

Nota van inlichtingen Tramstalling Oostpunt, Amsterdam

Datum: 31 mei 2024

Nr.	Betreft	Vraag	Antwoord
1	Vooronderzoek	U spreekt in paragraaf 1.1 over overlast door trilling en geluid. Maar zijn bijvoorbeeld ook elektromagnetische straling en andere externe veiligheidsrisico's (zoals batterij-branden) meegenomen en leveren die nog belemmeringen op?	Elektromechanische straling vanuit de tramstalling zal naar verwachting geen rol van betekenis spelen. De gebruikte voltages in de trambovenleiding voor de tractie is relatief laag (600-700V gelijkspanning). Wel dient rekening te worden gehouden met zogeheten 'zwerfstromen' in de constructie, die schade aan de constructie kunnen veroorzaken (zwerfstroomcorrosie), met name aan stalen onderdelen in de constructie. In beginsel worden die beperkt door isolatie van het tractiestroom net, maar er blijft altijd een risico op zwerfstromen. Op zich zijn de beheersmaatregelen daartegen relatief eenvoudig en beperkt. Hierbij moet gedacht worden aan het doorkoppelen van de wapening of andere stalen constructieonderdelen, die op een aantal punten verbonden worden aan aardleidingen. Met brand en andere veiligheidsrisico's in de diverse compartimenten van het gebouw, dient te allen tijde rekening te worden gehouden en maatregelen tegen getroffen, conform die zijn voorgeschreven in het Bouwbesluit. De bron van een brand in een gebouw, wordt echter niet specifiek beschreven in het BB, dus ook geen specifieke branden met batterijen als bron. Voor reguliere gebouwen wordt in het Bouwbesluit wel een te hanteren brandbelasting beschreven met een ISO brandkromme (verloop van de temperatuur ontwikkeling in de tijd), maar daarin zijn specifiek brandbelasting en duur van een 'batterij-brand' (nog) niet in verwerkt. Daar zal nog een nadere beschouwing voor nodig zijn. Wellicht ten overvloede, verwijzen wij tevens naar de Wbdbo¹ eisen in het Bouwbesluit, waaraan het gebouw dient te voldoen. Hetgeen zich zal vertalen in materieelgebruik met een lage brandklasse, hoge weerstand tegen brand en rookdoorslag en het inrichten van veilige vluchtroutes. De drie geprojecteerde stabiliteitskernen kunnen als (veilige) ontruimings-/vluchtroute worden gebruikt. Deze vluchtroutes komen vooralsnog uit in de tramstalling. Bij

¹ weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag.

			een nadere ontwerputwerking zal onderzocht worden of een vervolgtraject in de TS, naar buiten afdoende veilig is te realiseren, of blijkt dat een alternatieve route, buitenom het bouw- werk een betere en meer veiligere route biedt. Afhankelijk van de functie van het gebouw en het aantal aanwezige mensen, zijn er tevens eisen gesteld aan de instandhoudingstermijn van de constructie, onder een gegeven brand- belasting en duur. Het fenomeen batterij brand is relatief nieuw en nog onbekend en ook sterk afhankelijk van het aantal en het vermogen van de batterijen. Zoals eerder vermeld, zijn dergelijke branden nog relatief onbekend en zijn er derhalve ook geen brandkrommes beschikbaar voor batterijbranden. Vooralsnog en zeker in deze fase van de verkenning is dus het advies hier pragmatisch mee om te gaan, conform onderstaande opzet: Voor de constructie in de tramstalling (kolommen en vloer) wordt vooralsnog uitgegaan van een minimale instandhoudingstermijn van 2 uur. Hiervoor wordt de constructie (deels) be- kleed met een brandwerende bekleding. Hierbij kan gedacht worden aan bv 'Promatect' brandwerende platen die opgenomen worden in de bekisting en/of brandwerende spuitpleis- ter die achteraf opgespoten wordt; Gelet de gebruiksfunctie (opslag, overslag en intensieve verkeerbewegingen) en de klimato- logische omstandigheden van de vervoershubs (blootgesteld aan weersomstandigheden), is het voor de constructie boven de vloer van de vervoershubs (kolommen, o.k. vloer 2^e verdie- ping en staalconstructie dak), eveneens aan te bevelen om rekening te houden met een in- standhoudingstermijn van 2 uur en een daarop toegeruste brandwerende bekleding toe te passen; Gegeven de voorgenomen hoofddraagconstructie (betonskelet/betonvloeren) en functies, is het voor de rest van het gebouw boven de hub, niet te verwachten dat aanvullende brandwe- rende bescherming van de hoofddraagconstructie nodig is. Dit wordt anders als de hoofd- draagconstructie in staal(skelet) wordt uitgevoerd.
--	--	--	---

