Gemeente Amsterdam

Verslag

Aanwezig	Tramorganisaties: [redacted] Gemeente Amsterdam: [redacted]
Voorzitter	[redacted], onafhankelijk procesbegeleider
Verslag	[redacted], gemeente Amsterdam
Datum	21 juni 2021
Pagina	1 van 10
Vergadering	16 juni 2021
Onderwerp	Overleg tramorganisaties – Gemeente Amsterdam

1. **Verslag 2 juni 2021**
   Het verslag van het overleg van 2 juni 2021 wordt zonder wijzigingen vastgesteld.

2. **Acties 2 juni**

   De acties uit het vorige overleg worden doorgenomen.

   <u>Tramorganisaties:</u>
   - Vertrouwelijkheidsverklaringen laten tekenen, na akkoord gemeente: gemeente heeft ingestemd met de aanpassingen. De verklaringen zijn op twee na ondertekend, dit in verband met vakantie van twee bestuursleden.
   - Concept nieuwe statuten EMA en AVM delen (9 juni): is gebeurd.
   - De volgende zaken nader bekijken en intern voorleggen:
     - Zelf aanleggen bovenleiding
     - Zelf aanleggen gebruikt spoor in de loods
     - Zelf aanleggen van wisselstraat voor de loods
     - Aerolift systeem
     - Boogstraal keerlus
     - Optimalisatie van ruimtegebruik binnen de contouren van de loods.

   Deze punten worden in dit overleg besproken onder agendapunt 3 (vervolg loods en spoor).

   - Voorstel voor incidentele ritten 's avonds: voor de tramorganisaties is het niet praktisch om tijdsgebonden te zijn, en om bij te houden hoeveel ritten er door de toekomstige wijk worden gemaakt. Over het beperken van het aantal ritten na 19:00 uur willen de tramorganisaties een intentie uitspreken, namelijk dit zoveel mogelijk te

beperken. Praktijk is dat het niet vaak zal gebeuren. Zij verwachten dat de bewoners meer overlast zullen hebben van de GVB-remise. De tramorganisaties merken op dat toekomstige bewoners ook goed geïnformeerd zouden moeten worden.

Het aantal ritten heeft de gemeente al los gelaten, het gaat alleen om de ritten na 19:00 uur. Het gaat om de mogelijke overlast, hiervoor moet een kader zijn. Een intentie is lastig, want als er straks toch een bewoner klaagt, dan is een intentie te zacht, en heeft de gemeente te weinig in handen om hier op te reageren. In het vorige overleg gaven de tramorganisaties aan dat er maar incidenteel na 19:00 uur gebruik zal worden gemaakt van het spoor door de woonwijk, dus begrijpt de gemeente niet waarom hier geen afspraken over te maken zijn. Als er een keer wat meer ritten worden gemaakt, zal dat niet tot problemen leiden.

Beide partijen zullen zich dit punt beraden, zodat we hier de volgende keer op terug kunnen komen. De tramorganisaties denken opnieuw na over een voorstel voor incidenteel gebruik van het spoor door de woonwijk na 19:00 uur.

De overige punten worden in dit overleg besproken onder agendapunt 3 (vervolg loods en spoor).

<u>Gemeente:</u>

- Concept verslag opstellen. Deze week naar de tramorganisaties sturen (via [redacted]): is gebeurd.
- Check doen op aanpassingen in geheimhoudingsverklaring: is gebeurd.
- De tramorganisaties informeren als de dagvaarding wordt betekend. De dagvaarding wordt vandaag of morgen betekend.
- Check nieuwe statuten EMA en AVM op waarborgen handhaven personele unie: er is een eerste check gedaan. Voorlopige conclusie is dat hiermee is voldaan aan het realiseren van de personele unie. De gemeente zal de statuten nog nader bestuderen en de uitkomst bevestigen / laten weten.
- Tekening Movares van loods van 1250 m2 delen: er zijn uitsnedes gestuurd. De tekeningen zijn 8 mei 2020 door [redacted] naar de toenmalige voorzitters gestuurd. Door middel van diverse reacties op de stukken blijkt dat deze in goede orde zijn ontvangen. [redacted] heeft deze mail tijdens de vergadering doorgestuurd naar de tramorganisaties. De tramorganisaties vragen of de tekening in een uniform uitwisselingsformat kan worden gestuurd t.b.v. bewerking in een grafisch programma. De gemeente vraagt Movares dit te leveren.
- De volgende punten bekijken:
    - Optie overkappen wisselstraat
    - Verhuren van opstal met bovenleidingen door huurder aangebracht
    - Verhuren van opstel met hergebruikt spoor door huurder aangebracht.
    - Aanleggen spoor en wisselstraat voor de loods door tramorganisaties

