Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Aan de leden van de Raadscommissie Ruimtelijke Ordening

Datum	19 november 2019
Ons kenmerk	2019-13107
Uw kenmerk	-
Behandeld door	[redacted]@amsterdam.nl
Kopie aan	Stadsdeelcommissie Zuid
Bijlage	Evaluatie plan- en besluitvorming Havenstraatterrein
Onderwerp	Vervolg ontwikkeling Havenstraatterrein

Geachte raadsleden,

De gemeente transformeert het Havenstraatterrein tot een gemengd woon-werkgebied met 500 woningen en een basisschool. Op 12 april 2019– met de nazending voor de commissievergadering van 17 april – bent u geïnformeerd over de uitspraak van de Raad van State over het bestemmingsplan Havenstraatterrein. Op 27 maart 2019 heeft de Raad van State het bestemmingsplan Havenstraatterrein vernietigd, omdat naar oordeel van de Raad van State onvoldoende rekening was gehouden met de belangen van de tramorganisaties. De afgelopen maanden heeft de gemeente het gesprek met de tramorganisaties over de toekomst van de historische trams, als gevolg van de ontwikkeling van het Havenstraatterrein, voortgezet. Parallel hieraan is de plan- en besluitvorming van het Havenstraatterrein geëvalueerd en heeft de gemeente verschillende varianten voor het vervolg van het Havenstraatterrein onderzocht. Met deze brief wordt u hierover geïnformeerd en wordt u gevraagd het college richting te geven in de verdere uitwerking van de varianten.

We zijn benieuwd hoe u aankijkt tegen de ontwikkeling van het Havenstraatterrein, en de toekomst van de historische trams. Wij gaan de uitkomst van het debat hierover betrekken in het zoeken naar een oplossing voor de ontwikkeling van het Havenstraatterrein en voor het behoud van de (exploitatie van) historische trams. Daarna zal het college een definitief voorstel aan uw raad doen voor de financiële bijdrage van de gemeente die hiervoor nodig zal zijn.

Voorkeursvariant
Er zijn verschillende varianten van een tramloods op het Havenstraaterrein onderzocht en doorgerekend. Per variant is er een beeld van de mogelijkheden die we de tramorganisaties kunnen bieden.

Wij menen met een loods van tussen de 500 en 1250 m2 voldoende ruimte te bieden aan de tramorganisaties om hun huidige activiteiten voor te kunnen zetten, het uitgangspunt in ons voorstel aan de tramorganisaties van 11 maart 2019.

Evaluatie plan- en besluitvorming Havenstraatterrein
De plan- en besluitvorming van het Havenstraatterrein, waar de inpassing van de tramloods altijd onderdeel van was, kent een lange voorgeschiedenis. Belangrijkste les uit meegestuurde evaluatie is dat de gemeente bij een bestaande functie in een gebied een duidelijke keuze moet maken: wegbestemmen of bij recht bestemmen. In beide gevallen moet de gemeente de consequenties van de keuze voor haar rekening nemen. Als ervoor wordt gekozen om een functie bij recht te bestemmen moet de gemeente concrete invulling geven aan de manier waarop een functie gehandhaafd blijft met de ontwikkeling van het gebied, wat dit kost (ook langjarige subsidiering) en wie deze kosten draagt. Dat is bij het Havenstraatterrein onvoldoende gebeurd. Met deze brief willen wij een nieuwe start maken.

Gesprek tramorganisaties
De gemeente heeft de tramorganisaties op 11 maart 2019 een voorstel gedaan om op het Havenstraatterrein een loods van 500 m2 te realiseren. In het voorstel staat dat het uitgangspunt voor het bepalen van de uiteindelijke grootte van de loods de voortzetting van de exploitatie van de tramlijn naar Bovenkerk is en de daarvoor minimaal noodzakelijke stallings- en onderhoudsruimte. De tramorganisaties geven in hun scenario-uitwerking van 1 maart 2019 aan hoeveel trams zij nodig hebben om hun huidige activiteiten voort te zetten. Deze informatie heeft de gemeente destijds niet in het voorstel van 11 maart kunnen betrekken.

