

Marktconsultatieverslag Tramstalling Oostpunt

Project Tramstalling Oostpunt, Amsterdam
Aan Gemeente Amsterdam
Datum 16 september 2024
Van Leonie Wijsman, Patrick Esveld

.....

1 Aanleiding

Inleiding

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 behoefte aan een brede inventarisatie van realistische ideeën en mogelijkheden voor het toevoegen van functies op 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 zes thema's, zijnde: ambities, programma, techniek, financiën, exploitatie & eigendom en tot slot voorwaarden voor interesse en andere aandachtspunten vanuit de markt.

Marktconsultatie en verslaglegging

De gemeente heeft een open marktconsultatie georganiseerd. De markt is breed uitgenodigd om mee te denken over de planvorming. In dit consultatieverslag zijn de conclusies geanonimiseerd opgenomen.

2 Opbrengst

De gesprekken hebben thematisch de volgende conclusies opgeleverd:

1. Ambities

Op het gebied van ambities geven marktpartijen het volgende mee:

- De locatie is uniek in Amsterdam. Het is een strategische locatie en een belangrijke plek in de stad. Het is één van de laatste overgebleven plekken waar geen woningbouw is gepland en waar een écht ander programma kan worden gerealiseerd.
- De huidige ambities zijn functioneel en financieel beredeneerd en zouden meer moeten toezien op de potentie en kwaliteit van de plek.

- Het advies van alle marktpartijen is daarom om eerst een visie te vormen op wat voor plek de Oostpunt moet worden om daarna te denken aan de functies die daaraan bijdragen.

2. Programma

- Geredeneerd vanuit het investeringsvolume en het tekort van € 80-100 mio zijn er weinig interessante programma's die dit tekort dekken. Alleen een programmering van circa 30.000m² kantoorfuncties leidt mogelijk tot een sluitende businesscase. Dit betekent een substantieel programma met hoogbouw. Geen van de marktpartijen ziet dit als serieuze optie vanwege de verkeersaantrekkende werking en onder meer de beperkingen vanuit het LIB.
- Vanuit financieel oogpunt zijn andere functies logisch dan vanuit kwalitatief oogpunt. Een functie die van toegevoegde waarde is voor beide doelstellingen is van meerwaarde voor de Oostpunt. Hierbij valt te denken aan een nieuw icoon of bijvoorbeeld broedplaats-achtige functies in combinatie met een milieustraat. Dit kan zowel recreatief als functioneel en daarmee financieel iets opleveren. Hiermee wordt echter het tekort van € 80-100 mio niet gedekt.
- Recreatie op zichzelf is geen trekker. Er zal daarom altijd een programmatische invulling voor recreatie moeten zijn. Dat kan in de vorm van een iconisch pand of park maar ook in de vorm van een interessant programma of activiteiten.
- Ook wordt geopperd om functies te combineren. Een voorbeeld daarvan is de functie van de tram als personenvervoer te combineren met een vorm van pakketbezorging. Dit wordt echter ook niet als serieuze optie of kostendrager gezien.
- Tijdens de consultatie zijn de volgende (combinatie van) functies genoemd als ideaal voor de locatie:
 - Landschapspark met recreatieve functies
 - Recreatie, zwemmen, bioscoop
 - Creatief programma
 - Ruimte en overmaat als concept om functies te laten groeien en op termijn te huisvesten
 - Bedrijvigheid kan een interessante manier zijn om te combineren met groen en het gebied levendig te maken.
 - Een verdeling van functies voor deze locatie kan zijn: 33% stadsfunctie (economische drager), 33% leisure (park, zwemplek), 25% innovatie (broedplek), en nog een kleine functie zoals een paviljoentje.
- Als functies die niet bijdragen aan de Oostpunt of om andere redenen niet interessant zijn, zijn genoemd:
 - Woningen
 - Kantoor
 - Grootschalige logistiek
 - Zware industrie
 - P&R

3. Techniek en ruimtelijke uitwerking

- Alle marktpartijen geven aan dat de locatie voor een tramstalling suboptimaal is, maar begrijpen de overwegingen die eraan ten grondslag liggen.

