Van: [redacted]
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: Vragen nav overleg met de tramorganisaties
Datum: vrijdag 8 mei 2020 13:59:00

Beste [redacted],
Goed om te horen dat jullie een constructief overleg hebben gevoerd. En fijn dat er gelijk en snel een volgend overleg is gepland. [redacted] heeft al contact met je gehad over de locatie.
In deze mail beantwoord ik je vragen.
1+2: ik heb begin volgende week een afspraak met dé spoorontwerper binnen de gemeente. Hij heeft al documenten gehad, dus mogelijk kunnen we dan gelijk zijn eerste bevindingen bespreken. Als ik voor dinsdag al iets weet, zal ik je daarover berichten. Ik weet wel dat de ruimte tussen blok 4 en de GVB-remise erg krap is. Bovendien is de straat tussen blok 3 en 4 niet breed, dus is het spannend of daar een spoor in past en of er een draai om blok vier op dit punt te maken is. Maar wellicht zijn er nog andere mogelijkheden.
3: Ja, Movares heeft indelingstekingen gemaakt van verschillende varianten van een loods van 1250 m2. Je vind ze bij deze mail. Variant 3 en 4 bleken niet te passen, omdat bleek dat de toegangssporen naar de loods over het terrein van het GVB lopen. Om die reden zijn deze varianten afgevallen en heb ik die ik ook niet toegevoegd.
Movares is uitgegaan van een hart-op-hart-maat van 3.50 meter. Een spoor is voorzien voor werkzaamheden. Voor dit spoor is naast het materiaal een vrije (werk)breedte van 2 meter aangehouden. Tussen de voertuigen is een afstand van 1 meter aangehouden, en er zijn aannames gedaan welke voertuigen er gestald worden: 12 en 25 meter, op basis van het materiaaloverzicht. Als ik kijk naar het materiaaloverzicht is dit naar boven afgerond.
We bekijken verschillende opties van de inpassing van een tramloods in het plangebied. Met en zonder woningen en/of bedrijfsruimtes erop/ernaast en naar verschillende plekken. [redacted] heeft hierin ook suggesties gedaan. Het ontwerpbestemmingsplan is daarbij het uitgangspunt, dus we kijken daarbij alleen naar een tramloods die past binnen de contouren van dit bouwblok. We hebben nog geen keuze gemaakt in de verschillende mogelijkheden.
4: Ja.
5: Nee, we zijn er altijd vanuit gegaan dat er geen bovenleiding wordt aangelegd in de loods. Dit is ook nu niet het geval. Dit staat ook zo beschreven in de rapportage van Movares van maart van 2019. De tramorganisaties kennen deze rapportage, omdat we de rapportage naar de Raad van State hebben gestuurd. Voor de volledigheid heb ik die bijgevoegd.
Voor het niet aanleggen van een bovenleiding in de tramloods zijn de volgende redenen:

- Het naar binnen brengen van de bovenleiding vraagt extra veiligheidsvoorzieningen aan het gebouw, zeker wanneer een stalen constructie wordt gebruikt. Ook zal de hoogte van het gebouw inpandig minimaal 6 meter dienen te bedragen.
- Het aanleggen van bovenleiding is duur en dient ook separaat in het gebouw in- en uitgeschakeld te kunnen worden.
- Bij de toegangsdeuren dienen extra voorzieningen aangebracht te worden om de bovenleiding van buiten naar binnen te geleiden. Ook dit is een kostenverhogende post.
- Het doorleiden van de bovenleiding door de gevel / toegangsdeuren is een belangrijk geluidslek.

In de studie wordt voorgesteld voor de tractie van de trams gebruik te maken van een elektrisch voertuig (zie pagina 14).

