



MARKTCONSULTATIEDOCUMENT

Tramstalling Oostpunt, Amsterdam
DEFINITIEF

18 april 2024

Oostpunt, Amsterdam



Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Doel van de marktconsultatie	2
1.3	Procedure en planning.....	3
1.4	Leeswijzer en bijlagen.....	3
2	Locatieomschrijving	5
2.1	Zeeburgereiland.....	5
2.2	Oostpunt.....	6
2.3	Tramstalling met aanvullende functies	6
2.4	Eigendomssituatie Oostpunt.....	7
2.5	Planologie	7
3	Opgave, uitgangspunten en ambities	8
3.1	Visie Oostpunt en tramstalling	8
3.2	Programma	9
3.3	Technische uitgangspunten en ruimtelijke kaders.....	9
3.3.1	Technische uitgangspunten.....	9
3.3.2	Ruimtelijke kaders	10
3.4	Variantenstudies	12
3.5	Financiële uitgangspunten.....	13
3.6	Samenwerking GVB en Vervoerregio.....	14
3.7	Uitgevoerde onderzoeken.....	14
4	Vraagstelling en gevraagde stukken.....	15
4.1	Vraagstelling	15
4.1.1	Ambities	15
4.1.2	Programma	15
4.1.3	Techniek en ruimtelijke uitwerking.....	15
4.1.4	Financiële haalbaarheid en financieringsconstructie.....	15
4.1.5	Realisatie, exploitatie en eigendom.....	15
4.1.6	Proces en voorwaarden.....	16
4.2	Gevraagde stukken.....	16
5	Procedure marktconsultatie.....	17
5.1	Procedure	17
5.1.1	Ronde 1 – schriftelijke reactie	17
5.1.2	Ronde 2 – verdiepende gesprekken.....	17

5.1.3	Afronding consultatie	17
5.2	Contact	17
5.3	Aanmelden Deelname	17
5.4	Tussentijdse inlichting	18
5.5	Vergoeding	18
5.6	(wederzijdse) verplichtingen en rechten	18
5.7	Transparante informatie-uitwisseling	18
5.8	Vertrouwelijkheid	18
5.9	Vervolgproces	19

Bijlagen

1. Concept Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland, Gemeente Amsterdam, juni 2023
2. Concept Nota van uitgangspunten definitieve tramstalling Zeeburgereiland, Gemeente Amsterdam, september 2023
3. Concept Werkgroep Haalbaarheidsstudie hub, Gemeente Amsterdam, oktober 2023
4. Verkenning haalbaarheid Combinatie hub en tramstalling Oostpunt Zeeburgereiland, Buck Consultants, maart 2023
5. Voorlopige Inrichting Tramstalling, Gemeente Amsterdam, april 2024
6. Opbouw Businesscase Tramstalling Oostpunt

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Amsterdam werkt aan de ontwikkeling van het Zeeburgereiland. Het gebied gelegen tussen de binnenstad en IJburg biedt veel kansen voor verdichting. Onderdeel van de ontwikkeling is de verplaatsing van de tramstalling voor lijn 26, die nu in het midden van het gebied gelegen is, naar een meer perifere buitendijkse locatie in het plangebied: Oostpunt.

De wens bestaat met de aanleg van de nieuwe tramstalling optimaal gebruik te maken van de locatie door multifunctioneel ruimtegebruik: *op de tramstalling is mogelijk ruimte voor andere functies*.

De gemeente heeft een studie uitgevoerd naar mogelijke varianten en de financiële consequenties. Zo is er gestudeerd op een variant met alleen een stalling op maaiveld, een gebouwde stalling met een lichte dakconstructie, een stalling met een groen dak en een overbouwde stalling met extra functies op de bovengelegen bouwlagen. Deze variantenstudie biedt inzicht in de technische mogelijkheden, maar geeft onvoldoende inzicht in:

- Mogelijke en wenselijke functies die passen op de locatie en samen kunnen gaan (erboven) met een tramstalling (denk ook aan trilling en geluid)
- Financiële consequenties (en op basis daarvan de haalbaarheid) bij (verschillende) commerciële en niet-commerciële functies
- De te stellen ruimtelijke en technische randvoorwaarden
- Consequenties van aanvullende functies voor onder meer verkeersafwikkeling
- (Voorwaarden voor) interesse vanuit de markt

De verplaatsing van de stalling kent een aantal afhankelijkheden met de ontwikkeling van Zeeburgereiland. De aanleg van de tramstalling is op dit moment voorzien voor 2032-2034. De start van een bijbehorende tender voor de bouw van en een invulling op het dak (indien hiertoe wordt besloten) wordt op dit moment ingeschat voor 2028. Het is echter voor de planvorming van de Oostpunt en de rest van het Zeeburgereiland van belang om in dit stadium al te weten welke mogelijkheden er zijn voor de locatie en wat de meest wenselijke invulling is.

De wens bestaat daarom om een marktconsultatie uit te voeren om daarmee de planvorming voor de Oostpunt en in het bijzonder de tramstalling verder te brengen richting mogelijke functies, een ruimtelijk kader en financiële consequenties.

1.2 Doel van de marktconsultatie

Doel

De gemeente heeft behoefte aan een brede inventarisatie van realistische ideeën en mogelijkheden voor het toevoegen van functies *bovenop* de stallingslocatie om daarmee de planvorming aan te scherpen en de kaderstelling vorm te geven. Met deze informatie wordt verder gewerkt aan:

- de planvorming voor de Oostpunt,
- kaderstelling voor stalling, en
- uiteindelijk de voorbereiding van de tender (aanbesteding of gronduitgifte)

De vraagstelling richt zich op programma, techniek, financiën, exploitatie & eigendom en tot slot voorwaarde voor interesse en andere aandachtspunten vanuit de markt.