De afgelopen maanden hebben de tramorganisaties en de gemeente constructief overleg gevoerd. De gemeente en de tramorganisaties bespreken onder leiding van de gezamenlijk geselecteerde externe begeleider hoeveel trams nodig zijn om de huidige activiteiten voort te zetten. Ook wordt besproken of het daarbij alleen gaat om historische trams die geëxploiteerd worden of daarnaast ook om behoud van de collectie, en welke trams dat zijn. Naast trams uit Amsterdam rijden de tramorganisaties namelijk ook met trams uit onder meer Den Haag, Rotterdam, Groningen, Utrecht, Wenen en Praag. De gesprekken met de tramorganisaties lopen nog.

Daarnaast kijken de tramorganisaties en de gemeente naar de locatie waar deze trams gestald kunnen worden. Onderzocht wordt hoe een tramloods ingepast kan worden in de ontwikkeling van het Havenstraatterrein, op een dergelijke manier dat de tramorganisaties hun huidige activiteiten voort kunnen zetten en het woon- en leefklimaat voor toekomstige bewoners is geborgd. Op verzoek van de tramorganisaties worden ook nog een viertal locaties langs de lijn naar Bovenkerk opnieuw bekeken. Ten slotte wordt het stallen van trams in de remise Lekstraat (opnieuw) onderzocht.

Voor ons is de organisatiestructuur en het professionaliseren van de tramorganisaties een essentiële voorwaarde. Op dit moment bestaan de tramorganisaties uit twee stichtingen en een vereniging. Aan wie wordt de loods straks verhuurd en is die organisatie dan draagkrachtig genoeg om de huur te kunnen betalen? Is de continuïteit van de op vrijwilligers gedreven organisatie en exploitatie gewaarborgd? Is er een bestuur waarmee met vertrouwen naar de toekomst kan worden gekeken, etc.? Tevens blijft het noodzakelijk dat er een solide bedrijfsplan komt waarmee een duurzame exploitatie kan worden onderbouwd, om daarmee de risico's van het realiseren van een tramloods in te kunnen schatten. Bij het opstellen van een bedrijfsplan krijgen de tramorganisaties ondersteuning.

Varianten van tramloods
Om een indicatie te krijgen van de mogelijkheden en kosten van een tramloods op het Havenstraatterrein heeft de gemeente de inpassing van verschillende varianten van een loods op het Havenstraatterrein onderzocht. De tramorganisaties geven in hun scenario-uitwerking van 1 maart 2019 aan dat de bestaande dienstregeling met 14 trams wordt uitgevoerd. Dit wordt nog verder onderzocht, maar geeft voor de gemeente voor nu een indicatie waar we aan moeten denken. Overigens betreft dit alleen de exploitatie van de lijn naar Bovenkerk. De exploitatie van trams op het stadsnet (op het openbare net van het GVB) is in de huidige situatie incidenteel en op basis van aanvraag en aanbod.

De gemeente heeft 11 maart 2019 voorgesteld een loods van 500 m2 te realiseren. In 2016 was al eens onderzocht of in de gehele plint van blok 4 (2.500 m2) een tramloods kan worden gerealiseerd. De afgelopen maanden is – bij wijze van tussenvariant – een loods van 1.250 m2 op inpasbaarheid onderzocht. Deze drie varianten kunnen binnen het ontwerpbestemmingsplan worden gerealiseerd. Ook kunnen met deze drie varianten 500 woningen worden gerealiseerd. Een loods groter dan 2.500 m2 heeft gevolgen voor het woonprogramma en past niet in het ontwerpbestemmingsplan.

In alle varianten is onvoldoende plek om de gehele collectie in een loods op het Havenstraatterrein (of elders langs de lijn) in combinatie met de remise Lekstraat onder te brengen. De tramorganisaties bezitten 94 trams waarvan op dit moment 52 trams zijn gestald op het Havenstraatterrein en 15 in de remise Lekstraat. De stalling in de remise Lekstraat is overigens niet geformaliseerd. De overige trams zijn buiten de stad gestald.