Deze punten worden in dit overleg besproken onder agendapunt 3 (vervolg loods en spoor).

- Advies staatssteun en Wet Markt en Overheid met [redacted] en [redacted] delen, overleg plannen om te bespreken: overleg heeft plaatsgevonden, wordt besproken onder agendapunt 4.
- Afspraak met GVB plannen, medio juni, voor 30 juni: dit loopt, er is een datum voorgesteld door de gemeente.
- Informatiedossier en safety hazard log delen met de tramorganisaties: is gebeurd.

Gezamenlijk:

- Overleg van [redacted] over technische details. De tramorganisaties betrekken hun technische man over het spoor: dit overleg heeft plaatsgevonden, verslag is gedeeld met de aanwezigen van dit overleg. Aanwezig waren vanuit de gemeente [redacted] Ingenieursbureau, verantwoordelijk voor het bouwrijp (slopen, saneren, verleggen van kabels en leidingen en huidige spoor) en het woonrijp maken (inrichten van de openbare ruimte, inclusief spoor)), vanuit de tramorganisaties: [redacted].

Overige acties (die niet op de actielijst stonden):

- Uit het overleg 20 mei: aangepast bedrijfsplan aanleveren, gereed voor 16 juni. De gemeente vraagt hoe het hier mee staat.

  De tramorganisaties geven aan dat het meer tijd kost. Dit komt doordat een aantal bijlagen nog wat aandacht nodig hebben, met name de kosten van een aantal zaken zijn nog niet volledig. Personen die dit moeten leveren zijn op vakantie.

  Afgesproken wordt dat de uitstaande punten woensdag 23 juni intern worden opgeleverd. [redacted] zal helpen het bedrijfsplan af te ronden, zodat er 29 juni een nieuwe versie van het bedrijfsplan kan worden aangeleverd bij de gemeente, met een begeleidende brief. Dit aangepaste bedrijfsplan zal op enkele punten nog niet volledig zijn. Voor het aanleveren wordt een bestuursvergadering gepland.

- Uit verslag van 2 juni: online informatiebijeenkomst organiseren: deze vindt plaats op 21 juni.

[redacted] spreekt zijn complimenten uit dat nagenoeg alle acties zijn uitgevoerd.

3. Vervolg loods en spoor (en terugkoppeling technisch overleg)

Grootte van de loods en wisselstraat
De gemeente schetst de achtergrond, waar de loods van 1250 m2 op gebaseerd is, namelijk op informatie die door de tramorganisaties zelf is verstrekt, en benoemt dat de vorm van de loods al een jaar bij de tramorganisaties bekend is.

De gemeente heeft de tramorganisaties in maart 2019 een aanbod gedaan voor een loods van circa 500 m2. In de brief was opgenomen dat het uitgangspunt voor het bepalen van de uiteindelijke grootte van de loods minimaal noodzakelijke stallings- en onderhoudsruimte is voor voortzetting van de (toenmalige) exploitatie van de tramlijn naar Bovenkerk. Dit is herhaald in het aanbod van 13 juli 2020. Hierin stond dat een loods van 1250 m2 groot genoeg is om de huidige activiteiten voort te zetten, conform het uitgangspunt in het voorstel van maart 2019.