- Ook wordt aangegeven dat de traminfrastructuur een goede basis kan zijn om toekomstige ontwikkelingen mogelijk te maken en flexibel te blijven in keuzes over het toekomstperspectief. Dit wordt gezien als een pragmatische, strategische aanpak. De infrastructuur vormt op die manier de basis en raamwerk van de ontwikkeling, waar programmatisch steeds een laag aan toe kan worden gevoegd.
- Gekeken naar de Oostpunt en de technische specificaties van de tramstalling worden een aantal overwegingen meegegeven:
 - Wanneer de tramstalling een kwartslag wordt gedraaid ten opzichte van de huidige plannen, wordt de barrièrewerking verminderd. Daarnaast levert dit qua ontsluiting een voordeel op. De stalling kan dan smaller en langgerechter worden.
 - Technisch gezien zijn er in het huidige ontwerp van de tramstalling ook optimalisaties nodig. Zo zijn er op dit moment teveel kolommen gedimensioneerd. Een andere optimalisatie is dat er kan worden nagedacht over andere constructievormen. De overspanning moet groter kunnen, bijvoorbeeld met vakwerk. Daarnaast lijkt het erop dat trams een ronde teveel moeten rijden (wastraat/opstelstraat). Dus ook in de sporen en interne logistiek zal moeten worden geoptimaliseerd.
- Er kan ook worden gedacht aan een tramstalling boven het water. Dit levert ruimte op voor de aanleg van een écht park naast de stalling ipv boven de stalling, in de oksel tussen weg en oostpunt. Daarnaast zal het qua aanlegkosten weinig verschil maken met een tramstalling op land. Dat levert daarnaast op dat er niet hoeft te worden geïnvesteerd in de opbouw, omdat functies naast elkaar kunnen bestaan. Bovendien zal de verkeersontsluiting makkelijker worden en dus goedkoper.
- Voor recreatieve functies moet de route om er te komen ook aantrekkelijk zijn. Dat betekent onder meer dat er moet worden geïnvesteerd in de route onder de A10 door (noordelijke as) en ook de route langs het bedrijventerrein.

4. Financiële haalbaarheid en financieringsconstructies

- De deelnemende partijen hebben zich gericht op de ambities, technisch en programmatische invulling. Financieel zijn er een aantal conclusies te trekken:
 - Een kostendrager voor de investering van de overbouw in programmatische zin kan alleen worden gevonden in grootschalig (30.000m²) kantoorprogramma.
 - De logistieke hub-functie waar de gemeente aan dacht levert per m² € 115,- m² op en levert zo gezien te weinig op om rond te rekenen. Zeker omdat logistieke functies niet gestapeld kunnen worden gerealiseerd.
- Deze conclusies leveren de redeneerlijn op dat als er geen grootschalig kantoorfuncties gewenst zijn op deze locatie, en als logistiek vanuit verkeersbewegingen geen handige functie is, de gemeente zal moeten nadenken over alternatieve financieringsconstructies om het financiële gat te dekken. Hierbij valt te denken aan subsidiëring of verevening met andere projecten.

5. Realisatie, exploitatie en eigendom

- Het scheiden van eigendom van de overbouw ten opzichte van de tramstalling is goed mogelijk. Dit gebeurt bijvoorbeeld bij Sloterdijk en hoog Catherijne ook.
- Om voortgang te maken met de tramstalling, zonder direct een keuze te maken over de mogelijke gestapelde en aanvullende functies zijn er technisch verschillende mogelijkheden om de constructie klaar te maken voor mogelijke toekomstige overbouw. Dit betreft:

- Kolommen plaatsen en overbouwing later toevoegen. Het voordeel hiervan is dat het risico's voor een marktpartij vermindert en ook hebben de toekomstige bouwwerkzaamheden minder effect op de dagelijkse werkzaamheden van de GVB.
- Ruimte reserveren voor de kolommen. In deze minimale variant sluit je toekomstige ontwikkelingen niet uit. Dit levert in de uitvoer wel extra uitdagingen op. In de groei naar een definitieve invulling kan ondertussen gedacht worden aan een tijdelijke functie of vormen van placemaking

6. Proces en voorwaarden

- Als aandachtspunt voor het vervolgproces geven marktpartijen mee dat de gemeente allereerst nog een aantal overwegingen moet maken voor ambities, locatie van de tram en mogelijkheden voor financiering
- Vanwege de hoge ambities voor recreatie en het combineren van functies lijkt een open marktvraag (aanbesteding) waarbij voldoende flexibiliteit wordt geboden een handige manier om optimaal gebruik te maken van marktkennis.