3.8.1

Meervaart
Podiumonderzoek fase 2

Eindrapportage

In opdracht van: stadsdeel Osdorp, stadsdeel Slotervaart en stadsdeel Geuzenveld

juni 2004

10.2.e
afdeling Service Projecten en Advies (SPA)
Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling
Gemeente Amsterdam

Inhoud

1. Inleiding 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Podiumonderzoek fase 1: Orientatie 3
1.3 Podiumonderzoek fase 2: Uitwerking scenario's 4

2. Werkwijze 5
2.1 Themabijeenkomsten 5
2.2 Onderlinge relatie en aansturing 6

3. Resultaten onderzoek 7
3.1 Uitkomsten scenario's 7
3.2 Uitkomsten aansturing Meervaart 8

4. Reactie portefeuillehouders 10
4.1 Voorkeuren voor scenario's 10
4.2 Voorkeuren sturingsmogelijkheden 10

5. Vervolg 12
5.1 Taskforce financiën 12
5.2 Nieuw convenant 12

Bijlagen

1. Notitie aan portefeuillehouders 11 maart 2004
2. Verslag bijeenkomst Geuzenveld 20 april 2004
3. Verslag inhoudelijke bijeenkomst 22 april 2004
4. Vergelijking Meervaart met 6 andere theaters
5. Overzicht herkomst publiek theaters
6. Verslag financiële bijeenkomst 29 april 2004
7. Notitie aan portefeuillehouders 24 mei 2004
8. Notulen portefeuillehoudersoverleg 25 mei 2004

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De Meervaart is een theater-en vergadercentrum gelegen in het stadsdeel Osdorp. Recentelijk is het gebouw grondig verbouwd en uitgebreid. De subsidiegrondslag van de Meervaart dateert uit 1990. De stadsdelen Slotervaart, Geuzenveld en Osdorp subsidiëren tot nu toe een evenredig bedrag structureel. Van de drie stadsdelen heeft Osdorp een coördinerende rol.

In een samenwerkingsovereenkomst bekrachtigen de drie stadsdelen afspraken over onder andere de programmering van de Meervaart. In de huidige overeenkomst (2002-2005) is afgesproken om onderzoek te laten verrichten naar de toekomstige positie van de Meervaart qua doelstelling, bestuurlijk model, financiering en exploitatie. Eind december 2003 heeft het stadsdeel Geuzenveld aangegeven zich na 2005 te willen terugtrekken uit de samenwerking. Deze intentie heeft de noodzaak van een onderzoek naar de positie van de Meervaart des te actueler gemaakt.

1.2 Podiumonderzoek fase 1: Oriëntatie

Begin 2003 hebben de drie stadsdelen SPA de opdracht gegeven om een onderzoek te doen naar de toekomstige situatie van de Meervaart. In samenwerking met de ambtelijke beleidsgroep[1] is allereerst verkend welke vraagstukken spelen rond de onderlinge samenwerking tussen de stadsdelen en rond de aansturing van De Meervaart. Dit onderzoek heeft geleid tot een analyse (zie bijlage 1.) die besproken is in een gezamenlijk portefeuillehoudersoverleg van 9 maart. jl. De portefeuillehouders konden zich vinden in de analyse. De analyse sloot af met drie scenario's voor de toekomstige samenwerkingsrelatie tussen de drie stadsdelen. Het betrof de volgende scenario's:

	Elementen:
Scenario 1. *'Optimaliseren binnen huidige structuur'*	- De drie stadsdelen blijven verantwoordelijk - Verantwoordelijkheden, bevoegdheden en risico's gelijk - Vernieuwde en uitgewerkte samenwerkingsovereenkomst
Scenario 2. *'Optimaliseren met vereenvoudiging structuur'*	- Geuzenveld trekt zich terug - variant 1. bedrag uit stadsdeelfonds van Geuzenveld wordt toegevoegd aan Osdorp - variant 2. subsidie Geuzenveld blijft ongewijzigd, maar Geuzenveld draagt geen verantw. en risico meer. - gelijke verantwoordelijkheid en risico Osdorp-Slotervaart - samenwerkingsovereenkomst Osdorp-Slotervaart
Scenario 3. *'Overdragen aan centrale stad'*	- De drie stadsdelen trekken zich terug - Overdracht aan centrale stad (Kunstenplan 2009 – 2012) - Overgangsfase tot 2009

Schema 1. Scenario's

De portefeuillehouders van Osdorp en Slotervaart hadden voorkeur voor het eerste scenario. De portefeuillehouder van Geuzenveld zag het meest in het derde scenario. Het tweede scenario zou voor elk stadsdeel een goed alternatief kunnen zijn. Hierbij zag de portefeuillehouder van Geuzenveld het liefst dat de subsidie niet meer via Geuzenveld loopt.