2	Vooronderzoek	Is er sprake van andere hindercirkels, zoals bijvoorbeeld scheepvaart? Zijn er brede externe veiligheidsrisico-rapportages beschikbaar?	Voor de Oostpunt ZBE zijn er geen locatie specifieke onderzoeken naar 'hinder' beschikbaar. De Oostpunt ligt echter op een zodanig korte afstand van de A10, dat bouwwerken met een woonbestemming sowieso niet zijn toegestaan, gelet de milieuhinder (geluid, luchtkwaliteit, etc.). Andere functies zijn wel toegestaan; Voor de Oostpunt ZBE zijn er geen locatie specifiek onderzoeken naar 'veiligheidsrisico's' beschikbaar. Voor het gebied ZBE, ten westen van de A10, zijn wel onderzoeken en toetsresultaten beschikbaar² voor de 'externe veiligheid' van het gebied, bij een calamiteit in de nabijheid van het gebied (op verkeerswegen en vaarwegen). Voor dat gebied is de conclusie dat de externe veiligheid afdoende geborgd is, bij een mogelijke calamiteit. Naar verwachting zal een dergelijke conclusie ook voor de Oostpunt van toepassing zijn; Omdat de Oostpunt waterstaatkundig gezien als buitendijks gebied wordt beschouwd door het betreffende waterschap, is onderzoek gedaan naar de kans van overstroming van dit terrein. Conclusie hieruit was, dat het gebied met de huidige maaiveldhoogte en toekomstig te verwachten maaiveldzetting, niet zal voldoen aan de toegestane kans van een overstroming, bij bebouwing van de Oostpunt. Er zijn derhalve maatregelen voorzien (maaiveld ophoging) om deze kans naar een aanvaardbaar minimum terug te brengen.
3	Vooronderzoek	Zou u een digitaal bestand (CAD of vergelijkbaar) kunnen delen van het gebied t.b.v. de globale massastudie, 2D of 3D.	Er zijn digitale ondergronden van Amsterdam beschikbaar. Op dit moment is de praktijk dat deze ondergrond worden gebruikt en alleen 'Project specifiek' wordt ingemeten als het detailniveau dat vereist of als er sprake is van een substantiële wijziging van de maaiveldsituatie. Voor de Oostpunt is daarom de versie van 2019 de meest recente ondergrond. Deze is bijgevoegd als bijlage 1.
4	Oostpunt/gebied	Waar komt de publieke tramhalte ten behoeve van de Oostpunt?	Er komt geen publieke tramhalte ten behoeve van de Oostpunt. De dichtstbijzijnde tramhalte is bij de kruising IJburglaan - Bob Haarmslaan (ca. 500m) of de halte IJburglaan – Steigereiland (ca. 500m).