De gemeente heeft de tramorganisaties in maart 2019 herhaaldelijk de vraag gesteld hoeveel trams er nodig zijn om de huidige activiteiten voor te zetten. De tramorganisaties hebben in een notitie in maart 2019 aangegeven dat er 14 wagens nodig zijn voor de Boslijn. Verder hebben ze mondeling aangegeven dat er incidenteel ritten op het stadsnet worden uitgevoerd

De gemeente heeft vervolgens Movares de vraag gesteld hoeveel vierkante meter nodig is om 17 wagens te stallen en te onderhouden. De gemeente heeft daarbij (waarschijnlijk) wat marge genomen zodat er ook ruimte was voor het stallen van trams voor het uitvoeren van de incidentele ritten op het stadsnet, zoals die toen plaatsvonden.

Uit de studie bleek dat er 1220 m2 nodig is om 17 wagens te stallen. De gemeente heeft vervolgens een loods van 1250 m2 op inpasbaarheid in blok 4 onderzocht. Meerdere varianten vielen af, omdat deze niet inpasbaar waren. De huidige variant bleek de enige mogelijkheid. Hierin kunnen (minimaal) 17 wagens worden gestald.

In mei 2020 heeft de gemeente de indelingstekening via [redacted] met de tramorganisaties gedeeld (zie ook boven), naar aanleiding van een overleg van [redacted] met de toenmalige voorzitters van de tramorganisaties waarin dezen vragen hadden gesteld aan de gemeente. De betreffende voorzitters hebben deze mail en bijlagen ontvangen en gelezen. De tramorganisaties kennen de tekeningen van Movares dus al een jaar. In augustus 2020 heeft de SBCAVM per brief aangegeven graag akkoord te gaan met de 1.250 m2, hetgeen door de drie tramorganisaties gezamenlijk nog eens is bevestigd in het bedrijfsplan van 1 november 2020.

De gemeente doet het maximale om een loods van 1250 m2 mogelijk te maken. De gemeenteraad heeft aangegeven dat de grootte van de loods tussen de 500 en 1250 m2 mag zijn. Met dit voorstel is de gemeente op het maximale gaan zitten. Daarbij heeft de gemeente ook gekeken naar de huur die de tramorganisaties destijds gezegd hebben te kunnen betalen. De gemeente is bereid miljoenen in deze loods te investeren. De huur die de tramorganisaties betalen zal alleen voldoende zijn om de exploitatielasten te dekken. De volledige investering zal onrendabel zijn.

De (aanwezigen van de) tramorganisaties betreuren het dat de informatie van mei 2020 hen nooit bereikt heeft, en zullen dit intern gaan bespreken. Ze geven aan dat ze er vanuit zijn gegaan dat ze de lengte van het spoor, namelijk 400 meter, zoals deze zich nu in de twee zuidelijke loodsen bevindt, zou passen in een loods van 1250 m2. De overige twee

loodsen worden al buiten beschouwing gelaten. De omvang van de loods is minder relevant, het gaat hen om de lengte van het spoor. Deze lengte spoor is nodig om het (nieuwe) bedrijfsplan uit te voeren. Er wordt ingezet op meer activiteiten. Het gaat om historische trams, die maar beperkt ingezet kunnen worden. Het dubbelgebruik (trams die op de Boslijn en door de stad rijden) is beperkt. Op de Boslijn wordt veel materiaal gebruikt dat niet door de stad mag rijden. De tramorganisaties hebben veel niet-Amsterdams materiaal. Het is intern en soms ook extern complex deze trams af te stoten. Er is geprobeerd deze trams naar andere steden te krijgen, maar dat is tot nu toe nog niet gelukt.