Doelgroep

De doelgroep voor deze consultatie is divers. Enerzijds is er behoefte aan een verdieping op techniek en ruimtelijke consequenties in relatie tot mogelijke functies en ideeën. Anderzijds is er behoefte aan inzicht in partijen (eindgebruikers en investeerders) die daadwerkelijk zouden willen participeren in het project. We richten ons met deze marktconsultatie daarmee op de kennis en conceptuele kracht/ ideeën van ontwikkelaars/investeerders en de ideeën/ ambities van eindgebruikers. Om het realiteitsgehalte te bewaken, wordt daarnaast van partijen om een ruimtelijke en financiële onderbouwing gevraagd.

1.3 Procedure en planning

Procedure

Deze marktconsultatie betreft een open consultatie waarin partijen breed worden uitgenodigd om te reageren. Gedurende de procedure kunnen er vragen worden gesteld. Partijen wordt verzocht om uiterlijk 17 juni 2024 om 12.00u de beantwoording in te dienen. Met maximaal 4 partijen zullen verdiepende gesprekken worden gevoerd.

Planning

Onderstaand tijdsschema toont de planning voor de marktconsultatie, waarbij de genoemde uiterste termijnen van indiening, evenals de uiterste termijnen voor het stellen van schriftelijke vragen harde data en tijdstippen zijn.

Planning	Datum/Tijdstip
a) Publicatie markconsultatie	24 april 2024
b) Uiterste datum voor aanmelding deelname	15 mei 2024 12.00u
c) Stellen van vragen	24 mei 2024 12.00u
d) Publicatie Nota van Inlichtingen	31 mei 2024
e) Sluitingsdatum indienen resultaten door marktpartijen	17 juni 2024 12.00u
f) Beoordeling informatie	21 juni 2024
g) Verdiepende gesprekken met maximaal 4 partijen	24 tot 28 juni 2024
h) Opstellen consultatieverslag	Tot en met 12 juli

1.4 Leeswijzer en bijlagen

Dit marktconsultatiedocument bestaat uit 5 hoofdstukken.

- Hoofdstuk 2 beschrijft de locatie;
- Hoofdstuk 3 zet de uitgangspunten betreffende voor de locatie uiteen;
- Hoofdstuk 4 bevat de vraagstelling;
- Hoofdstuk 5 omschrijft de marktconsultatie procedure.

Bij het marktconsultatiedocument horen de volgende bijlagen:

1. Concept Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland, Gemeente Amsterdam, juni 2023
2. Concept Nota van uitgangspunten definitieve tramstalling Zeeburgereiland, Gemeente Amsterdam, september 2023
3. Concept Werkgroep Haalbaarheidsstudie hub, Gemeente Amsterdam, oktober 2023

4. Verkenning haalbaarheid Combinatie hub en tramstalling Oostpunt Zeeburgereiland, Buck Consultants, maart 2023
5. Voorlopige Inrichting Tramstalling, Gemeente Amsterdam, april 2024
6. Opbouw Businesscase Tramstalling Oostpunt

2 Locatieomschrijving

2.1 Zeeburgereiland

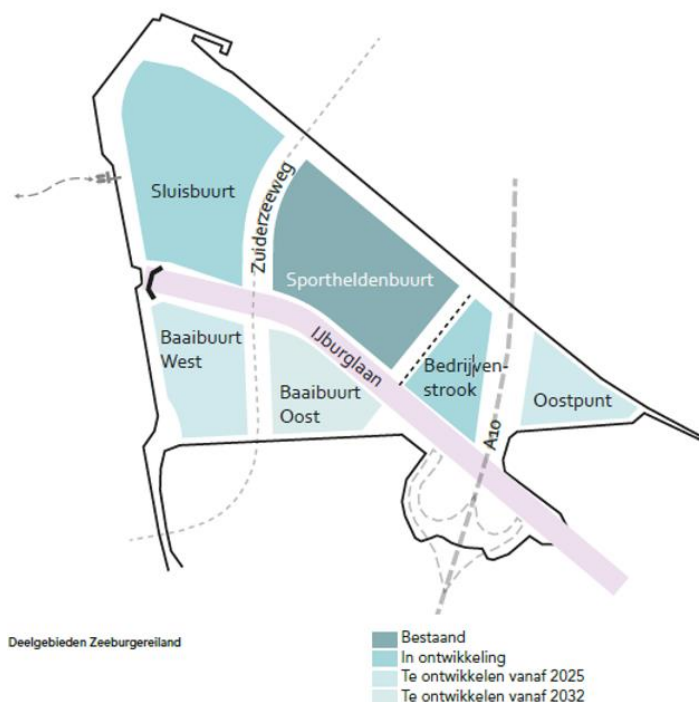
Zeeburgereiland is gelegen in het oostelijk deel van Amsterdam, aan de Oranjesluizen en het water van het IJ. Het eiland ligt tussen het Oostelijk havengebied en de eilanden van IJburg in oost-west richting, en tussen de Indische buurt en Waterland in noord-zuid richting. Het Zeeburgereiland heeft een unieke ligging in de stad, met zowel binnenstad als het open landschap in de nabijheid, en gelegen binnen de ring A10.

Zware infrastructuur die het eiland doorsnijdt, is een erfenis uit de tijd dat het eiland een bedrijvenlocatie aan de buitenrand van de stad was. Inmiddels is de positie van het eiland aan het veranderen van stadsrand naar een complete stadswijk, wordt Zeeburgereiland tezamen met de stadsuitbreiding IJburg verankerd in de stad en groeit het aantal woningen op het eiland van de huidige 3.000 tot circa 11.000 woningen in de toekomst.

De groei en verdichting van de stad leiden tot een steeds grotere behoefte aan woningen met bijbehorende voorzieningen, maar tegelijkertijd ook aan bedrijven en technische voorzieningen zoals werven, afvaloverslag, hubs, tramstalling en onderstations. Veel van deze ruimteclaims zoeken hun plek op Zeeburgereiland vanwege nog de beschikbare ruimte en de ligging aan de A10.

