Concept-agenda overleg tramorganisaties – gemeente Amsterdam

Genodigden	Tramorganisaties: [redacted] EMA), [redacted] RETM), [redacted] (RETM), [redacted] ([redacted] AVM), [redacted] [redacted] AVM) [redacted] Gemeente Amsterdam: [redacted] ([redacted]); [redacted] [redacted] grondzaken) Voorzitter: [redacted]
Vergaderdatum	Woensdag 2 oktober 2019
Tijd	10:00 – 12:00 uur

---

1. **Opening en mededelingen**
2. **Vaststellen van de notulen van vorige vergadering (11 september 2019) en bevestiging juistheid aanpassingen in verslag van vergadering 25 juni 2019**
3. **Update van ontwikkelingen en uitwerkingen sinds de vorige vergadering**
   - Opzet toeristentram (uitwerking [redacted])
   - Tijdslijn monumentenstatus
   - Bijgewerkt wagenparkoverzicht
4. **Bespreken scenario's en vervolgonderzoek**
5. **Vaststellen juridische vragen over de governance van de stichtingen**
6. **Sluiting en volgende vergadering**

Ad 4 ~~(voorstel voor mogelijke uitkomst, afhankelijk van vergadering van 2 oktober)~~

[redacted] heeft de afgelopen twee weken zowel met de gemeente als met de tramorganisaties zijn bevindingen besproken. Hij heeft bemerkt dat er veel herhaling van standpunten zit bij beide partijen, waardoor de discussie telkens divergeert in plaats van convergeert. Hij heeft getoetst bij beide partijen of het voor het proces en eventuele oplossingen helpt om scenario's, opties, mogelijkheden, losse eindjes etc uit te sluiten (of juist te bekrachtigen), waarmee tot de kern kan worden gekomen van waar het over gaat. Alle partijen zijn het daarover eens.

Doel van vandaag is dan om gezamenlijk alle scenario's / opties die er zijn te bespreken en per scenario / optie aan te geven of deze kan worden uitgesloten danwel verder moet worden onderzocht.

Kortweg zie [redacted] (hoog over) drie basisscenario's met consequenties voor de discussie over de inpasbaarheid van historische trams op het Havenstraatterrein:

1. Een derde partij (waaronder het GVB) neemt de exploitatie en de collectie over
2. De tramorganisaties gaan geheel naar locatie(s) buiten het Havenstraatterrein
3. Inpassen in de gebiedsplannen Havenstraat

Zowel de tramorganisaties als de gemeente bevestigen dat deze drie scenario's (in praktijk en theorie) de enige scenario's zijn en sluiten daarmee uit dat er nog andere scenario's naar voren worden gebracht om tot een oplossing te komen.

NB: twee scenario's blijven hier buiten beschouwing:

4. Onteigenen zonder alternatieve oplossing voor de tramorganisaties
5. Stoppen met herontwikkeling Havenstraatterrein

Scenario 1: Een derde partij (waaronder het GVB) neemt de exploitatie en de collectie over

DZowel de tramorganisaties als de gemeente zien scenario 1 als kansloos. Zij stellen gezamenlijk vast dat dit scenario niet verder onderzocht hoeft te worden, en dat dit dus ook niet zal terugkomen als scenario in toekomstige gesprekken of (gerechtelijke) procedures.

Scenario 2: De tramorganisaties gaan geheel naar locatie(s) buiten het Havenstraatterrein

De tramorganisaties zien scenario 2 als mogelijk potentievol. De gemeente stelt dat het al verschillende malen onderzoek heeft laten verrichten naar potentiële alternatieve locaties (dus buiten het Havenstraatterrein), en dat deze onderzoeken telkens geen positieve uitkomst hadden. Hiermee is de politiek-bestuurlijke wil om dit scenario verder te onderzoeken nihil.

[redacted] stelt voor dat de gemeente toch nog eens alternatieve locaties laat onderzoeken, op voorwaarde dat we het aantal beperken en vandaag vaststellen, en dat daarmee andere mogelijke alternatieve locaties worden uitgesloten en niet meer aan de orde zullen komen.