[1] De ambtelijke beleidsgroep bestaat uit:
Marjon de Groot, afdelingshoofd Osdorp (wordt vanaf juni jl. tijdelijk vervangen door sectorhoofd Peter Lagendaal)
Fatiha Salhi, ambtelijk vertegenwoordiger Osdorp (wordt vanaf juni jl. tijdelijk vervangen door Alexandra John)
Martijn de Graaf, ambtelijk vertegenwoordiger Geuzenveld
Jantien Bosscher, ambtelijk vertegenwoordiger Slotervaart

1.3 Podiumonderzoek fase 2: Uitwerking scenario's

De portefeuillehouders gaven SPA de opdracht om met name het tweede scenario uit te werken. Beide andere scenario's zouden slechts op hoofdlijnen worden beschreven. De uitkomsten zijn in hoofdlijnen besproken in het portefeuillehoudersoverleg van 25 mei jl. (zie bijlage 8.)

Voorliggende eindrapportage vormt een afsluiting van het podiumonderzoek fase 2. Hoofdstuk twee beschrijft de gevolgde werkwijze. In hoofdstuk drie worden de uitkomsten van het onderzoek weergegeven. Hoofdstuk vier bevat de reactie van de portefeuillehouders op de onderzoeksresultaten. Het rapport sluit af met de gemaakte vervolgafspraken en het beoogde eindresultaat: een nieuw samenwerkingsconvenant.

2. Werkwijze

2.1 Themabijeenkomsten

In fase 2 van het onderzoek zijn in de maanden april en mei jl. in totaal vier themabijeenkomsten met ambtelijk vertegenwoordigers van de drie stadsdelen georganiseerd. Doel van de bijeenkomsten was om de verschillende aspecten van de scenario's met elkaar te verkennen. Elke bijeenkomst had een eigen thema. Afhankelijk van het thema namen naast de leden van de ambtelijke werkgroep ook anderen aan de bijeenkomsten deel. Het onderstaand schema bevat een overzicht van de inhoud van de bijeenkomsten. De bijlagen 2 t/m 6 bevatten de verslagen van de bijeenkomsten.

	Onderwerp	Datum	Input	Deelnemers	Resultaat
Themabijeenkomst positie Geuzenveld	Verkennen van de mogelijkheden van terugtrekken Geuzenveld	20 april 2004	Archiefonderzoek, gesprekken met Concern Financiën, Juridische Zaken en Cebeon	Ambtelijke werkgroep + financieel deskundigen stadsdelen + 10.2.e van Concern Financiën	Concl.: Een evt. financieel terugtrekken Geuzenveld is heel lastig
Themabijeenkomst Inhoudelijk	Optimaliseren aansturing Geuzenveld	22 april 2004	Directie Meervaart, Zuidpleintheater Rotterdam, Haarlem, VSCD, K&C DMO	Ambtelijke werkgroep + directie Meervaart	Verg. resultaten Meervaart met andere theaters, relatie met subsidiegever
Themabijeenkomst Financieel	Subsidierelatie met de Meervaart	29 april 2004	Gesprekken met financieel deskundigen	Ambtelijke werkgroep + financieel deskundigen stadsdelen	Voorstel voor wijziging subsidierelatie
Themabijeenkomst Aansturing	Verkennen van mogelijkheden aansturing	13 mei 2004	Gesprekken met K&C van DMO	Ambtelijke werkgroep + 10.2.e van K&C DMO	Ideeën voor wijze van aansturing

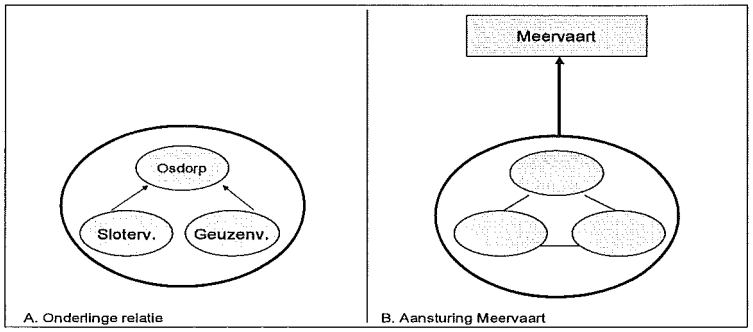
Schema 2. Themabijeenkomsten

De uitkomsten van de bijeenkomsten zijn op hoofdlijnen weergegeven in een notitie (zie bijlage 7). Deze notitie is opgesteld ter voorbereiding van het portefeuillehoudersoverleg van 25 mei 2004.

2.2 Onderlinge relatie en aansturing

In het onderzoek is een onderscheid gemaakt tussen enerzijds de onderlinge relatie tussen de stadsdelen en anderzijds de aansturing van de Meervaart. Dit onderscheid is hieronder schematisch weergegeven.