Om de ontwikkelingen op het Zeeburgereiland te sturen, wordt het Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland (bijlage 1) opgesteld. Dit kader is op dit moment in ontwikkeling en is nog niet vastgesteld. Toch geeft het een goed beeld van de doelstellingen en kaderstelling voor Zeeburgereiland. Dit kader is voornamelijk gefocust op de bereikbaarheid en infrastructuur van de gehele ontwikkeling. Het kader biedt handvatten ter waarborging van samenhang tussen verschillende mobiliteitsprojecten op het eiland en een afwegingskader voor de huidige en toekomstige ruimteclaims.

Binnen Zeeburgereiland wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende deelgebieden. Dit betreft de deelgebieden Sluisbuurt, Sportheldenbuurt, Baaibuurt-west en Baaibuurt-oost, de bedrijvenstrook en Oostpunt.



Figuur 1: Schematische weergave planning ontwikkeling per deelgebied Zeeburgereiland

Sluisbuurt, en de bedrijvenstrook zijn op dit moment in ontwikkeling, de Sportheldenbuurt is nagenoeg afgerond. Voor Baaibuurt-west, Baaibuurt Oost en Oostpunt wordt gewerkt aan planvorming.

2.2 Oostpunt

De Oostpunt is gelegen op de oostelijke punt van het Zeeburgereiland. Oostpunt beslaat circa 9 hectare. Op dit moment wordt de Oostpunt gebruikt voor verschillende tijdelijke initiatieven. Een groot terrein wordt tijdelijk gehuurd door zeilwagenpark Wind 'n Wheels. Hier is ook een horecavoorziening: Kaap Amsterdam. Er is nog een aantal tijdelijke ligplaatsen voor de woonboten tot eind 2025. Ook is een klein perceel tijdelijk in gebruik door Afval en Grondstoffen als afvaloverslagpunt.

Na een uitvoerige locatiestudie is de Oostpunt aangewezen als voorkeurslocatie voor een tramstalling. Daarnaast zal de rest van de Oostpunt vooral worden ingericht als landschapspark. Het wordt een groene verblijfsplek als tegenhanger van de hoogstedelijke ontwikkeling aan de westzijde van Zeeburgereiland. Het park dat ontwikkeld gaat worden is daarbij nodig voor de groennorm voor de ontwikkelingen op Zeeburgereiland, en het vormt een belangrijk punt in de Hoofdgroenstructuur van Natuur Netwerk Nederland.



Figuur 2: Vogelvlucht over Oostpunt

2.3 Tramstalling met aanvullende functies

De Oostpunt is de voorkeurslocatie voor een nieuwe tramstalling. De huidige, tijdelijke tramstalling, gelegen in Baaibuurt-Oost, is rond 2034 niet meer toereikend. Volgens de huidige prognoses van GVB zijn er vanaf dat moment meer stallingsplekken nodig. De financiële haalbaarheid van de nieuwe stalling is echter nog onzeker. Op dit moment is er alleen zicht op financiële dekking voor een tramstalling in de open lucht.

In de ruimtelijke studies voor de inrichting van de Oostpunt wordt de voorkeur uitgesproken voor een gebouwde en overdekte tramstalling. De kosten voor een gebouwde voorziening zijn echter hoog. Daarom wordt gezocht naar kostendragers, bijvoorbeeld door functies boven de tramstalling toe te staan.

Als de gemeente besluit tot een multifunctioneel gebouw voor de tramstalling met andere functies en groen dan is het uitgangspunt dat dit gebouw in één bouwstroom wordt gerealiseerd en dat de tramstalling in dit gebouw wordt ingebouwd.

2.4 Eigendomssituatie Oostpunt

De gemeente Amsterdam is binnen het studiegebied van Oostpunt de enige grondeigenaar.



Figuur 3. Eigendomssituatie

2.5 Planologie

Op de Oostpunt gelden drie bestemmingsplannen: Zeeburg - Schellingwoude (onherroepelijk 24.05.1984), Zeeburgereiland RI-Oost (onherroepelijk 02.03.2010) en IJburg 1^e fase CS (onherroepelijk 19.12.2013). Per 1 januari is dit omgezet naar het omgevingsplan. Een tramstalling is in strijd met het vigerende ruimtelijke beleid. Te zijner tijd zal een ruimtelijke procedure worden doorlopen.

3 Opgave, uitgangspunten en ambities

Ter informatie van marktpartijen heeft de gemeente uitgangspunten opgesteld voor een mogelijke ontwikkeling van Oostpunt en de tramstalling. De uitgangspunten beschrijven zowel de randvoorwaarden voor een ontwikkeling en de ambities die de gemeente heeft. Deze kaders en ambities zijn niet definitief.

3.1 Visie Oostpunt en tramstalling

De Oostpunt is de voorkeurslocatie voor een nieuwe tramstalling en een nieuw groen stadspark. Op dit moment is het streven om de eerste fase van het stadspark vóór de realisatie van de tramstalling aan te leggen. De ideeën voor de tramstalling gaan uit van een overbouwde stalling, met eventueel een (deels) groen landschap op het dak.

Zoals in paragraaf 2.3 is aangegeven onderzoekt de gemeente de haalbaarheid van een overbouwde stalling door middel van deze marktconsultatie. Een park op het dak is daarom geen harde eis.

In het plangebied van de Oostpunt zijn diverse grenzen en beperkingen voor toekomstige ontwikkelingen, zoals een reservering voor snelweguitbreiding, een ondergronds hoogspanningstracé, een primaire waterkering, een gasleiding en een natuurnetwerk. Deze factoren gelden als harde kaders en staan beschreven in paragraaf 2.8. In de huidige planvorming wordt onderscheid gemaakt in drie zones. Ook is er een visie op de randen van het gebied. De drie zones kunnen gevonden worden in figuur 4 hiernaast. In dit figuur wordt uitgegaan van een groen dakpark en een logistieke hub. Dit is slechts een indicatie.