De gemeente stelt alleen te hebben gevraagd om een solide bedrijfsplan, waarmee onderbouwd wordt dat de huur te betalen is. De gemeente waardeert het dat de tramorganisaties ambitieus zijn in hun bedrijfsplan, en inzetten op groei, maar dit was niet de oorspronkelijke vraag. Bovendien is het voor de gemeente nieuwe informatie dat er zoveel trams nodig zijn, omdat ze maar beperkt ingezet (kunnen) worden. In de opgave van maart 2019 van de tramorganisaties, waarin stond dat er 14 wagens nodig zijn voor de Boslijn, is rekening gehouden met reservemateriaal. De gemeente geeft aan – zoals ook stond in de brief van 13 juli 2020 – dat de nieuwe tramloods alleen bestemd is voor Amsterdamse GVB tramwagens die in eigendom zijn van, of in permante bruikleen zijn bij één van de tramorganisaties. Ook moeten de wagens nu rijvaardig zijn of binnen één jaar rijvaardig worden en gebruikt worden voor de huidige tramlijnen.

De tramorganisaties gaan puzzelen met de tekening van Movares. Movares heeft een aanname gedaan van de lengte van de voertuigen, en heeft dit naar boven afgerond. Als er gemiddeld kortere wagens worden gestald, kunnen er meer wagens worden gestald. Ook is Movares uitgegaan van een hart-op-hart spoorafstand van 4 meter, terwijl de tramorganisaties uitgaan van 3 meter.

In het technisch overleg op 7 juni zijn de twee voorstellen die de tramorganisaties hebben gedaan besproken:

- Het overkappen van de sporen voor de loods: de gemeente is hier sceptisch over. Het past niet binnen het bestemmingsplan. Uitgangspunt vormt namelijk het ontwerpbestemmingsplan uit 2015, waarmee de bouwvolumes zijn vastgelegd. Bovendien leidt dit tot een grotere en duurdere loods, terwijl met een loods van 1250 m2 de huur die de tramorganisaties kunnen betalen net voldoende is de exploitatielasten (beheer en onderhoud van alleen het casco) van de loods te dekken. Als de loods groter wordt zal dat niet meer het geval zijn.

  De gemeente heeft advies gevraagd aan de brandweer of de ruimte voor de loods überhaupt bebouwd zou kunnen worden. Het vierde bouwblok is eerder al een stukje naar het zuiden opschoven, omdat de brandweer aangaf dat de ruimte tussen het bouwblok en de GVB-remise te smal was. Het lijkt daarom onwaarschijnlijk dat de brandweer er nu mee in zal stemmen dat de ruimte tussen de beoogde tramloods en het terrein van het GVB overbouwd worden.

Afgesproken wordt dit advies af te wachten, onverkort de hierboven genoemde bezwaren van de gemeente. De gemeente zal het advies van de brandweer met de tramorganisaties delen.

- Het realiseren van een extra stalling ten zuiden van het plangebied: hiervoor gelden deels dezelfde argumenten als voor het overkappen van de ruimte tussen de loods en het GVB-terrein: dit past niet binnen het bestemmingsplan (ligt zelfs buiten de plangrens) en leidt tot een additionele investering.

Een ander onderwerp is het stallen van trams in de remise Lekstraat. Als de 15 wagens die daar zijn gestald kunnen worden gehandhaafd, kan plek worden geboden aan minimaal 32 wagens. De tramorganisaties geven aan het lastig te vinden voor de uitvoering van het bedrijfsplan uit te gaan van het stallen van trams in de remise Lekstraat, omdat het onzeker is of de trams daar kunnen blijven staan. Het gebeurt nu op basis van goodwill. Het gaat al lang goed, omdat de tramorganisaties sporen gebruiken waar het GVB zelf geen trams kunnen stallen. Ze achten het niet aannemelijk dat er méér trams in de Lekstraat gestald kunnen worden.

Geconcludeerd wordt dat het stallen van trams in de Lekstraat een belangrijk onderwerp is voor het gesprek met het GVB. De vraag is welk comfort de tramorganisaties op dit punt willen, of dat ze erop vertrouwen dat de 15 trams in de Lekstraat daar kunnen blijven.

De gemeente vraagt de tramorganisaties een verdere onderbouwing te geven van het benodigd aantal trams om het bedrijfsplan uit te voeren. De loods op het Havenstraatterrein kan niet worden vergroot. De gemeente wil de argumenten van de tramorganisaties kunnen volgen. Dit is bovendien belangrijk voor het overleg met de GVB, zodat dit gesprek op basis van de juiste uitgangspunten wordt gevoerd.

