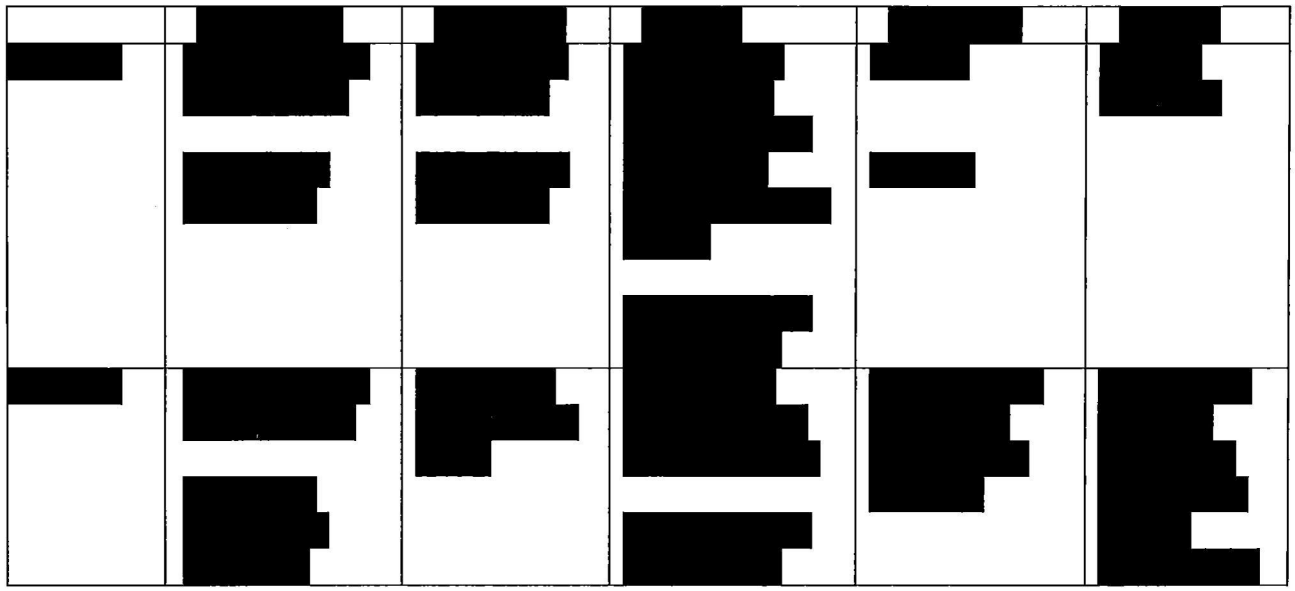
Tot op heden is alles erop gericht geweest om de historische tramlijn in te passen in het plan Havenstraatterrein. Echter de vraag doet zich voor of het nog wel te verantwoorden is dat alleen met zeer hoge (publieke) investeringen deze functie is te behouden. Een heroverweging is mogelijk aan de orde. Daarom is aan de hand van een aantal scenario's geschetst welke opties er zijn om de huidige problematiek op te lossen of in te perken. Elk scenario is voorzien van de belangrijkste effecten/aandachtspunten/risico's op het gebied van planning, financiën en (planologisch) juridische impact (nog niet compleet).

[redacted]



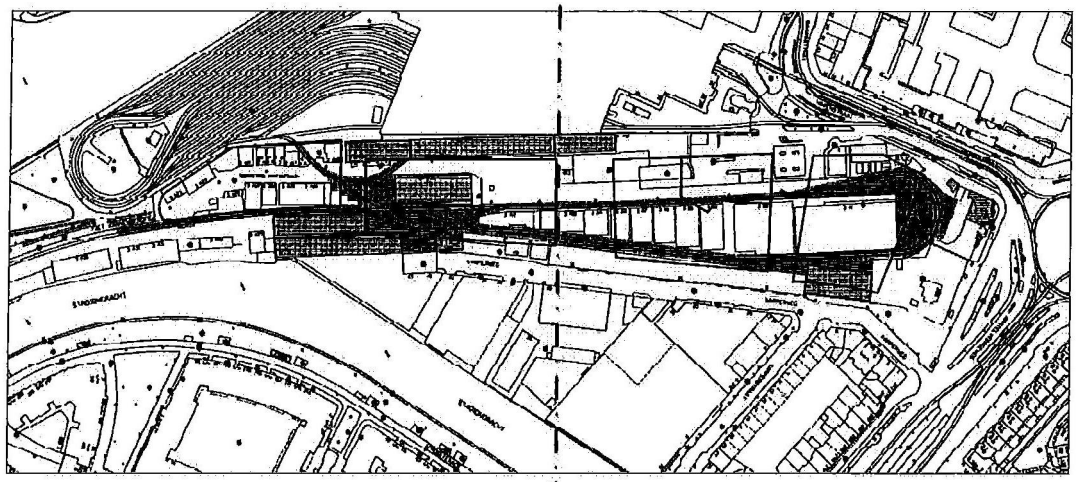


[redacted]





Bestaande rechten grond e/o opstal EMA / EMTS / overige museumtram gerelateerde instellingen