Financiering tramloods
Technisch en ruimtelijk is er veel mogelijk. Maar de financiële consequenties zijn fors en niet zonder risico. Een indicatief overzicht van de eenmalige investeringskosten staat hieronder opgenomen. De aanleg van een tramloods en -spoor is in een drietal varianten inzichtelijk gemaakt waarbij de grootte als uitgangspunt is genomen. De genoemde bedragen zijn inclusief BTW, prijspeil 2019.

Tabel 1: Totale investering loods en spoor verdeeld naar grootte van de loods

Variant	Grootte loods in m2	Kosten aanleggen tramspoor	Investering realiseren tramloods	Totale investering
1	500	€ 4,4 mln	€ 1,8 mln	€ 6,2 mln
2	1.250	€ 5,8 mln	€ 4,1 mln	€ 9,9 mln
3	2.500	€ 8,4 mln	€ 7,2 mln	€ 15,6 mln

Uit de benodigde investering volgen jaarlijkse exploitatielasten, bestaande uit beheer en onderhoud, belastingen, kapitaal- en gebruikerslasten. De structurele last is een vertaling van de investering naar structurele lasten en geen aanvulling op de investering. In de onderstaande tabel zijn deze inzichtelijk gemaakt. Daarbij is rekening gehouden met een afschrijvingstermijn van 40 jaar voor de loods en 25 jaar voor het spoor.

Tabel 2: Jaarlijkse kapitaal- en exploitatielasten op basis van de bovengenoemde investering*

Variant	Grootte loods in m2	Kapitaallasten Tramrails per jaar	Kapitaallasten Loods per jaar	Exploitatielasten Loods per jaar	Totale lasten per jaar
1	500	€ 220.134	€ 54.056	€ 19.093	€ 293.292
2	1.250	€ 291.916	€ 124.604	€ 47.027	€ 463.547
3	2.500	€ 418.448	€ 217.926	€ 91.959	€ 728.333

*Exploitatie = Onderhoud, Energie, verzekeringen, belastingen en gebruikerslasten

De tramorganisaties gaven in hun eerdere bedrijfsplan aan welke huisvestingslasten kunnen betalen. Zoals gesteld werken de tramorganisaties nog aan een nieuw bedrijfsplan en heeft de gemeente nog onvoldoende inzicht in de volledige begroting. De huisvestingslasten die de tramorganisaties in hun eerdere bedrijfsplan aangaven te kunnen dragen (€50.000 voor een tramloods en het Haarlemmermeerstation) is net niet voldoende voor het beheer en onderhoud van een tramloods van 1.250 m2. De kapitaallasten kunnen hiermee sowieso niet worden betaald, waardoor de volledige investering onrendabel is. Indien de loods groter zal zijn dan 1.250 m2, zal er naast de onrendabele investering ook een tekort zijn op het beheer en onderhoud zijn. In bovenstaande bedragen is nog geen rekening gehouden met kosten voor het verplaatsen en elders stallen van trams.

Mogelijkheden

Ondanks dat het aantal trams dat nodig is om de huidige activiteiten voort te zetten nog nader wordt onderzocht, kan een inschatting worden gemaakt hoe de verschillende varianten zich grofweg verhouden tot de keuzes die gemaakt moeten worden. Uiteraard zijn tussenvarianten mogelijk.

Variant 1

Vanuit een loods van 500 m2 kan een beperkte exploitatie van de lijn naar Bovenkerk plaatsvinden, waarschijnlijk niet met dezelfde dienstregeling als nu (nu: 20 minuten dienstregeling, alleen op zondagen in de periode mei - oktober). De huidige activiteiten op het stadsnet kunnen gecontinueerd worden vanuit de Lekstraat, tenzij de trams daar niet kunnen blijven. Er is naast ruimte voor trams ten behoeve van de exploitatie geen ruimte voor behoud van de collectie (niet zijnde trams die gebruikt worden voor de exploitatie).