<u>Bovenleiding</u>
De gemeente is bereid dat er door de tramorganisaties aan te leggen bovenleiding in de tramloods komt, mits:

1. Veilig;
2. Er geen geluidslek is;
3. Het geen probleem oplevert voor de bovenburen qua magnetisch veld.

Deze drie punten moeten nader onderzocht / uitgewerkt worden. Het eerste punt ligt bij de tramorganisaties, het tweede punt is een gezamenlijke verantwoordelijkheid, het derde punt ligt meer bij de gemeente. Dit punt zal onderdeel zijn van de uitvraag naar de ontwikkelaar, maar we moeten wel van tevoren checken of hier oplossingen voor zijn.

<u>Zelf aanleggen (gebruikt) spoor in en voor de loods</u>
Uit het technisch overleg is gebleken dat er geen gebruik zal worden gemaakt van gebruikt spoor en dat de tramorganisaties niet zelf spoor zullen aanleggen. Het spoor in de wisselstraat voor de loods is zeer specifiek en complex. Bovendien moet het spoor in de loods en ervoor naadloos op elkaar aansluiten. Om die reden wil je dat door één partij

laten realiseren. Wel wordt het historische straatmeubilair hergebruikt. De tramorganisaties maken hiervan een lijst.

Boogstraal keerlus
Uit het technisch overleg is naar voren gekomen dat een keerdriehoek en een boog met grotere straal dan 19 meter niet inpasbaar zijn. De oplossing is erin gevonden dat als de groefrail in de keerlus wordt uitgevoerd met een brede groef, zoals railtype RI59, de kans op vastlopen sterk wordt verminderd. Minimale groef breedte 42 mm bij een spoorwijdte inclusief bochtverbreding van circa 1.400 mm. De gemeente gaat dat in het definitief spoorontwerp verder onderzoeken.

Overige acties / uitwerkingspunten uit technisch overleg

- Nader bespreken en vastleggen eigendom spoor en bovenleidingmasten. Dit is gecheckt bij de toekomstige beheerder en assetmanagement. Er is een transitie gaande over het eigendom van het hele spoornetwerk binnen de gemeente. Voor wat betreft het museumspoor: dit is door NS overgedragen aan EMA, maar het ligt op de grond van de gemeente. Daarmee is de gemeente eigenaar van het spoor. Het beheer ligt bij de EMA. Dat wil de gemeente graag handhaven. De gemeente is bloot eigenaar. Hier zijn nooit afspraken over gemaakt, wat in Amstelveen wel is gebeurd. Voor het Havenstraatterrein wil de gemeente hier afspraken over maken. Het ligt dan voor de hand dit te doen voor het hele spoor binnen de gemeente Amsterdam.

  Voor bovenleidingmasten is de situatie net iets anders. Omdat er sprake zal zijn van masten voor bovenleiding waarmee verlichting wordt gecombineerd blijft eigendom én het beheer bij de gemeente.

- Bovenleiding in ongebruikte periode stroomloos maken op het deel Karperweg en in de keerlus. Tramorganisaties gaan uitzoeken of dat mogelijk is.
- Overleg met Arcadis over het veiligheidsdossier over enkele uitgangspunten en oplossingen voordat de tramorganisaties in overleg treden met de IL&T.
- Eindpunthuisje: de tramorganisaties willen dat graag renoveren en terugplaatsen, liefst nabij de keerlus of het Haarlemmermeerstation. De gemeente is er altijd vanuit gegaan dat alleen het wisselwachtershuisje wordt gehandhaafd. Hiervoor is ook een reservering opgenomen in het bestemmingsplan. Het eindpunthuisje wordt dus niet gehandhaafd. De tramorganisaties gaan hiermee akkoord.
- Aanvullende behoefte: nabij de loods een passeer- / omloopspoor realiseren. De gemeente zoekt dit uit.

Acties worden in technisch overleg verder opgepakt.