De Strook: Een circa 100 meter brede ruimte tussen de snelweg en mogelijk toekomstige tramstalling, met beperkingen voor gebruik. Dit gebied wordt droog en makkelijk toegankelijk gehouden, omdat de hier gelegen 150 kV kabels altijd bereikbaar moeten blijven. De omringende ruimte in deze zone, met minimale recreatieve waarde, wordt omgevormd tot biodiverse omgeving op Oostpunt. Dat houdt in dat deze zone groen wordt ingericht.



Figuur 3: De zones van Oostpunt met suggestie van invulling voor de kern

De Kern: Dit betreft het deel van de Oostpunt, met de meeste ontwikkelpotentie voor (gestapelde) bebouwing; in de volgende paragraaf wordt het ruimtegebruik hier verder toegelicht. In deze zone is er voldoende afstand tot de belemmeringen van de A10 enerzijds en anderzijds blijft de uiterste punt behouden als open zichtlocatie.

De Punt: Voor het uiterste puntje van Oostpunt is de ambitie geformuleerd om een iconisch uitzichtpunt te realiseren. Een openbaar park waar mensen kunnen genieten van het uitzicht over het IJmeer en de skyline van Amsterdam.

Royale oevers: Brede stroken langs het water met ruimte voor zitplekken, picknicktafels en mogelijk een kleine aanlegsteiger voor bootjes, waardoor de Oostpunt een groene oase en levendige ontmoetingsplek wordt voor alle Amsterdammers en bezoekers

3.2 Programma

Er wordt onderzocht hoe verschillende functies in het gebied kunnen worden gehuisvest. Het uitgangspunt is dat er zowel open groen, recreatie en natuur, als een tramstalling met mogelijke overbouw met andere functies wordt gerealiseerd.

De gemeente wil meer grip krijgen op 'andere functies' en onderzoekt (onder meer) de volgende invalshoeken

Logistiek

Logistieke functies of een soort hub-functie lijkt voor de hand liggend gezien de gunstige ligging nabij de stad en de A10. Vanuit die optiek kan er bijvoorbeeld worden gekeken naar:

- Goederenhub (bv. voor horeca en detailhandel)
- Bouwhub

Andere functies

Commercieel en recreatief zijn verschillende functies denkbaar. Bijvoorbeeld in de vorm van kantoren (al dan kleinschalig), een datacentrum, dark kitchens, werkplaatsen of mogelijk functies zoals sport of wellness. Woningbouw of hotelfuncties zijn op deze locatie overigens uitgesloten.

3.3 Technische uitgangspunten en ruimtelijke kaders

3.3.1 Technische uitgangspunten

In samenspraak met de GVB, de Vervoersregio Amsterdam en interne afdelingen is een voorlopig programma van eisen opgesteld op basis waarvan een voorlopige inrichting van de tramstalling is ontworpen.

Tekeningen van deze indeling zijn bijgevoegd (bijlage 5). Daarin zijn de opstelsporen opgenomen en ruimte voor verschillende functies, zoals een zandvulinstallatie en een wasinstallatie.

Op tekening zijn de buitencontouren van de tramstalling en is een kolommenstramien weergegeven. Deze tekening betreft een concept, omdat er nog veel onzekerheden bestaan in deze fase van het proces.

Bij de tekening is ook een dwarsdoorsnede gevoegd, waardoor duidelijk is welke verdiepingshoogte bij het overbouwen noodzakelijk is voor de tramstalling. De bovengelegen verdiepingen zijn indicatief.

Het gebied van de tramstalling wordt zodanig opgehoogd (want buitendijks) dat de overstromingskans/risico gelijk is aan die van de rest van het ZBE. En derhalve op een wettelijk (laag) niveau ligt, te vergelijken met een 'binnendijks' gebied is NAP+2,000m.

Peil is gelijk aan bovenkant afgewerkte begane grondvloer en gelijk aan bovenkant spoor tramstalling op NAP+2.320m.

Kolommen stramien

Het te hanteren kolommenstramien ligt vast in de tekeningen in bijlage 5. Indien gewenst is er in overleg in de noord-zuid richting beperkte flexibiliteit mogelijk. In oost-west richting is de stramien maatvoering afgestemd op het sporenplan van de tramstalling en staat in beginsel vast.

Kolomafmetingen

De te hanteren maximale kolomafmeting voor de kolommen binnen de contour van de tramstalling, gerekend vanaf begane grondvloer tot aan de 1^e verdieping (vanaf Peil tot aan Peil +8,050) is als volgt:

In oost-west richting; B=0,70m

In noord-zuid richting; H=1,00m

Indien gewenst is er in overleg in de noord-zuid richting beperkte flexibiliteit mogelijk. In oost-west richting is de stramien maatvoering afgestemd op het sporenplan van de tramstalling en staat in beginsel vast.

De kolomafmeting boven de 1^e verdiepingvloer zijn vrij naar keuze. Het verdient echter wel aanbeveling om de afmeting binnen de contour van de kolommen daaronder, aan te houden.

Stabiliteitskernen

Er is voorzien in drie stabiliteitskernen in de vloervelden B, C1 en C2. Afmeting en locatie zijn vermeld op de tekeningen in bijlage 5. Vooralsnog staan de locaties vast. Indien onoverkomelijke bezwaren is een mogelijke verschuiving bespreekbaar, maar nagenoeg beperkt gelet het sporenplan van de tramstalling.

De kernen kunnen gebruikt worden voor trappenhuisen, liften, kabel en leidingenkokers en/of sanitaire voorzieningen.

3.3.2 Ruimtelijke kaders

Op basis van de planvorming voor Zeeburgereiland, een aantal ruimtelijke barrières, en hindercontouren is onderstaande kaart met ruimtelijke kaders opgesteld (figuur 5). Deze ruimtelijke kaders zijn een hard gegeven. Hieronder de belangrijkste op een rij.

