Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

De Vereniging Rijdend Elektrisch Tram Museum
t.a.v. [redacted]

De Electrische Museumtramlijn Amsterdam
T.a.v. [redacted]

Het Amsterdam Vervoer Museum
T.a.v. [redacted]

Amstelveenseweg 264
1075 XV Amsterdam

| | |
|---|---|
| Datum | 13 juli 2020 |
| Ons kenmerk | 2020-9293 |
| Uw kenmerk | - |
| Behandeld door | [redacted]@amsterdam.nl |
| Onderwerp | Oplossingsrichting op hoofdlijnen voor een tramremise op het Havenstraatterrein |

Geachte heren [redacted], [redacted] en [redacted],

Sinds 1975 exploiteert u de museumspoorlijn naar Bovenkerk. De gemeente heeft er veel bewondering voor hoe u met een grote groep vrijwilligers een bijzondere collectie historische trams heeft verzameld en rijvaardig houdt. Een groot deel van deze trams is gestald in loodsen op het Havenstraatterrein. De plannen die de gemeente heeft voor de ontwikkeling van het Havenstraatterrein hebben gevolgen voor de stalling van uw trams.

U bent al sinds lange tijd met de gemeente in gesprek om de tramspoorlijn en een nieuwe tramremise in te passen in de ontwikkeling van het Havenstraatterrein. Onder begeleiding van [redacted] werkt u samen met het projectteam Havenstraatterrein hard aan een oplossing om de trams te behouden voor de toekomst. Het traject heeft veel tijd en energie gekost en is niet altijd even makkelijk geweest.

Op 16 juli as. Vindt er een ALV van RETM plaatst waar een nieuw bestuur zal worden voorgesteld. Om duidelijkheid te geven over wat de gemeente de tramorganisaties kan bieden willen wij u graag middels deze brief op de hoogte stellen van de oplossingsrichting die wij voor ogen hebben. Wij nodigen u uit om deze brief te delen met uw leden en toe te voegen aan de stukken voor de ALV op 16 juli, zodat u deze oplossingsrichting dan met elkaar kunt bespreken.

In deze brief blik ik kort samengevat terug op het proces van de afgelopen jaren. Vervolgens ga ik in op de oplossingsrichting en hoe we aan die richting gekomen zijn.

**Eerdere voorstel gemeente: tramremise van 500 m2**
De gemeente en de tramorganisaties zijn al jaren in gesprek over de inpassing van een nieuwe tramremise op het Havenstraatterrein. In november 2018 heeft u een concept bedrijfsplan opgesteld en gedeeld met de gemeente. Begin 2019 hebben de tramorganisaties en de gemeente naar aanleiding van de zitting bij de Raad van State gesprekken gevoerd over dit concept bedrijfsplan en de mogelijkheden die de wijzigingsbevoegdheden van het toen nog geldende bestemmingsplan van het Havenstraatterrein u boden.

Op basis van het conceptbedrijfsplan van november 2018 en de gesprekken die destijds zijn gevoerd heeft de gemeente u een voorstel gedaan voor een tramremise van 500 m2. In het voorstel was opgenomen dat het uitgangspunt voor het bepalen van de uiteindelijke grootte van de loods de voortzetting van de exploitatie van de tramlijn naar Bovenkerk is, en de daarvoor minimaal noodzakelijke stallings- en onderhoudsruimte.

**Vernietiging bestemmingsplan**
In het bestemmingsplan uit 2018 waren wijzigingsbevoegdheden opgenomen om een nieuwe tramremise onder het vierde bouwblok en een nieuw tramspoor aan te leggen via de Karperweg, naar het Haarlemmermeerstation, met een keerlus rondom de villa. In maart 2019 is het bestemmingsplan Havenstraatterrein vernietigd door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State omdat met deze wijze van bestemmen onvoldoende rekening was gehouden met uw belangen. De uitspraak komt erop neer dat als de gemeente de exploitatie van de museumtram wil behouden, het spoor en de loods bij recht moeten worden bestemd, en dat als de gemeente de exploitatie van de museumtram niet wil behouden, het spoor en de loods moeten worden weg bestemd. Beide scenario's passen binnen het ontwerpbestemmingsplan.

**Onafhankelijke procesbegeleiding**
Na vernietiging van het bestemmingsplan Havenstraatterrein heeft de gemeente het gesprek met de tramorganisaties over de toekomst van de historische trams voortgezet. Sinds zomer 2019 worden er constructieve gesprekken gevoerd onder begeleiding van de onafhankelijke procesbegeleider [redacted], die door de gemeente en de tramorganisaties gezamenlijk is geselecteerd.