4. Staatssteun

[redacted] hebben dit besproken, op basis van een vertrouwelijk advies van Pels Rijcken. In dit overleg is een uitgangspunt besproken, namelijk dat de huur stijgt, als de tramorganisaties meer omzet genereren, zodat de steun die de gemeente verstrekt

nooit meer kan bedragen dan €200.000 over drie kalenderjaren. Dit principe is omarmd binnen de tramorganisaties. Er zal nog een taxatie plaats moeten vinden om de marktconforme huur van de tramloods te bepalen, en afgesproken moet worden met welke frequentie de steun wordt getoetst. Eén keer per jaar lijkt realistisch. De tramorganisaties zijn akkoord met het uitgangspunt.

5. **Verkenning transitieperiode**

De gemeente licht toe dat het oorspronkelijk de bedoeling was het Havenstraatterrein in twee fases te ontwikkelen. Eerst blok 1 en 2, daarna blok 3 en 4. Als begonnen zou worden met fase 1, zouden de tramorganisaties hun exploitatie door kunnen zetten, totdat gestart zou worden met fase 2. Door de vernietiging van het bestemmingsplan, en de vertraging die hierdoor is ontstaan, heeft de gemeente in één keer de beschikking over het hele plangebied.

In de brief van 13 juli 2020 staat dat De gemeente onderzoekt of exploitatie van de Museumtram op de Boslijn tijdens de ontwikkeling van het gebied kan worden voortgezet, dan wel zo kort mogelijk niet kan plaatsvinden. De gemeente heeft een inspanningsverplichting voor een tijdelijke stalling voor de trams die daarvoor nodig zijn. De gemeente heeft onderzocht of het met een slimme fasering mogelijk is de exploitatie van de tramorganisaties tijdens de ontwikkeling van het gebied doorgang te laten vinden. De gedachte was de huidige loodsen te laten staan, te beginnen met blok 4 en pas na oplevering de huidige opstallen te slopen. Dit blijkt niet mogelijk, omdat de twee zuidelijke loodsen als eerste gesloopt moeten worden. Ook is het niet mogelijk het overgavespoor tijdens de ontwikkeling van het gebied te handhaven, omdat het huidige overgavespoor dwars door blok 4 loopt en het nieuwe spoor dicht langs blok 4. Dit bevindt zich binnen de veiligheidscontouren van de bouw van dit blok.

De gemeente onderzoekt een tijdelijke stalling te realiseren aan de rand van het plangebied, vóór de huidige laatste houtenloods (Havenstraat 34). De tramorganisaties zouden deze laatste loods tijdelijk kunnen gebruiken voor opslag, kantine en dergelijk. Het spoor voor de loods kan dan worden voorzien van een tijdelijke overkapping. Hier is ruimte voor een beperkt aantal wagens.

De start van het slopen en saneren staat nu gepland voor 15 januari 2023. Hiervoor is 18 maanden uitgetrokken. Direct aansluitend kan de ontwikkelaar de woonblokken gaan realiseren. Hiervoor is 24 maanden uitgetrokken. De gemeente zal de ontwikkelaar verplichten te beginnen met blok 4. Mogelijk kan de 24 maanden hiermee worden gereduceerd.

De tramorganisaties hebben een notitie opgesteld over de transitieperiode. Hier staat dat er voor de Boslijn 14 wagens nodig zijn, die binnen gestald moeten worden. Dit zijn de wagens die zijn gerestaureerd en moeten blijven rijden. Daar bovenop nog 5 werkwagens die binnen gestald moeten worden, en 7 werkwagens buiten. Bovendien moeten er nog 8 wagens naar de remise Lekstraat worden gebracht. Ook staat in de notitie dat als er geen

overgavespoor – wat dus het geval is – er een onderhoudsfaciliteit langs de Boslijn moet worden gerealiseerd. De tramorganisaties geven aan dat dit aantal wagens nodig is, om ze te kunnen laten rijden. Als dat niet gebeurt, gaat de toestand achteruit en moeten ze opgeknapt worden als de nieuwe tramloods gereed is.