Barro-zone

Aan de oostzijde van de A10 ligt een reservering van 60 meter. Deze barro-zone (besluit algemene regels ruimtelijke ordening) moet het mogelijk maken om de A10 in de toekomst uit te breiden. Ook de aanleg van een tweede Zeeburgertunnel is onderdeel van deze uitbreiding.

150-kV tracé

Parrallel aan de barro-zone loopt een zone van 30 meter, met hierin een 150kV-tracé. Deze hoogspanningskabels verbindt de Diemercentrale met Noord-Holland boven het Noordzeekanaal en vormt hierdoor een belangrijke ader in het elektriciteitsnet. Om de robuustheid van het net te versterken wordt in 2023 op de bedrijvenstrook een nieuw onderstation gebouwd. Bij de ontwikkeling van de Oostpunt wordt rekening gehouden met de inlusing van dit tracé naar het nieuwe onderstation. Deze inlusing heeft consequenties voor de overbouwing van de tramstalling. De gemeente gaat ervan uit dat boven de inlusing geen bebouwing is toegestaan. Op de onderstaande tekening (figuur 5) is deze inlusing verwerkt op tekening.

Primaire waterkering

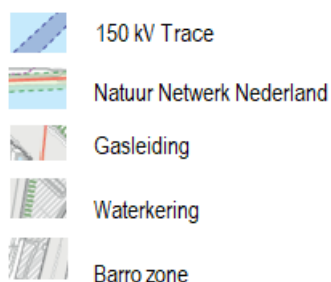
De Oostpunt is een buitendijksgebied. De primaire waterkering ligt in de A10, als verholen waterkering, alsmede in/langs de IJburglaan, ter hoogte van de aanlanding van de bruggen, waaronder B3 en vormt een hindercontour.

Gasleiding

Aan de zuidwestzijde van het plangebied ligt een hogedruk transportleiding van de Gasunie. De gasunie stelt voorwaarden aan het werken in nabijheid van de gasleiding. Als vuistregel wordt 4 meter afstand tot de leiding bij graafwerkzaamheden, minimaal 15 meter tot bebouwing en 20 meter tot een tunnel aangehouden; er dient altijd toestemming gevraagd te worden. De gasleiding moet een gronddekking hebben van 1,5 meter.

Natuur Netwerk Nederland

De zuidoever van de Oostpunt is onderdeel van het Natuurboog Amsterdam zuidoost. Het bestaat uit een 42 kilometer lang netwerk van waterlopen en moet een ecologische verbinding vormen tussen de waterrijke natuurgebieden in Laag-Holland, de Diempolder, de Diemervijfhoek langs het Markermeer, de veenweidenatuur rondom de Holendrecht en Bullewijk en het Naardermeer. Deze gebieden herbergen belangrijke moerasen en watergebonden natuurwaarden, waaronder waterspitsmuis en noordse woelmuis. Karakteristiek is ook het voorkomen van ringslang, welke als gidssoort is aangewezen voor de Natuurboog. Ook de meervleermuis, heikikker en otter behoren tot de doelsoorten. Brede watergangen en aaneengesloten oeverzones en rietlanden zijn van belang als begroeide oeverzones en migratieroutes.

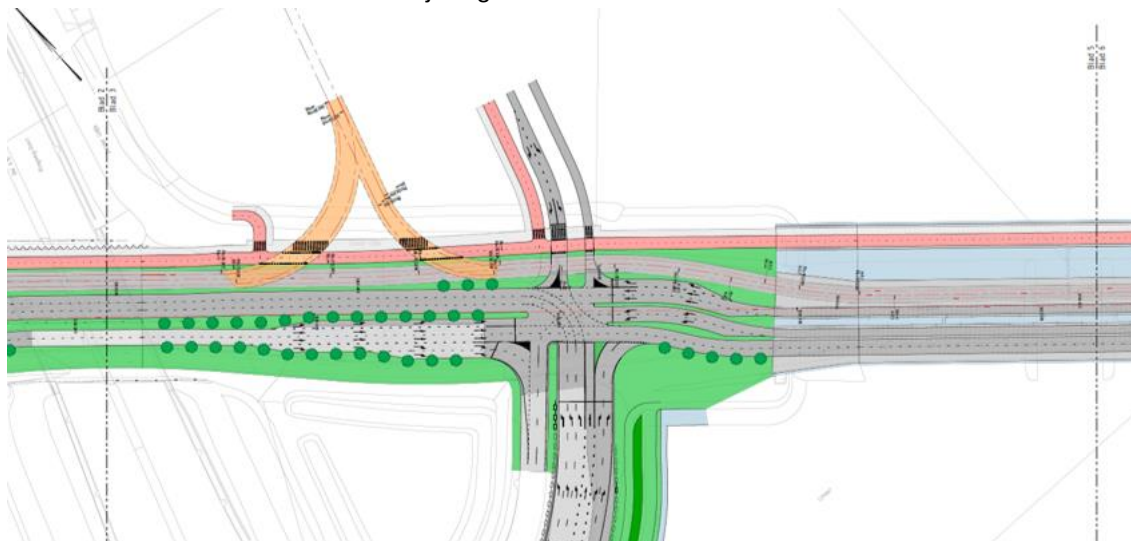


Figuur 5: Schematische weergave planning ontwikkeling per deelgebied Zeeburgereiland

Verkeer

Op dit moment is er geen rechtstreekse verbinding tussen de Oostpunt en de IJburglaan. De Oostpunt wordt bereikt via de Marie Baronlaan en de (noordelijke) Zuider IJdijk. Voor de tramstalling wordt ervan uitgegaan dat de sporen worden verlegd van de zuidzijde van de IJburglaan naar de noordzijde en via een nieuwe verbinding naar de toekomstige tramstalling Oostpunt gaan. Voor auto- en vrachtverkeer moet ook een aansluiting op de IJburglaan worden gemaakt. Knelpunt voor deze extra aansluiting is de regelbaarheid van het kruispunt dat dan ontstaat. De afrit van de A10 moet voldoende doorstromen om filevorming op de A10 te voorkomen. Het toevoegen van de aansluiting Oostpunt kent daardoor beperkingen. Verkeer vanaf de Oostpunt kan alleen de IJburglaan op (links en rechts afslaan) en niet naar de ring A10 Noord. Verkeer vanaf de Oostpunt zal daarom via de IJburglaan en de Zuiderzeeweg naar de ring A10 noord kunnen, via de afrit s115. Vooralsnog zijn er in de modellen geen beperkingen in de hoeveelheid verkeer van en naar de Oostpunt.