² Bron - Bestemmingsplan Zeeburgereiland RI-Oost - t_NL.IMRO.03630000U0031BPGST

5	Proces	U vraagt veel informatie en denkkracht, waarbij wij voor een goede beantwoording eigenlijk al een concept moeten verzinnen. Dat is zeer concurrentiegevoelige informatie. Op welke wijze kunt u toch meer vertrouwelijkheid bieden, dan wel een voordeel in het vervolgproces, zoals bijvoorbeeld opname in een shortlist?	Afhankelijk van de omvang van de opgave zal de gemeente een keuze moeten maken over het soort aanbesteding. Het is reëel om aan te nemen dat er sprake zal zijn van een Europese of nationaal openbare aanbesteding. Hierbij is geen ruimte voor een short list. Uiteraard kunt u wel gewezen worden op de start van de aanbesteding. Het voordeel van deelname aan de marktconsultatie zit in het feit dat u de opgave dan al heeft doorgrondt én door deelname aan de marktconsultatie kunt sturen op een goede uitvraag. Wij zijn ons ervan bewust dat er veel vragen zijn gesteld voor deze marktconsultatie. Er worden echter geen eisen gesteld aan de wijze waarop u deze beantwoordt. De gemeente doet een beroep op uw expertise maar respecteert keuzes in de onderwerpen waar u de nadruk op wilt en kunt leggen. De gemeente is op zoek naar verschillende invalshoeken en onderbouwingen, de mate van gedetailleerdheid van de beantwoording en uitwerking is daarbij ondergeschikt.
6	Proces	Om de kans te kunnen beoordelen of het de moeite waard is om deze vragen echt serieus te beantwoorden, zouden wij graag horen hoeveel partijen zich hebben aangemeld voor de marktconsultatie. Kunt u dat aangeven?	Circa vijf serieuze partijen hebben zich aangemeld voor de consultatie. Met maximaal vier partijen zullen verdiepende gesprekken worden gevoerd. Afhankelijk van de ingediende stukken, gaan wij ervan uit dat de deelnemende partijen ook worden uitgenodigd voor een vervolggesprek. Er zit nadrukkelijk wél een beoordelingsmoment voorafgaand aan de gesprekken, om te bepalen of de geleverde informatie een waardevol gesprek op zal leveren.

7	Proces	Er is eigenlijk maar een zeer korte periode voor denkkraft van 2 weken (31 mei/17 juni). Dat is erg kort. De vragenlijst bevat namelijk diepgaande vragen, die wat meer tijd verdienen voor een goede en solide beantwoording. Kan de periode worden verlengd?	Het document is 24 april gepubliceerd. Een termijn van 7 weken lijkt reëel, maar er is toch gekeken of er nog enige ruimte in de planning is. De gemeente is ziet ruimte de termijn met twee weken te verlengen tot 1 juli. Verdiepende gesprekken vinden in dat geval plaats op 11 juli. We willen partijen vragen deze datum vast te reserveren. De planning wordt daarom als volgt: <table><tr><th>Planning - NIEUW</th><th>Datum/Tijdstip</th></tr><tr><td>a) Publicatie markconsultatie</td><td>24 april 2024</td></tr><tr><td>b) Uiterste datum voor aanmelding deelname</td><td>15 mei 2024 12.00u</td></tr><tr><td>c) Stellen van vragen</td><td>24 mei 2024 12.00u</td></tr><tr><td>d) Publicatie Nota van Inlichtingen</td><td>31 mei 2024</td></tr><tr><td>e) Sluitingsdatum indienen resultaten door marktpartijen</td><td>1 juli 2024 12.00u</td></tr><tr><td>f) Beoordeling informatie</td><td>t/m 4 juli 2024</td></tr><tr><td>g) Verdiepende gesprekken met maximaal 4 partijen</td><td>11 juli 2024</td></tr><tr><td>h) Opstellen consultatieverslag</td><td>Tot en met augustus</td></tr></table>	Planning - NIEUW	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	1 juli 2024 12.00u	f) Beoordeling informatie	t/m 4 juli 2024	g) Verdiepende gesprekken met maximaal 4 partijen	11 juli 2024	h) Opstellen consultatieverslag	Tot en met augustus
Planning - NIEUW	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	1 juli 2024 12.00u																				
f) Beoordeling informatie	t/m 4 juli 2024																				
g) Verdiepende gesprekken met maximaal 4 partijen	11 juli 2024																				
h) Opstellen consultatieverslag	Tot en met augustus																				
8	Proces	In hoeverre staat de gemeente open voor oplossingen die anders zijn dan de vraagstelling of buiten de huidige scope gaan?	De vraagstelling voor deze marktconsultatie vanuit de gemeente richt zich specifiek op de bedoelde onderdelen. Met deze informatie kan de gemeente haar planvorming verder brengen. Wij willen u daarom vragen ook deze denklijn te volgen. Indien er kansen worden gezien die nu worden uitgesloten, vragen wij u om deze inzichtelijk te maken. Dit kan (niet limitatief) gaan over scope, planvorming, functies, proces, exploitatie																		
9	Vooronderzoek		Er is een update beschikbaar van de dimensionering van de constructie van de tramremise. Deze is toegevoegd als bijlage 2 bij deze Nota van Inlichten en vervangt bijlage 5 bij het marktconsultatiedocument.																		

Bijlagen:

1. Ondergrond Oostpunt: doc. BGT_NLCS_L_126000_486000.dwg
2. NIEUW Constructie Tramremise (2 documenten)