Van augustus tot en met december 2019 heeft de heer [redacted] gesprekken voorgezeten tussen de gemeente, u en de heren [redacted] en [redacted]. Afgesproken is dat de heer [redacted] contactpersoon was voor de heer [redacted]. Eind 2019 constateerden u en de gemeente samen dat er niet veel schot in de zaak zat. U gaf in het laatste gezamenlijke gesprek aan dat er te weinig voortgang werd geboekt. Van onze zijde was er teleurstelling dat heronderzoek naar vier alternatieve locaties (op uitdrukkelijk aandringen van de tramorganisaties) niets concreets opleverde en feitelijk eenzelfde uitkomst had als de gemeente al eerder had geconcludeerd, namelijk dat de alternatieve locaties niet tot een oplossing zouden leiden en dat een oplossing dus moest worden gezocht op het Havenstraatterrein. Begin 2020 zijn daarom op voorstel van de heer [redacted] de overleggen tussen beide partijen tijdelijk gestaakt.

De heer [redacted] heeft namelijk gemeend, en heeft dat met de gemeente en de heer [redacted] (als contactpersoon) besproken, dat de gemeente als eerste aan zet was om met voorstellen voor een oplossingsrichting te komen en heeft tussen januari en maart 2020 de gemeente actief daartoe aangezet. De heer [redacted] heeft intussen contact gehouden met de heer [redacted] om de tramorganisaties op de hoogte te houden van de voortgang.

**Commissie RO 19 december 2019**
Op 11 december 2019 heeft er een vergadering plaatsgevonden van de raadscommissie RO waar de toekomst van de historische trams, als gevolg van de ontwikkeling van het Havenstraatterrein, was geagendeerd. U was hierbij ook aanwezig. Tijdens deze vergadering zijn alle fracties gevraagd zich uit te spreken over de grootte van de tramremise, de kosten en welke trams er gestald mogen worden. In de vergadering hebben de raadsleden hun steun uitgesproken voor de ambitie dat de gemeente het Havenstraatterrein wil transformeren tot een gemengd woon-werkgebied met 500 woningen en een basisschool, met inpassing van een tramremise. De meerderheid van de raadsleden heeft de bandbreedte die de bestuurlijk opdrachtgever en verantwoordelijk wethouder zien – een tramremise tussen de 500 en 1250 m2 – gesteund. Tijdens de commissievergadering werd duidelijk dat de randvoorwaarden die het college stelt – een solide bedrijfsplan, professionalisering van het bestuur van de tramorganisaties, verandering in de organisatiestructuur – ook breed werden gedeeld.

**Brief gemeente 8 april 2020**
Middels de brief die u op 8 april 2020 heeft ontvangen heeft de gemeente u geïnformeerd over het proces om voor de zomer te komen tot oplossingen voor de inpassing van een tramremise op het Havenstraatterrein. Om onze planning voor het laten vaststellen van het bestemmingsplan te kunnen halen moeten we in de zomer van 2020 duidelijkheid hebben over de inpassing van de tramremise op het Havenstraatterrein. Daarom moesten uiterlijk 1 juli 2020 de volgende cumulatieve en volgtijdelijke stappen zijn gezet:

1. Eén nieuw en vakkundig bestuur voor de drie tramorganisaties (personele unie);
2. Afspraken tussen gemeente en tramorganisaties over locatie, omvang van de tramremise (aantal m2), functionaliteiten en voorwaarden voor het gebruik van een remise en overige voorwaarden;
3. Een degelijk en realistisch bedrijfsplan, op basis waarvan de gemeente de investering en een eventuele subsidie kan onderbouwen (met in het bijzonder een gefundeerde verwachting dat de tramorganisaties aan de huurverplichting kunnen voldoen).

Na het voltooien van stap 1 zou de heer [redacted] het gesprek tussen u en de gemeente weer opstarten om de stappen 2 en 3 te kunnen zetten. De deadline van 1 juli heeft u – mede door COVID-19 – niet kunnen halen. De gemeente heeft daar begrip voor. In een e-mail van de projectmanager Havenstraatterrein van 17 juni 2020 gericht aan de secretaris van de EMA en de drie voorzitters is geschreven dat de gemeente bereid is de datum waarop moet zijn voldaan aan de cumulatieve stappen uit de brief van 8 april, te verlengen tot 1 augustus 2020, bij uitblijven waarvan wij ons genoodzaakt zien onze positie te heroverwegen en zo nodig verder overleg te staken.