De tramorganisaties kunnen leven met dit voorstel en stellen voor vijf zes alterna ieve locaties voor het Havenstraatterrein nader te (laten) onderzoeken en andere locaties daarmee uit te sluiten van verder debat:

1. Amsterdamse Bos optie 1: Parkeerterrein Kop Bosbaan (locatie 4b van de quickscan van juli 2016[1]) [xxx]
2. Amsterdamse Bos - optie 2: Ten zuiden van het gasontvangststation (locatie [xxx]4d, variant 2 van de quickscan)
3. Locatie Bovenkerk / Zetterij ('Gamma') in Amstelveen (locatie 5 van de quickscan)
4. Locatie 'oksel [A9'] in Amstelveen, na gereedkoming van de werkzaamheden aan de A9
5. Remise Lekstraat vanaf [2023]
5.6. De 'Landtong-variant' (een perceel grond net buiten het Havenstraatterrein)

De gemeente gaat er met betrekking tot de eerste vijf alternatieve locaties mee akkoord dat er objectief haalbaarheidsonderzoek komt cq nadere gesprekken komen om een of meer alternatieven gefundeerd te kunnen uitsluiten danwel deze als serieus alternatief naast het Havenstraatterrein te kunnen stellen. Met betrekking tot de zesde alternatieve locatie dient de gemeente zich nog te beraden of deze wordt meegenomen in het haalbaarheidsonderzoek danwel dat deze 'off limits' wordt geplaatst en daarmee niet wordt meegenomen in het haalbaarheidsonderzoek. De gemeente laat dit zo spoedig mogelijk weten.

[1] Opmerking [redacted]: de situatie bij het parkeerterrein Van Nijenrodeweg blijkt in het licht van de daar in ontwikkeling zijnde plannen niet in overeenstemming te zijn met wat de quick-scan van Movares daaromtrent als vaststaand gegeven heeft aangenomen. Immers, het uitgangspunt dat géén parkeerplaatsen verloren mogen gaan, heeft het bestaande College van B & W losgelaten. Nog zeer recentelijk heeft het College kenbaar gemaakt een flinke beperking van het aantal parkeerplaatsen in Amsterdam te willen doorvoeren.

De gemeente stelt als voorwaarde dat de afspraken die tijdens dit overleg worden gemaakt (lees: hetgeen wordt beschreven in dit verslag ad punt 4) worden vastgelegd in een convenant. De tramorganisaties stemmen hiermee in. [redacted] zal een voorzet doen voor een tekst van een convenant; ondertekening kan dan bijvoorbeeld ter gelegenheid van het volgende overleg plaatsvinden.

Met betrekking tot de Amsterdamse Bos opties (opties 1 en 2) zal [een onderzoekspartij] worden gevraagd de claim van de tramorganisaties nogmaals te onderzoeken en op basis van nader door partijen op te stellen kaders nogmaals een onderzoek uit te voeren naar de haalbaarheid, met als doel een oordeel te krijgen om deze opties gefundeerd te kunnen uitsluiten danwel deze als serieus alternatief naast het Havenstraatterrein te kunnen stellen. Vooralsnog hanteren partijen een deadline van [eind ~~oktober~~ november 2019]. Partijen zijn er zich overigens van bewust dat (ook) in opties 1 en 2 de gemeente Amstelveen stakeholder is in de bestemming van deze locaties; hun bereidheid dient te worden getoetst bij de gesprekken ad opties 3 en 4.

Met betrekking tot de opties in Amstelveen (opties 3 en 4) geven partijen aan [redacted] een mandaat om een of meer gesprekken te voeren met bestuurders en/of ambtenaren in Amstelveen en/of in Amsterdam en verder te doen wat nodig is om deze opties nader te onderzoeken, met als doel een oordeel te krijgen om deze opties gefundeerd te kunnen uitsluiten danwel deze als serieus alternatief naast het Havenstraatterrein te kunnen stellen. Hiertoe zal [redacted] telkens nauw contact hebben met zowel de tramorganisaties als de gemeente en indien functioneel hen betrekken bij gesprekken en het proces. Vooralsnog hanteren partijen een deadline van [eind ~~oktober~~ november 2019].