Ontwikkeling fase 2 | *Ontwikkeling fase 1*

Gebruiksrecht opstal / grond + opstal

Gebruiksrecht en bezit spoorvoorzieningen

ANALYSE

1. Aanleiding, situatie

Vrijwel alle gronden binnen het plangebied van het havenstraatterrein zijn in eigendom van de gemeente. De stichting EMA, de vereniging RETM en de stichting BCAVM (kortweg EMA c.s.) huren de gronden cq hebben het gebruiksrecht op deze gronden vanaf het moment dat deze gronden door de NS zijn overgedragen aan de gemeente.
Op het Havenstraatterrein bevinden zich ca. 80 historische trams. Hiervan is slechts een beperkt deel van betekenis voor de Amsterdamse tramhistorie. Een deel wordt als rijdend materieel ingezet, een deel wordt alleen gestald. De operationele trams worden gebruikt om op het GVB-stadsnet te rijden alsmede om de historische tramlijn Haarlemmermeerstation-Bovenkerk te bedienen. Het Haarlemmermeerstation is het begin- eindpunt van de historische tramlijn. Midden in het Havenstraatterrein staan de loodsen voor beheer en onderhoud van de trams. Deze loodsen zijn omvangrijk en hebben een lage kwaliteitswaarde.
De stichting Electrische Museumtramlijn Amsterdam (EMA) exploiteert reeds lange tijd de historische tramlijn en sinds december 2015 onder de juridische vlag van het Besluit Bijzondere Sporen (BBS onderdeel nieuwe Spoorwegwet). Dit besluit verbiedt onder andere om zonder in-/toestemming van toezichthouder en exploitant (EMA) werkzaamheden uit te voeren op/naast het spoor. [redacted]

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 historische tramlijn op het Havenstraatterrein. Hiermee is de opgave voor een duurzame oplossing voor de huisvesting cq de betekenis van de EMA voor de stad, voor ons uitgeschoven. In het Investeringsbesluit (IB)Havenstraatterrein van 1 oktober 2014 is aangegeven om bij de ontwikkeling van het Havenstraatterrein te voorzien in de huisvesting trams en behoud/aanpassing van de spoorlijn. Met de zienswijze op het OBP hebben de EMA c.s. duidelijk gemaakt dat deze opgave in dit stadium van planontwikkeling moet worden opgelost. Immers om de beoogde ontwikkeling mogelijk te kunnen maken zullen de huidige loodsen moeten verdwijnen. Tevens moet het huidige spoor ter hoogte van de Havenstraatterein worden verlegd (zie kaart).
In het bestemmingsplan Havenstraatterrein is ruimte opgenomen voor een nieuwe tramloods als onderdeel van een nieuw woongebouw. Tevens is een nieuw spoortracé incl. keerlus opgenomen. In de vastgestelde grondexploitatie (grex) Havenstraat zijn de volledige [redacted] voor de verlegging van het spoor voorzien en een beperkte bijdrage voor het onrendabel voor de exploitatie van een nieuwe tramloods.

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

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

- Verbreding A9 (2020-2025)
- Verbreding A10, Dok Zuid-as (vanaf 2017)
- Ontwikkeling Sport-as (planvorming)

Bij al deze projecten moet ook in de inpassing van de historische tramlijn worden voorzien. Onderhandelingen worden gevoerd met de EMA (exploitant tramlijn) 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 moet het brugdek over de A9 worden verbreed in de eindsituatie voor de historische tramlijn. De kosten van die ingrepen zijn op dit moment nog niet bekend.

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. Shared-space is bijvoorbeeld een ontwerpprincipe dat niet geaccepteerd wordt door de EMA i.v.m. de veiligheidseisen die gesteld worden vanuit het BBS. Dit leidt bij de A10 werken al tot een kostenverhoging voor de Zuid-as, dit zal zeker ook het geval zijn bij Sport-as.
NB de tramlijn is in potentie wel een belangrijke toeristische drager voor de Sport-as. Er worden zeker kansen gezien om de verbinding tussen het Vondelpark en het Amsterdamse Bos veel beter uit te nutten dan nu het geval is.

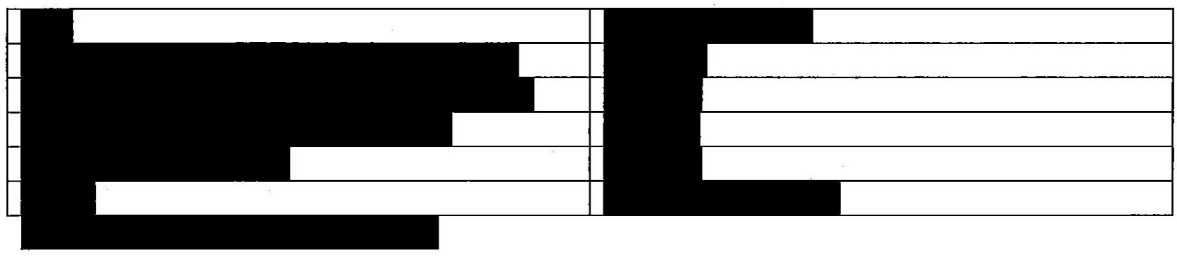
3. Ontwerp bestemmingsplan Havenstraatterrein