Het moet voor de gemeente helder zijn aan wie de loods wordt verhuurd, en dat die partij op één lijn zit met de organisatie die de exploitatie doet, de organisatie die de trams in eigendom heeft en beheert, et cetera. Het is daarom van belang dat er één bedrijfsplan komt van de drie tramorganisaties tezamen waarmee een solide bedrijfsvoering wordt onderbouwd, en waarmee met vertrouwen naar de toekomst kan worden gekeken. Ter voorkoming van misverstanden: het is een harde voorwaarde voor de gemeente dat er voor 1 augustus a.s. een personele unie van de drie tramorganisaties is gerealiseerd. Daarmee wordt bedoeld dat de drie tramorganisaties uiterlijk vanaf 1 augustus a.s. worden bestuurd door exact dezelfde personen. Het door dit bestuur

cq. personele unie goedgekeurde bedrijfsplan moet uiterlijk 1 oktober 2020 zijn aangeleverd bij de gemeente ter goedkeuring.

**Oplossingsrichting van de gemeente op hoofdlijnen: een tramremise van 1250 m2**
Na enkele iteratieslagen binnen de gemeente, heeft de gemeente via de heer [redacted] twee voorstellen voor (hoofdlijnen voor) een oplossing gedaan, die voldoende concreet waren om voor te leggen aan de tramorganisaties.

Sinds april 2020 heeft de heer [redacted] zich gericht tot u, de voorzitters van de tramorganisaties, en heeft u een aantal gesprekken gevoerd waarin de oplossingsrichtingen op hoofdlijnen van de gemeente met u zijn besproken. Uit die gesprekken is de mogelijkheid van een derde oplossingsrichting op tafel gekomen, welk op hoofdlijnen als volgt luidt.

- Een tramremise in blok 4 van maximaal 1250 m2 (all-in). Hierbij zijn de genoemde 1250 m2 bruikbare vierkante meters voor het stallen van trams, opslag en andere functionaliteiten. Rangeersporen maken hier geen onderdeel van uit. De tramremise krijgt een kuil voor inspectie en klein onderhoud van trams. Een loods van 1.250 m2 is groot genoeg om de huidige activiteiten voort te zetten, conform het uitgangspunt in het voorstel van maart 2019.
- De tramremise zal voldoen aan alle vergunningvereisten. De gemeente onderzoekt nog verschillende varianten van inpassing van de remise. In de remise is onvoldoende ruimte om alle trams te stallen, die nu op het Havenstraatterrein gestald zijn. Er moeten keuzes worden gemaakt. De tramremise is alleen bestemd 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 1 jaar rijvaardig worden en gebruikt worden voor de huidige tramlijnen.
- De gemeente zorgt voor een aansluiting op het stadsnet, een keermogelijkheid voor éénrichting trams en een halte bij het Haarlemmermeerstation. Op dit moment worden er verschillende varianten voor de inpassing van het spoor onderzocht. Tijdens de uitwerking wordt in onderling overleg, en met GVB, Vervoerregio en Metro en Tram, uitgewerkt waar de aansluiting, de keerlus en de halte worden gerealiseerd. Bovendien zal de Inspectie Leefomgeving en Transport toestemming moeten geven voor aanleg en beheer van het nieuwe spoor.
- Er is een inspanningsverplichting van de gemeente om voor periodiek groot onderhoud van de trams een langlopend contract te laten sluiten tussen tramorganisaties en GVB, dat ook geldt voor een eventueel nieuwe concessiehouder. Als dit niet lukt, dan wordt groot onderhoud ook in de remise op het Havenstraatterrein gedaan, zonder verhoging van het aantal m2. De tramremise zal dan worden voorzien van een kuil en van alle andere faciliteiten nodig voor het groot onderhoud, waarbij de gemeente de infrastructurele/nagelvaste investeringen doet en de tramorganisaties de andere investeringen (materieel, hoogwerker, etc.).
- De gemeente zal de tramremise langdurig verhuren aan één van de tramorganisaties volgens de gebruikelijke huurtermijn van 5 jaar plus 5 jaar die de gemeente hiervoor hanteert. Voor de verhuur van het Haarlemmermeerstation wordt een nieuwe huurovereenkomst afgesloten zodat de huurtermijn en huurvoorwaarden van het Haarlemmermeerstation gelijk wordt aan de huurtermijn van de remise. De kale huurprijs van de tramremise en het deel van het Haarlemmermeerstation, zoals dat nu wordt gehuurd, zal opgeteld EUR 60.000 per jaar bedragen, met een jaarlijkse indexering. Hoe

dit contractueel geregeld wordt, is een punt van nadere uitwerking, maar de standaard ROZ-huurovereenkomst van Gemeentelijk Vastgoed is hiervoor het uitgangspunt. Deze huurovereenkomsten bevatten de gebruikelijke verdeling van rechten en verplichtingen voor verhuurder en huurder m.b.t. gebruik, onderhoud, e.d. Verder zal de integriteitsclausule een onlosmakelijk onderdeel van de huurovereenkomst uitmaken en is de huurovereenkomst uiteraard ook onder voorbehoud van goedkeuring door het College.