Ten aanzien van de onderlinge relatie speelde met name de wens van Geuzenveld om zich terug te trekken uit het samenwerkingsverband. Wat betreft de aansturing van de Meervaart ging het vooral om optimalisering van de subsidierelatie met de Meervaart.



Schema 3. Onderscheid in onderzoek

3. Resultaten onderzoek

3.1. Uitkomsten scenario's

Per scenario zijn de mogelijkheden en onmogelijkheden ten aanzien van de onderlinge samenwerkingsrelatie onderzocht. Hieronder zijn de bevindingen per scenario beschreven (zie ook bijlage 7)

Scenario 1. Voortzetten samenwerkingsverband tussen de drie stadsdelen
In dit scenario wordt de onderlinge samenwerking tussen de drie stadsdelen op bestaande voet voortgezet. Afgezien van de voorkeuren van de stadsdelen zijn er in principe geen belemmeringen om op de ingeslagen weg voort te gaan. Dit scenario doet recht aan de intentie waarmee de centrale stad de Meervaart destijds aan de drie stadsdelen heeft overgedragen. Bovendien past het bij de lange termijn verplichtingen die de stadsdelen zijn aangegaan met hun goedkeuring van de verbouwing en uitbreiding van de Meervaart à fl. 20 miljoen in 1995.

Scenario 2. Terugtrekken Geuzenveld
In dit scenario is onderzocht op welke wijze Geuzenveld zich zou kunnen terugtrekken uit de samenwerkingsovereenkomst. Uitgangspunt hierbij was de continuering van de financiële bijdrage van Geuzenveld. Onderzocht zou worden in hoeverre de geldstroom kan worden verlegd. Uit gesprekken met Concern Financiën en de Raad van de Stadsdeelfinanciën blijkt dat dit heel lastig, zo niet onmogelijk is. Een dergelijk voorstel moet worden voorgelegd aan de Raad van de Stadsdeelfinanciën. Daarvoor zou moeten worden teruggegrepen op de startbudgetten, en opnieuw alle uitgaven in het cluster voorzieningen van de drie stadsdelen worden geijkt. De inschatting is dat dit een zeer lastige, tijdrovende en langdurige procedure is die geen garantie biedt op succes. Er gelden daarbij grofweg dezelfde argumenten als bij de adviesaanvraag in 1992. Volgens Concern Financiën is het meer voor de hand liggend dat de stadsdelen zelf in de nieuwe samenwerkingsovereenkomst afspraken maken die tegemoetkomen aan de wensen van de individuele stadsdelen.

Een vraag die daarnaast speelde was in hoeverre de stadsdelen überhaupt verplicht zijn om de Meervaart te blijven subsidiëren. Tegen deze achtergrond is onderzocht op welke wijze en met welke verplichtingen de Meervaart destijds is overgedragen aan de drie stadsdelen. Vast staat dat in 1990 de zeggenschap en het budget voor de Meervaart is overgedragen aan de drie stadsdelen. Welke verplichtingen hiermee gepaard gaan, staan in de thans beschikbare documenten niet expliciet verwoord. Juridische zaken van de centrale stad heeft de stukken uit de tijd van de overdacht bestudeerd[2]. Hieruit blijkt niet dat de stadsdelen juridisch gezien blijvend verplicht zijn om de Meervaart te subsidiëren.

Aan de andere kant is de Meervaart destijds wel met een bepaalde intentie aan de stadsdelen overgedragen. Zo bevat de brief van de Raad van de Stadsdeelfinanciën aan B&W van 1992 uitspraken over het karakter van de voorziening en de aard van de regeling.[3]

En tot slot, in 1995 zijn de drie stadsdelen financiële verplichtingen aangegaan. Er is toen voor ca. fl. 20 miljoen geïnvesteerd in de verbouw en uitbreiding van de Meervaart. In 2030 zal de laatste lening

---

[2] Het betreft de volgende documenten:
- Financiële regeling ten aanzien van stichtingskosten en exploitatie, Gemeenteblad afd. 1, 21 januari 1981
- Raadsbesluit nr. 1293 Financiering van het negatieve saldo van de Stichting van de Meervaart, 19 oktober 1989
- Brief van de wethouder voor de Financiën F. de Grave aan de Raad van de Stadsdeelfinanciën, 17 januari 1992
- Brief van de Raad van de Stadsdeel-Financiën aan College van B&W, 3 maart 1992
- Brief van de Wethouder voor de Financiën P Jonker aan de Voorzitter van de Stadsdeelraad Osdorp, 2 maart 1993