De discussie spitst zich toe op het aantal te stallen wagens in een tijdelijke loods. Het argument dat wagens opgeknapt moeten worden, als ze lang niet worden gebruikt, was de gemeente niet bekend. De gemeente is uitgegaan van een minimale exploitatie tijdens de ontwikkeling van het gebied, zodat de tramorganisaties zichtbaar kunnen blijven, en het aantal wagens wat hiervoor nodig is dus ook minimaal is. Er kan bovendien alleen gebruik worden gemaakt van tweerichtingswagens, omdat er tijdens de werkzaamheden aan de A9 – die al zijn gestart – geen keerlus is bij het tijdelijke eindpunt. Ten zuiden van de A9 wordt een tijdelijke stalling gerealiseerd, zodat dit stuk spoor tijdens de werkzaamheden aan de A9 gebuikt kan worden. Hier zal plek zijn voor vier wagens (twee motorwagens, één bijwagen en één werktram). De tramorganisaties zijn bezig met de vergunning.

De gemeente en de tramorganisaties gaan nogmaals studeren op de transitieperiode. De gemeente deelt hiervoor de planning van de ontwikkeling van het Havenstraatterrein met de tramorganisaties. Wellicht kan er een oplossing worden gevonden in het tussentijds / vaker heen en weer verplaatsen van materiaal.

6. Vooruitblik

<u>Afspraak GVB</u>
Op de agenda staan de volgende punten:

1. Lijn 20, mogelijkheden en beperkingen, support geven aan marketing;
2. Stalling van trams in de Lekstraat;
3. Opleiden trambestuurders;
4. Locatie overgavespoor: noemen dat dit een punt van aandacht is, omdat het spoor niet op de huidige locatie gehandhaafd kan worden. Wordt niet in detail besproken.

De gemeente zorgt ervoor dat alle aanwezigen van de tramorganisatie van dit overleg een uitnodiging krijgen, dat er van te voren een agenda wordt toegestuurd, met als bijlage het bedrijfsplan van november 2020.

<u>Verwachtingen na 30 juni</u>
Het streven is mede op basis van de verslaglegging te bepalen waar we het over eens zijn geworden, zodat dit na 30 juni, voor de zomervakantie (16 juli) binnen de eigen gelederen kan worden voorgelegd. De tramorganisaties plannen hiervoor een bestuursvergadering. Op 16 juli koppelen we de uitkomst hiervan naar elkaar terug. Mogelijk plannen we hiervoor een meeting via MS Teams. Dat bekijken we 30 juni.

We streven ernaar dat er over de moeilijke punten richtinggevende uitspraken zijn: dat zijn de strekkende meters spoor, het GVB en de transitieperiode.

De uitwerkingspunten kunnen daarna worden opgepakt. De gemeente zal hiervan een overzicht maken.

De zomervakantie wordt gebruikt om een concept overeenkomst op te stellen.

Acties

Tramorganisaties:

- Resterende twee vertrouwelijkheidsverklaringen laten tekenen.
- Aangepast bedrijfsplan aanleveren (zij het op onderdelen nog niet volledig): 29 juni (voorafgaand een bestuursvergadering organiseren).
- Puzzelen / schetsen op de loods van 1250 m2.
- Onderbouwing van het benodigde aantal trams om het bedrijfsplan uit te voeren.

Gemeente:

- Nadere check nieuwe statuten EMA en AVM op waarborgen handhaven personele unie.
- Advies van de brandweer delen met de tramorganisaties.
- Indelingstekening tramloods van 1250 m2 sturen in een format zodat de tramorganisaties deze kunnen bewerken.
- Planning met de tramorganisaties delen.
- Uitnodiging overleg GVB delen met aanwezigen van de tramorganisaties van dit overleg, agenda sturen naar alle aanwezigen, met als bijlage het bedrijfsplan van november 2020.

Beiden:

- Nadenken over gebruik spoor door woonwijk na 19:00 uur. Tramorganisaties komen met een voorstel om afspraken te maken over incidenteel gebruik.
- Nadenken / studeren op de transitieperiode.