Werkafspraken in het kader van de dialoog tussen tramorganisaties en de gemeente Amsterdam inzake het Havenstraatterrein, dd xx oktober 2019

1. Tramorganisatie 1, namens deze: x
2. Tramorganisatie 2, namens deze: x
3. Tramorganisatie 3, namens deze: x

Gezamenlijk: de tramorganisaties, en

4. De gemeente Amsterdam, namens deze: [redacted]

Achtergrond

a) Partijen zijn na de uitspraak van de Raad van State van 27 maart 2019 (verder genoegzaam bekend) in gesprek gegaan over mogelijke oplossingen voor de patstelling rond de historische trams op het Havenstraatterrein;
b) Deze gesprekken worden sinds augustus 2019 geleid door een externe begeleider, [redacted], die als doel heeft te komen tot een gedragen businessplan;
c) [redacted] heeft in de afgelopen periode zowel met de gemeente als met de tramorganisaties zijn bevindingen over de situatie besproken. Hij heeft bemerkt dat er veel herhaling van standpunten zit bij beide partijen, waardoor de discussie telkens divergeert in plaats van convergeert. Alle partijen onderkennen dit.
d) [redacted] heeft bij alle partijen getoetst of het voor het proces en eventuele oplossingen helpt om scenario's 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;
e) De onderhavige werkafspraken hebben tot doel om tussen partijen
    - Alle scenario's die er zijn te benoemen in een uitputtende lijst, waarmee het aantal scenario's voor oplossingen dus wordt beperkt
    - Per scenario aan te geven of deze kan worden uitgesloten danwel nader moet worden onderzocht, en
    - Wat de gevolgen zijn van uitkomsten van dit nadere onderzoek.

Uitputtende lijst van scenario's met consequenties voor de discussie over de inpasbaarheid van historische trams op het Havenstraatterrein

Kortweg zien partijen drie basisscenario's:

1. Een derde partij neemt de exploitatie en de collectie over en zorgt voor een oplossing buiten het Havenstraatterrein.
2. De tramorganisaties gaan zelf geheel naar locatie(s) buiten het Havenstraatterrein.
3. Inpassing 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.

Werkafspraken per scenario

<u>Scenario 1</u>
De tramorganisaties en de gemeente Amsterdam stellen 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. De uitsluiting van dit scenario betekent niet dat er geen samenwerking op deelonderwerpen met bijvoorbeeld het GVB wordt voorzien, zoals formalisering van (extra) stalling op de Lekstraat of samenwerking in de exploitatie van de toeristentram.

<u>Scenario 2:</u>
De tramorganisaties zien scenario 2 als mogelijk potentievol. De gemeente stelt dat het al verschillende malen onderzoek heeft laten verrichten naar potentiële alternatieve locaties (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. Niettemin is de gemeente bereid toch nog eens alternatieve locaties te laten onderzoeken, op voorwaarde dat het aantal wordt beperkt, en dat daarmee andere mogelijke alternatieve locaties worden uitgesloten en niet meer aan de orde zullen komen. De tramorganisaties gaan hiermee akkoord.

Partijen spreken af dat de volgende [vijf/zes] alternatieve locaties voor het Havenstraatterrein nader worden onderzocht en andere locaties daarmee worden uitgesloten van verder debat. Doel is een of meer alternatieven gefundeerd te kunnen uitsluiten danwel deze als serieus alternatief naast het Havenstraatterrein te kunnen stellen.

1. Amsterdamse Bos: Parkeerterrein Kop Bosbaan (locatie 4b van de quickscan van juli 2016)
2. Amsterdamse Bos: Ten zuiden van het gasontvangststation (locatie 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 gereedkomen van werkzaamheden aan A9.
5. Remise Lekstraat vanaf 2023.
6. *[[De 'Landtong-variant' (een perceel grond net buiten het Havenstraatterrein)]]*

Ad 1 en 2
Met betrekking tot de opties in het Amsterdamse Bos (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 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 optie 3 en 4.

Ad 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 november 2019].

Ad 5
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 november 2019].

Ad 6
[[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.]]

Gevolgen van uitkomsten van het nadere onderzoek
De uitkomsten van het nadere onderzoek leiden ofwel tot het gefundeerd uitsluiten van een of meer of alle alternatieven ofwel als serieus alternatief naast inpassing op het Havenstraatterrein.

Scenario 3
[redacted] heeft voorgesteld om kaders te vragen van de gemeente Amsterdam de aan de hand van een aantal vragen:
1. Wat wil de gemeente wel/niet ondersteunen?

    a. Functie: exploitatie binnen afgestemde roosters, collectievorming, beheer en behoud, museumfunctie
    b. Herkomst: Amsterdams, niet Amsterdams
    c. Capaciteitsbeslag: stalling voor exploitatiewagens, stalling voor collectie, overig (kantine, douche etc)
    d. Activiteiten: Boslijn, stadslijn, overig (evenementen etc)
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?

Partijen zijn akkoord met het voorleggen van deze vragen aan de gemeente.

***