6: Dat denk ik wel. Door de hoogte van de loods moet het passen op de plekken waar geen trams staan twee "verdiepingen" te maken. Dit lijkt me punt van uitwerking.
7: Technisch kan dit natuurlijk, maar het is wel kostenverhogend. Het zijn extra vierkante meters. Het toevoegen van een mezzanine lijkt me goedkoper. Ook dit lijkt me punt van verdere uitwerking. Uiteindelijk denk ik dat we moeten komen tot een programma van eisen voor de loods. We hebben een pve, maar dit is al een aantal jaren oud.
8: De gemeente zal moeten kunnen motiveren dat de gekozen locatie van het spoor en de locatie en omvang van de loods in overeenstemming zijn met een goede ruimtelijke ordening. Bij die motivering moeten de belangen van de gebruikers van de overige functies in de omgeving worden betrokken, in het bijzonder het belang van het woon- en leefklimaat van de toekomstige bewoners op het Havenstraatterrein. Dit moet worden onderbouwd aan het hand van onderzoek naar de relevante milieuaspecten. Er zal een balans gevonden moeten worden tussen "wat is (minimaal) nodig om de museumtramlijn te exploiteren" en "onder welke voorwaarden is die exploitatie vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening (in het bijzonder gelet op de nieuwe woonfuncties) aanvaardbaar?".
Dit hebben we begin dit jaar onderzocht. De resultaten daarvan hebben we beschreven in een notitie die we met de Raad van State hebben gedeeld. Ook die kennen de tramorganisaties, en heb ik voor de volledigheid bijgevoegd (oplegnotitie wijzigingsbevoegdheid bestemmingsplan Havenstraatterrein). Let wel: in deze notitie is beschreven of kon worden voldaan aan de criteria van de wijzigingsbevoegdheden. De Raad van State heeft uiteraard een streep gezet door de wijzigingsbevoegdheden. Echter welke aspecten we onderzoeken, naar welke milieueffecten we kijken, zal gelijk zijn. Dit moeten we opnieuw onderzoeken als we weten hoe groot de loods zal zijn, waar het spoor wordt aangelegd. Hiervoor is inzicht in de activiteiten die in en buiten de loods plaatsvinden.
9: Volgens mij moet het mogelijk zijn werkwagens te stallen op het rangeerterrein voor de loods. Hoe groot dit terrein, is afhankelijk van de gekozen variant. Ik denk dat de tramorganisaties daar meer verstand van hebben dan de gemeente.
Ik hoop hiermee je vragen te hebben beantwoord. Bel of mail me gerust voor verduidelijking of aanvullende vragen.
met vriendelijke groet,

[redacted]
Projectmanagementbureau
Gemeente Amsterdam

M 06 [redacted]
[redacted]@amsterdam.nl
https://www.amsterdam.nl/projecten/havenstraatterrein

Van: [redacted]
Verzonden: woensdag 6 mei 2020 13:28
Aan: [redacted]
Onderwerp: Vragen nav overleg met de tramorganisaties

Beste [redacted],
Vandaag hebben de drie voorzitters van de tramorganisaties en ik een zeer constructief overleg gehad. Dank voor de getoonde gastvrijheid. Graag willen we dinsdag 12 mei wederom een keer bijeenzitten, weer vanaf 9:30 uur, locatie horen we nog graag.
Ter voorbereiding op die vervolgbijeenkomst heb ik de volgende vragen aan je:
Infrastructuur buiten blok 4:

1. Is een lus of anderszins een mogelijkheid om te keren überhaupt mogelijk bij blok 4?

2. Zo ja, hoe ziet dat er in hoofdlijnen uit en kan dat worden meegenomen in een tekening / visualisatie / artist impression?

Remise in blok 4:

3. Heeft Movares tekeningen gemaakt bij de uitwerking van 1.250 meter variant en zo ja kunnen de tramorganisaties die tekeningen krijgen?
4. Klopt het dat er wordt uitgegaan van een hoogte van 6 meter?
5. Klopt het dat de gehele remise bovenleiding zal hebben?
6. Is het mogelijk om aan de randen van de remise een mezzanine te bouwen om zo extra m2 voor bijv werkruimte, die dan kan worden bespaard op de begane grond?
7. Is voor bijv het magazijn een ondergronds deel mogelijk?

Operationele afspraken:

8. Welke waarborgen kunnen de gemeente en de tramorganisaties afspreken om toekomstig gedoe / klachten / procedures met bewoners te voorkomen?
9. Kunnen de tramorganisaties werkwagens buiten opstellen en zo ja hoeveel?

Kun je me aangeven welke van deze vragen je al voor dinsdag a.s. verwacht te kunnen geven?
Bij voorbaat dank voor je meedenken en beantwoording.
Beste groet,
[redacted]