De huidige ontsluiting van de Oostpunt kan waarschijnlijk niet gebruikt worden door (zwaar) verkeer van en naar de tramstalling en de functies op de stalling. Dit hangt samen met de draagkracht van het dak van de Zeeburgertunnel waar de weg overheen is gelegd én de wens om de noordrand van het eind autoluw/-vrij en groen in te richten.



Figuur 6: Ontsluiting A10-IJburglaan oostzijde

3.4 Variantenstudies

De onderstaande varianten zijn eerder gemaakt door de gemeente en bedoeld als inspiratiebron voor een verkenning naar een combinatie en vereniging van publieke (de tramstalling) en commercieel te exploiteren functies daarboven, zoals een vervoershubs, op- en overslag van goederen en kantoren, of vergelijkbare functies. Deze staan uitgebreider omschreven in bijlage 3.

Alternatieve en/of hiervan afgeleide functies en/of combinaties publiek/commercieel zijn uiteraard mogelijk en voorstellen daartoe worden eveneens ten zeerste gewaardeerd.

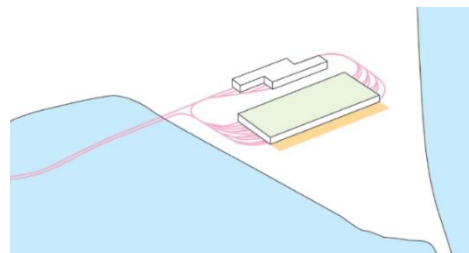
Wijziging van functies en/of combinaties daarvan, vergen wel nadere vaststelling en aanpassing van de uitgangspunten en randvoorwaarden, voor de betreffende functie(s) en mogelijk aanpassing van het voorliggende ontwerp.

In het denkproces van de gemeente zijn 3 varianten uitgewerkt:

- de minimale inpassing van de tram;
- het Oostpunt is een landschap (nvu), of de derde variant;
- contrasteren.

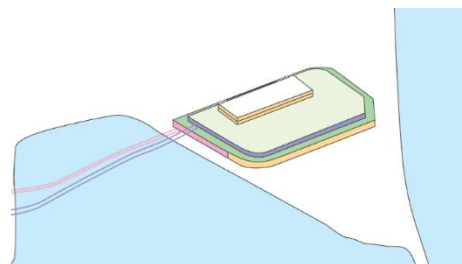
Variant 1: Minimale inpassing tramstalling

Variant 1 gaat uit van een overbouwde tramstalling voor 38 trams met een groen dak in minimale vorm. De tramstallingen zijn afgesloten met een hek aan het Oostpunt. Een deel van het spoor is niet overbouwd, waardoor het landschap meer open is.



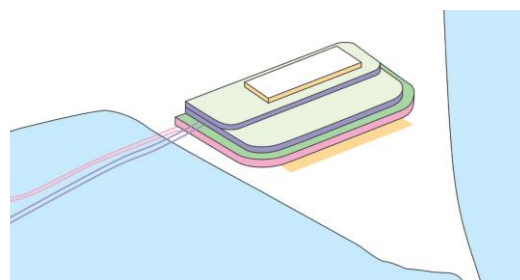
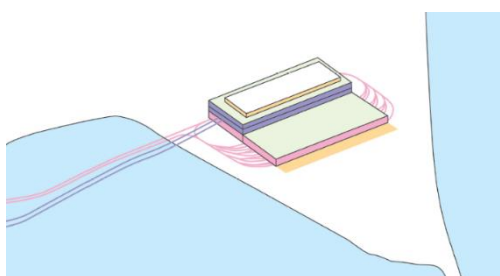
Variant 2: Oostpunt is een landschap

Deze variant is in lijn met de ambities en gaat ervan uit dat Oostpunt een erfahrbaar landschap is. Het dak van de stalling wordt in deze variant onderdeel van het landschap en is volledig openbaar. Ook is er op de stalling een hub (of andere functie) geprojecteerd.



Variant 3: Contrast

Variant 3 gaat uit van een overbouwde stalling. Ook gaat deze variant uit van een opbouw. In deze variant ligt de opbouw echter richting de snelweg. Waardoor een stuk dak vrij komt waar minder geluidsoverlast is en die ook gebruikt kan worden voor andere functies. Hieronder twee varianten, waarbij links een deel van de sporen niet worden overdekt.



3.5 Financiële uitgangspunten

De aanleg van de tramstalling in de open lucht/op maaiveld wordt geheel gefinancierd door de gemeente en de Vervoerregio Amsterdam gezamenlijk. Hierbij is geen rekening gehouden met een gebouwde voorziening waarbinnen de tramstalling moet komen. Er is momenteel alleen zicht op financiële dekking voor een tramstalling in de open lucht, inclusief de noodzakelijk bruggen en sporen om op de Oostpunt te komen. Meer informatie is terug te vinden in de Nota van Uitgangspunten in bijlage 2.

De gemeente is op zoek naar manieren om een kostendrager te vinden voor de overbouwing van de tramstalling door uit te gaan van meerdere (gestapelde) functies in een gebouw.