Met betrekking tot de optie 'Remise Lekstraat vanaf 2023' geven partijen aan [redacted] een mandaat om een of meer gesprekken te voeren met bestuurders en/of medewerkers van het GVB en verder te doen wat nodig is om deze opties nader te onderzoeken, met als doel een oordeel te krijgen om deze opties gefundeerd te kunnen uitsluiten danwel deze als serieus alternatief naast het Havenstraatterrein te kunnen stellen. Hiertoe zal [redacted] telkens nauw contact hebben met zowel de tramorganisaties als de gemeente en indien functioneel hen betrekken bij gesprekken en het proces. Vooralsnog hanteren partijen een deadline van [eind ~~oktober~~ november 2019].

Scenario 3: Inpassen in de gebiedsplannen Havenstraat
Alle partijen vinden het een goed idee dat – parallel aan de onderzoeken en gesprekken rond scenario 2 – aan de betreffende bestuurder(s) wordt gevraagd antwoord te geven op de volgende vragen:

1. Wat wil de gemeente wel/niet ondersteunen?
    a. Functie
        i. exploitatie volgens afgesproken roosters
        ii. collectievorming, beheer en behoud en/of
        iii. Museumfunctie
    b. Herkomst van de trams
        i. Amsterdams
        ii. Niet-Amsterdams
    c. Capaciteitsbeslag
        i. Stalling voor exploitatietrams
        ii. Stalling voor collectie
        iii. Overig: kantine, douche etc
    d. Activiteiten
        i. Boslijn
        ii. Stadslijn – incidenteel / op aanvraag
        iii. Stadslijn – volgens rooster (lijn 20 / toeristentram)
        iv. Overig
2. Stelt de gemeente eisen aan de governance (drie of één entiteiten; bestuursmodel of RvT model) en de kwaliteit van bestuurders / toezichthouders en zo ja welke?
3. Wanneer is het businessplan kwantitatief 'haalbaar' (m.a.w.: hoe groot mag het gat zijn)?

4. Zijn er aanwijzingen wanneer sprake is van maatschappelijke meerwaarde?

[redacted] zal dit proces begeleiden en hierover berichten tijdens en waar nodig buiten de vergaderingen.

Ad 5 ~~(voorstel voor mogelijke uitkomst, afhankelijk van vergadering van 2 oktober)~~

De tramorganisaties zijn bezig om hun governance aan nader onderzoek te onderwerpen en in de tussen ijd hun besturen 'op te schonen'. [redacted] schetst als eindplaatje dat de drie entiteiten drie besturen hebben met een personele unie, dus in totaal ~~(~~vier of vijf~~)~~ bestuurders voor alle drie de stichtingen. ~~-~~ [redacted] ~~brengt~~ bracht hier eerder tegenin dat dit het risico van ketenaansprakelijkheid meebrengt; andere partijen betwijfelen of dit buiten het fiscale régime ook civielrechtelijk van toepassing is.

Daarnaast doet de vraag zich voor of het nog wel nodig is dat er drie entiteiten zijn, danwel dat de tramorganisaties zich zouden kunnen beperken tot twee entiteiten of zelfs één entiteit.

Alle partijen stellen voor dat de volgende vragen moeten worden beantwoord, waarbij zij onderkennen dat er mogelijk nog wijzigingen komen om de vraag scherper te krijgen:

1. Zijn er risico's, in het bijzonder ketenaansprakelijkheid, verbonden aan het hebben van een personele unie voor de drie huidige entiteiten?
2. Is het juridisch zelfs wenselijk, om de huidige drie entiteiten te laten opgaan / samengaan in twee of zelfs één entiteit, met inachtneming van de redenen waarom in het verleden voor de huidige drie entiteiten is gekozen?

[redacted] stelt voor om de gemeente te vragen dit te laten uitzoeken. ~~De gemeente is hiertoe bereid, mits de vraagstelling duidelijk is en door alle partijen wordt ondersch reven.~~ De tramorganisaties stellen voor dat zij dit zelf (laten) onderzoeken, en de gemeente van de uitkomsten op de hoogte stellen. De gemeente wil het heroverwegen van de organisatiestructuur van de museumtram in eerste instantie aan de drie bestaande organisaties overlaten alvorens (betaald) advies van derden in te winnen. Besloten wordt dat de vragen door de tramorganisaties vooralsnog zelf worden beantwoord.

Met opmaak: Inspringing: Links: 1,89 cm, Geen opsommingstekens of nummering