Variant 2

De exploitatie van de lijn naar Bovenkerk kan worden voortgezet zoals die nu plaatsvindt. De activiteiten op het stadsnet kunnen worden uitgevoerd vanuit de Lekstraat. Er is enige, zij het beperkte ruimte voor behoud van de collectie.

Variant 3

De exploitatie van de lijn naar Bovenkerk kan worden voortgezet zoals die nu plaatsvindt. De activiteiten op het stadsnet kunnen worden uitgevoerd vanuit de Lekstraat. Als er in de toekomst geen trams meer gestald kunnen worden in de Lekstraat, kunnen de activiteiten op het stadsnet worden uitgevoerd vanuit het Havenstraatterrein. Er is ruimte voor behoud van een aanzienlijk deel van de collectie.

Vervolg ontwikkeling Havenstraatterrein
In het ontwerpbestemmingsplan, zoals dat in 2015 ter inzage heeft gelegen, waren een tramloods en het tramspoor bij recht bestemd. Het is de bestuurlijke wens om verder te gaan op dit ontwerpbestemmingsplan, omdat dit de meest praktische en snelle manier is om woningbouw op het Havenstraatterrein te realiseren, met inpassing van een tramloods. De urgentie om hier 500 woningen, waarvan een groot deel in het middensegment, en een school te realiseren is hoog. Op basis van juridisch advies (intern en second opinion door de nieuwe gemeenteadvocaat) is geconcludeerd dat verder gaan op het ontwerpbestemmingsplan mogelijk is. Het bestemmingsplan kan begin 2021 opnieuw worden vastgesteld, waarna de voorbereidingen voor de ontwikkeling in 2022 kunnen starten.

Wat vragen we van u?
Zoals in het begin van deze brief is aangegeven zijn we benieuwd hoe u tegen het behoud van de historische trams aankijkt in combinatie met woningbouw. Er is onvoldoende plek om in verdichtende stad onderdak te bieden aan alle trams. Er moeten keuzes gemaakt worden, onder andere ten aanzien van financiën, maar ook op andere vlakken zoals alleen exploitatie versus exploitatie plus behoud van (delen van) de collectie, alleen Amsterdamse historische trams versus ook trams uit andere steden, et cetera.

Wij zijn benieuwd welke bijdrage vanuit de gemeente u financieel verantwoord vindt en of u de randvoorwaarden die wij van belang vinden voor het beschikbaar stellen van een dergelijke bijdrage deelt. Zoals eerder in deze brief aangegeven: wij vinden professionalisering, verandering in de organisatiestructuur van de tramorganisaties en een solide bedrijfsplan van deze organisatie essentieel. De tramorganisaties worden geholpen bij het opstellen van het bedrijfsplan. Op basis van uw richting en daaruit voortvloeiende kader kan het gesprek met de tramorganisaties verder worden vormgegeven. Hierna zal uw raad een investeringsvoorstel worden gedaan voor de tramloods en de daaruit voortvloeiende kapitaal- en beheerlasten.

Het Havenstraatterrein is naar onze mening de laatste plek binnen de gemeente die geschikt is om plaats te bieden aan de historische trams, ook vanwege de relatie met de tramlijn naar Bovenkerk, tenzij er toch een geschikte locaties voor een loods langs de lijn gevonden wordt. Ook in dat geval zal de investering aanzienlijk zijn. Wij verwachten niet dat er op korte termijn andere locaties in de stad, nabij het tramnet beschikbaar komen, dit mede gezien de toenemende vraag naar stallingsruimte voor het GVB zelf.

Dit is het moment om met elkaar richting te bepalen. We vertrouwen erop met uw inbreng een stap verder te komen in het proces.

Met vriendelijke groet,

Marieke van Doorninck
Wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling
en Duurzaamheid

Sebastiaan Capel
Voorzitter Dagelijks Bestuur
Stadsdeel Zuid