Het ontwerpbestemmingsplan (OBP) 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 historische tram(lijn). Volgens de EMA voorziet het bestemmingsplan niet in (voldoende) opstallen en infrastructuur die noodzakelijk zijn voor de exploitatie en leidt het bestemmingsplan tot een onacceptabele verhoging van de huurlasten.
Daarnaast betoogt de EMA in haar zienswijzen dat haar museale functie wordt bedreigt, waarmee de gemeente in strijd is met haar eigen beleid gericht op bevordering van museale activiteiten.
Het projectteam heeft, na juridisch advies van gemeenteadvocaat Nauta Dutilh, geconcludeerd dat de inpasbaarheid van de tramloods, zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan, onvoldoende op uitvoerbaarheid is onderzocht. Inschatting is dan ook dat indien EMA beroep aantekent tegen het vastgestelde bestemmingsplan, de kans groot is dat het plan (gedeeltelijk) sneuvelt bij de Raad van State op grond van niet-economische uitvoerbaarheid.
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.

4. Investeringen tramloods

Loods op Havenstraat

Ingenieursbureau Movares heeft n.a.v. bovenstaande begin 2016 opdracht gekregen van de gemeente 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).
In deze loods zal ruimte kunnen worden gemaakt voor het stallen en onderhouden van ca. 35 aantal trams. Met dit aantal trams kan de huidige exploitatie van de historische tramlijn ruimschoots worden uitgevoerd. EMA geeft nl aan ruimte nodig te hebben voor 25 trams.
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 er [redacted].



Loods in de wei
Er is een quickscan gemaakt van mogelijke locaties (ruim 20) langs de historische tramlijn in zowel Amsterdam als Amstelveen, waar een tramloods gerealiseerd kan worden van ca. 3.000 m2 BVO. Gebleken is dat de eventueel beschikbare locaties inpassingsproblemen hebben, die leiden tot hogere kosten. Daarnaast geldt dat op deze locaties een ander planologisch regime geldt en/of de locaties gelegen ijn buiten de gemeentegrenzen van Amsterdam. Een grove raming van de stichtingskosten voor een dergelijke loods 'in de wei', inclusief benodigde rails en wissels, [redacted] Deze factoren vormen risico's ten aanzien van de haalbaarheid.
Binnen de gemeentegrenzen komt de spoorlijn vrijwel geheel in de Sport-as te liggen. Hierdoor zal vrijwel overal langs de lijn vergelijkbare hoge kwaliteitseisen worden gesteld aan de (uitstraling) van de loods, als binnen het plangebied van de Havenstraat.
Ook in Amstelveen worden grote investeringen gepleegd in de kwaliteit van de openbare ruimte rondom de overkluizing van de A9. Langs de historische tramlijn blijven zo weinig locaties over waar eenvoudige, omvangrijke, loodsen kunnen worden geplaatst. Er zijn per saldo maar weinig locaties voor "loodsen in de wei".

NB 1: de EMA heeft een sterke voorkeur voor een vrijstaande loods in plaats van een in een gebouw geïntegreerde loods omdat meer kans biedt op zelfstandig opereren, minder overlast geeft voor de omgeving en omdat deze optie waarschijnlijk goedkoper is.
NB 2: De optie loods-in-de-wei is nu geen onderdeel van planontwikkeling. Het speelt ook geen rol bij de vraag of het huidige OBP wel/niet economische uitvoerbaar is. De quickscan is uitgevoerd om te bezien of er mogelijk alternatieven zijn voor het geval de oplossing "Havenstraat" niet gevonden wordt.

5. Draagkracht EMA

[redacted]

6. Toekomstig eigendom

Uitgaande van de situatie dat er een stallingsruimte in blok 4 wordt gerealiseerd is de eigendomssituatie van belang. Gezien de hoogte van de investeringen moet ervanuit gegaan worden dat de EMA geen eigenaar wordt en dus als huurder optreedt.
Als een externe private partij eigenaar wordt van blok 4 dan zal deze partij een risico-opslag op de huur berekenen omdat de EMA c.s. geen kapitaalkrachtige partijen zijn. Immers de loods is onderdeel van een blok met woningbouw en is niet zonder extra investeringen voor andere functies aan te wenden. Als de gemeente eigenaar wordt dan zal een kostendekkende huur worden berekend.
Het ligt daarmee voor de hand dat, bij de realisatie van een tramloods in bouwblok 4, de gemeente de eigenaar wordt van deze loods en verhuurt aan de museumtramorganisatie. Indien de EMA c.s. onverhoopt failliet gaan, heeft de gemeente de beschikkingsvrijheid over de loods.
NB de BTW over de investeringen kunnen niet naar de EMA worden verrekend. Ook kunnen ze niet worden opgevoerd in het BTW-compensatiefonds. De BTW zal in dit geval derhalve ook voorzien moeten worden in de reservering.

7. Financiële gevolgen gemeente