3.6 Samenwerking GVB en Vervoerregio

De GVB is de toekomstig gebruiker van de tramstalling. De Vervoerregio Amsterdam (VRA) is, naast de gemeente Amsterdam, medeopdrachtgever en medefinancier.

Het Gemeente en de VRA realiseren alleen de tramstalling (infrastructuur). Het overbouwen van de tramstalling is wat hen betreft mogelijk, maar vormt onderdeel van de gebiedsontwikkeling van de Oostpunt.

3.7 Uitgevoerde onderzoeken

Voor deze marktconsultatie is een aantal onderzoeken relevant:

Nota van uitgangspunten definitieve tramstalling Zeeburgereiland, Gemeente Amsterdam, september 2023

In deze variantenstudie is gekeken naar de meest wenselijke locatie voor de definitieve tramstalling. In dit document is terug te vinden welke overwegingen ten grondslag liggen aan de keuze voor Oostpunt als voorkeurslocatie. Het document is terug te vinden in bijlage 2.

Werkgroep Haalbaarheidsstudie hub, Gemeente Amsterdam, oktober 2023

Intern is een studie uitgevoerd naar de andere functies op de locatie. Op basis van diverse referenties is bekeken welke lessen getrokken kunnen worden voor de tramstalling op Oostpunt. Dit is vertaald naar een aantal ruimtelijke uitwerkingen. Het document is terug te vinden in bijlage 3.

Verkenning haalbaarheid Combinatie hub en tramstalling Oostpunt Zeeburgereiland, Buck Consultants, maart 2023

Deze studie laat zien wat de mogelijkheden zijn voor de ontwikkeling van een gecombineerde tramstalling en logistieke hub. Deze studie moet worden gezien als achtergrond op dat onderdeel. De vraagstelling van de marktconsultatie gaat nadrukkelijk verder dan alleen de mogelijkheden voor een logistiek overslagpunt. Het document is terug te vinden in bijlage 4.

4 Vraagstelling en gevraagde stukken

4.1 Vraagstelling

Om de planvorming verder te brengen heeft de gemeente marktkennis nodig en inbreng op de volgende onderwerpen.

4.1.1 Ambities

- Vanuit uw optiek: Welk ruimtelijk en programmatisch concept voor de invulling de tramstalling en de bijbehorende functies in het bijzonder?
- Hoe sluit uw visie aan bij de ambities van de gemeente, of hoe wijkt het ervan af?
- Wat vindt u de sterke punten van de visie van de gemeente en wat vindt u de mindere punten? En daarmee samenhangend: op welke onderdelen zou de visie moeten worden aangepast?

4.1.2 Programma

- Welke functies zijn volgens u haalbaar op deze locatie?
- Aan welke aantallen en m²'s per functie denkt u globaal?
- Hoe werkt de verkeersafwikkeling bij de door u beoogde functies?
- Hoe denkt u het parkeren te kunnen oplossen?
- Hoe sluit de herontwikkeling aan op de omgeving (Zeeburgereiland) en wat is volgens u nodig voor een geslaagde ontwikkeling van het door u beoogde programma?

4.1.3 Techniek en ruimtelijke uitwerking

- Hoe kunt u de door u voorgestelde functies vertalen naar een ontwerp?
- Wat betekenen door u voorgestelde functies in globale zin voor fundering en constructie?
- Hoeveel functie kan worden gerealiseerd op een dergelijke overbouw met (grote) overspanning?
- Gekeken naar de (concept) ruimtelijke kaders en programma van eisen van de gemeente voor de tramstalling, wat zou er volgens u moeten wijzigen en wat moet gehandhaafd blijven?

4.1.4 Financiële haalbaarheid en financieringsconstructie

- Uitgaande van een scheiding tussen de tramstalling en aanvullende functies; Wanneer is er voor u sprake van een haalbare ontwikkeling?
- Wat betekenen de door u voorgestelde functies en ontwerp in globale zin voor huuropbrengsten en stichtingskosten?
- Welke risico's ziet u? Heeft de gemeente een rol in het beheersbaar maken van deze risico's, zo ja, welke?
- Welke fiscale risico's en/of kansen ziet u bij deze ontwikkeling? Denk hierbij aan b.v. wel/niet af te dragen overdrachtsbelasting

4.1.5 Realisatie, exploitatie en eigendom

- Het complex betreft een combinatie van functies en eigenaren. Wat is uw visie op de exploitatie en beheer en onderhoudsverdeling) van het complex en de eigendomsverhoudingen?
- Hoe kijkt u aan tegen het ontwikkelproces?

- Welke rol(len) ziet u voor u zelf bij de door u voorgestelde invulling en welke samenwerkende partijen zijn wat betreft u nodig om u ambities waar te maken?
- Welke fasering is in uw optiek logisch?

4.1.6 Proces en voorwaarden

- Wat is uw motivatie om het complex te ontwikkelen?
- Met welke partij(en) zou u deze ontwikkeling ter hand nemen?
- Welke risico's ziet u? Heeft de gemeente een rol in het beheersbaar maken van deze risico's, zo ja, welke?
- Hoe kijkt u aan tegen een eventuele selectieprocedure en contractuele voorwaarden?
- Welke aandachtspunten wilt u meegeven aan de gemeente?
- Hoe kijkt u aan tegen de realisatie planning in relatie tot uw ideeën?

4.2 Gevraagde stukken

Wij vragen u de volgende stukken aan te leveren:

- Globale massastudie
- Globale business case met de doorrekening van het voorgestelde programma (huuropbrengsten) en ontwerp (stichtingskosten). Financieel inzichtelijk gemaakt in bijlage 6.
- Beantwoording van (bij voorkeur alle) vragen.

De volledige inzending van de marktconsultatie door de marktpartij is niet groter dan 8 A4 met standaardlettertype en -lettergrootte (Arial, lettergrootte 10) exclusief beeldmateriaal

5 Procedure marktconsultatie

5.1 Procedure

De marktconsultatie bestaat uit twee ronden. Op die manier wil de gemeente veel algemene informatie ophalen, en ondertussen in gesprek het vraagstuk verder verkennen.