- De tramorganisaties werken mee aan ontruiming van hun huidige loodsen zodra dat nodig is voor de realisatie van de nieuwbouwplannen op het Havenstraatterrein.
- 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 faciliteert financieel de afvoer en stalling van de trams die gestald gaan worden in de nieuwe remise, waarvoor tijdens de ontwikkeling geen plaats is op het Havenstraatterrein.
- De gemeente levert een bijdrage aan de eenmalige afvoer van de trams waarvoor geen plaats is in de nieuwe remise voor maximaal EUR 30.000, op basis van een factuur van de tramorganisaties en een onderliggende factuur van een transportbedrijf. De tramorganisaties gaan zelf op zoek naar een stalling (in Amsterdam of daarbuiten) voor deze trams. De kosten van stalling elders zijn voor rekening van de tramorganisaties.

**In gesprek**
Bovenstaand voorstel is een oplossingsrichting en laat zien wat de gemeente bereid is te bieden op hoofdlijnen. Het nieuw gekozen bestuur en de gemeente moeten nadat de afspraken op hoofdlijnen zijn goedgekeurd door beide partijen verder met elkaar in gesprek over de uitwerking van bovenstaande hoofdlijnen. Daarbij gaat het over de volgende punten:

- Onderhoudscontract met GVB (en opvolgers) op basis van een onderhoudsplan
- Locatie van aansluiting op het stadsnet
- Locatie van keermogelijkheid
- Locatie van halte Haarlemmermeerstation en ander haltes
- Inrichting van de remise
- Bovenleiding in de remise
- Plaats en gebruik van het wisselwachtershuisje (Duiventil)
- Stalling werkmateriaal buiten de remise
- Huurcontracten remise en Haarlemmermeerstation
- Tijdelijke stalling en routes tijdens bouwwerkzaamheden, zodat de exploitatie idealiter kan worden voortgezet
- Afvoer van trams en tijdelijke stalling
- En alle andere onderwerpen die nodig zijn om een goede remise en exploitatie te realiseren

De gemeente heeft aangegeven de gesprekken met de tramorganisaties pas weer te kunnen hervatten wanneer de personele unie door de drie organisaties is gerealiseerd, zoals hierboven is gesteld, voor 1 augustus 2020. Een tweede belangrijke voorwaarde voor bovengenoemde oplossingsrichting is een degelijk en realistisch bedrijfsplan. [redacted] zal – mits er een personele unie is voor alle drie de tramorganisaties – na 16 juli met dit nieuwe bestuur gaan werken aan een bedrijfsplan voor de komende 10 jaar. Dit is onder meer bedoeld om te controleren of het verantwoord is om huurcontracten voor het Haarlemmermeerstation en de

nieuwe tramremise aan te gaan. Dit door het bestuur cq. personele unie goedgekeurde bedrijfsplan moet uiterlijk 1 oktober 2020 zijn aangeleverd bij de gemeente ter goedkeuring.

Uw e-mail van 5 juli jl., waarin u ons informeert over het uitblijven van goede wil om een personele unie te vormen, baart ons wel zorgen. Het is voor de gemeente een harde voorwaarde dat er uiterlijk 1 augustus 2020 een personele unie is voor alle drie de tramorganisaties gezamenlijk, dat gemandateerd is om bindende afspraken te maken, het bedrijfsplan goed te keuren en huurverplichtingen aan te gaan. Als aan onze voorwaarde niet is voldaan op 1 augustus 2020 dan zullen wij onze positie heroverwegen.

**Voorstel aan gemeenteraad**
Op basis van de afspraken en het bedrijfsplan kan het college een voorstel doen aan de gemeenteraad. De gemeenteraad zal het onrendabele deel van de investering moeten goedkeuren. De op te brengen huur zal namelijk niet kostendekkend zijn.

**Monumentenprocedure**
De Wijkraad Zuid-West Amsterdam heeft namens de Electrische Museumtram Amsterdam, op 15 december 2018, verzocht het historische spoortracé Amsterdam-Amstelveen-Bovenkerk, inclusief het remiseterrein Haarlemmermeerstation, spoorbruggen, overwegen, stations en stallingsloodsen aan te wijzen als gemeentelijk monument. De procedure loopt nog en kan gevolgen hebben voor de oplossingsrichting zoals beschreven in deze brief.

**Ten slotte**
Ik hoop van harte dat bovenstaande een oplossingsrichting is waar de tramorganisaties zich in kunnen vinden. Mocht u vragen hebben naar aanleiding van deze brief dan kunt u terecht bij de procesbegeleider, [redacted]. Hij zal uw vragen vervolgens bespreken met [redacted].

Ik wens u veel succes komende periode!

Met vriendelijke groet,



Martine Bos

C.M.T. Schippers
Directeur Grond en Ontwikkeling
Gemeente Amsterdam