5.1.1 Ronde 1 – schriftelijke reactie

Wij vragen partijen de in hoofdstuk 4 gestelde vragen te beantwoorden door aanlevering van de gevraagde stukken.

De gemeente Amsterdam zal de stukken doornemen en beoordelen op basis van:

- Begrip van de vraag en probleemstelling
- Concept en programmering die past bij de doelstelling van de gemeente
- Realistische benadering
- Creativiteit en originaliteit in gekozen concept, programmering en aanpak

Op basis van deze inventarisatie kiest de gemeente 4 partijen voor de tweede ronde.

5.1.2 Ronde 2 – verdiepende gesprekken

In de tweede ronde van de marktconsultatie vindt op basis van de in ronde 1 ingediende informatie een gespreksronde plaats.

Deze gespreksronde duurt 1,5 uur en vindt plaats tussen 10 en 14 juni. Er worden geen aanvullende informatie of inspanningen gevraagd.

5.1.3 Afronding consultatie

Als afronding van de marktconsultatie wordt een consultatieverslag opgesteld en openbaar gepubliceerd via TenderNed.

5.2 Contact

Contactpersoon: Mevr. L. Twelker

Email: l.twelker@amsterdam.nl

Vragen en verzoeken om informatie betreffende de marktconsultatie kunnen uitsluitend gestuurd worden naar de bovenstaande contactpersoon.

5.3 Aanmelden Deelname

Geïnteresseerden worden verzocht zich aan te melden voor deelname uiterlijk 15 mei 2024 bij de in 4.2 vermelde contactpersoon onder vermelding van “Aanmelding – marktconsultatie Tramstalling Oostpunt.

5.4 Tussentijdse inlichting

Voor deelnemende partijen bestaat er de mogelijkheid tussentijds vragen te stellen. Deelnemende partijen dienen de vragen voor 24 mei 2024, 12:00 uur in te dienen bij de in 4.2 vermelde contactpersoon onder vermelding van “nota van inlichtingen – marktconsultatie Tramstalling Oostpunt. Er wordt onderscheid gemaakt tussen onderstaande categorieën vragen:

1. vragen van algemene aard: deze vragen worden aan alle marktpartijen in geanonimiseerde vorm ter beschikking worden gesteld;
2. vragen die richting geven aan de standpunten van de marktpartij: deze vragen worden 1 op 1 aan de marktpartij die de vragen heeft gesteld beantwoord.

Partijen wordt gevraagd aan te geven onder welke categorie de vraag dient te vallen.

De gestelde vragen worden middels de nota van inlichtingen beantwoord. De nota van inlichtingen wordt op 31 mei 2024 aan partijen verstuurd.

5.5 Vergoeding

Deze marktconsultatie bestaat uit twee ronden. Een ronde waarin alle partijen wordt gevraagd om te reageren en een ronde met verdiepende gesprekken met maximaal 4 partijen. In de eerste ronde wordt geen vergoeding beschikbaar gesteld voor deelname. In de tweede ronde wordt per partij € 7.500,- excl. BTW beschikbaar gesteld.

5.6 (wederzijdse) verplichtingen en rechten

Deze marktverkenning schept geen verplichtingen over eventuele vervolgstappen namens Gemeente Amsterdam. Er kunnen derhalve geen rechten ontleend worden aan deelname aan deze marktverkenning.

Aan de door de gemeente Amsterdam verstrekte informatie kunnen geen rechten worden verleend.

5.7 Transparante informatie-uitwisseling

De informatie-uitwisseling is voor alle partijen gelijk, zowel tijdens de consultatie als in een eventueel daarop volgend verkoop- of aanbestedingsproces. De informatie-uitwisseling over de marktconsultatie zal ten eerste plaatsvinden via TenderNed verlopen. De uitkomsten van de marktconsultatie moeten zo veel mogelijk transparant zijn. Daarom wordt er een geanonimiseerd consultatieverslag opgesteld en beschikbaar gesteld.

Verzoeken om informatie over de marktconsultatie kunnen uitsluitend via i.twelker@amsterdam.nl worden aangevraagd. Na het verstrijken van de termijn van de schriftelijke vragenronde nemen we verzoeken niet meer in behandeling. De beantwoorde vragen die voor alle partijen van waarde kunnen zijn delen we geanonimiseerd via email met de deelnemende marktpartijen.

5.8 Vertrouwelijkheid

Alle voor de marktconsultatie ingezonden stukken worden bij indiening eigendom van Gemeente Amsterdam.

We bieden de deelnemende partijen vertrouwelijkheid ten aanzien van informatie die de positie van die partij of haar standpunten kan schaden door de strategische standpunten van de verschillende partijen bij de vertaling naar een consultatieverslag goed te anonimiseren en te abstraheren.

5.9 Vervolgproces

Op basis van de informatie die uit deze marktconsultatie wordt opgehaald, zal de gemeente de planvorming en kaderstelling voor de ontwikkeling van de tramstalling verder vormgeven. Dit wordt eveneens gebruikt basis voor de verdere planvorming voor Zeeburgereiland als geheel.

Indien de Gemeente daadwerkelijk overgaat tot aanbesteding van één of meer opdrachten of verkopen, dan zal de aanbesteding bekend gemaakt worden via TenderNed. Het consultatieverslag wordt dan gebruikt als informatiebron bij het opstellen van de selectiedocumentatie.

**Auteurs**

Leonie Wijsman, Patrick Esveld

Datum

17 april 2024

In opdracht van

Gemeente Amsterdam

Versie

definitief

Overgoo 6
2266 JZ Leidschendam
2509 GB Den Haag

070 - 326 26 23
info@akroconsult.nl
akroconsult.nl

NL76 RABO 0160 1276 45
KvK 27311926
BTW NL819008710B01