[3] Het betreft de volgende passages:
"De subsidiëring van De Meervaart heeft betrekking op de realisatie van een aantal sociale en kulturele voorzieningen die met name ten goede komen aan de bewoners van de Westelijke Tuinsteden." en *"Uitgangspunt destijds was dat het bestaande voorzieningenniveau van de gemeente Amsterdam aan de stadsdelen moest worden overgedragen, het liefst in de vorm van een algemene uitkering."* Wat betreft het karakter van de regeling, wordt het volgende gezegd: *"Alle stadsdelen hebben echter een historisch gegroeid pakket aan sociale en kulturele voorzieningen overgedragen gekregen met bestaande subsidieverhoudingen en verplichtingen. In die zin was er nergens sprake van direct 'vrij besteedbaar geld', maar moet het beleid van de stadsdelen vertrekken vanuit de door de centrale stad in het verleden gemaakte keuzen en aangegane verplichtingen".*

zijn afgelost. Met hun toestemming voor de verbouwing zijn de drie stadsdelen lange termijn verplichtingen aangegaan.

De conclusie is dat er nogal wat haken en ogen zitten aan een mogelijk terugtrekken van Geuzenveld. Zeker als het gaat om een (abrupte) vermindering van de subsidie en/of het sleutelen aan de uitkeringen van het stadsdeelfonds.

Scenario 3.
Het overdragen van De Meervaart aan de centrale stad lijkt op dit moment geen haalbare kaart. De termijn om een aanvraag voor het huidige Kunstenplan in te dienen is verstreken. Het volgende Kunstenplan loopt van 2009 - 2012. Daarnaast blijft het onzeker of een aanvraag zal worden gehonoreerd.

3.2 Uitkomsten aansturing Meervaart

In de themabijeenkomsten is niet alleen gesproken over de samenwerkingsrelatie van de drie stadsdelen. Ook de aansturing van de Meervaart kwam aan de orde. Er zijn verschillende suggesties voor verbetering gedaan. Hieronder volgt een samenvatting.

1. De stadsdelen willen in onderling overleg zoeken naar andere manieren om de subsidierelatie met De Meervaart vorm te geven. Dit kan consequenties hebben voor zowel de hoogte van de subsidie als de voorwaarden waaronder de subsidie wordt verstrekt.

2. Het uitgangspunt is dat De Meervaart kan blijven voortbestaan als theater. Het is van geen van de betrokken stadsdelen de bedoeling dat De Meervaart als gevolg van het wegvallen van subsidie failliet gaat.

3. De stadsdelen zijn van mening dat de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van de Meervaart eenduidig bij de Meervaart zelf zou moeten liggen. Dit betekent dat indien er tekorten ontstaan, de Meervaart deze zelf middels bezuinigingen binnen de exploitatie moet inhalen. Theoretisch zou dit kunnen leiden tot een faillissement. Omgekeerd, als De Meervaart meevallers heeft in de exploitatie, zou De Meervaart deze niet af hoeven te staan. Een formulering over de eindverantwoordelijkheid moet worden opgenomen in de nieuwe samenwerkingsovereenkomst.

4. Het is mogelijk om een voorziening te treffen voor situaties waarbij de exploitatie onder een vooraf bepaald voorzieningenniveau daalt. De financieel deskundigen van de drie stadsdelen raden dit echter af omdat hiermee de stadsdelen uiteindelijk toch de verantwoordelijkheid nemen. Zowel richting de Meervaart als richting de geldschieters wordt dit niet wenselijk geacht.

5. Qua subsidierelatie doet het daadwerkelijk doorvoeren van budgetsubsidiëring het meest recht aan positie die de stadsdelen willen innemen. Voor een effectieve budgetsubsidiëring moeten de stadsdelen helder hebben welke doelen zij precies met de Meervaart hebben. Deze doelen worden vervolgens vertaald in te behalen resultaten door De Meervaart. De Meervaart kan dan worden aangesproken op behaalde resultaten.

6. De subsidie en de te leveren prestaties dienen meer dan nu het geval is op elkaar te zijn afgestemd. Een van de manieren om dit mogelijk te maken is door de subsidie op te splitsen. Een mogelijkheid is om een vast deel en een variabel deel te onderscheiden. Het vaste deel is een tegemoetkoming in de vaste lasten en het variabele deel is afhankelijk van specifieke prestatieafspraken.

Mogelijkheid 1: Onderscheid vast en variabel subsidiedeel
Een mogelijk is om in de subsidieverstrekking een onderscheid te maken tussen vast deel en een variabel deel. Het vaste subsidiedeel is een waarderingssubsidie. Deze subsidie is bedoeld als tegemoetkoming in de kosten om De Meervaart draaiend te houden, uitgaande van de verantwoordelijkheid die de drie stadsdelen hebben voor de Meervaart. En van de waardering die de stadsdelen hebben voor de aanwezigheid van een dergelijke voorziening in hun gebied.

In overleg met de Meervaart kan de hoogte van dit bedrag moeten worden vastgesteld. De stadsdelen stellen in programmatische zin geen eisen aan de besteding van dit vaste subsidiedeel. Wel wordt de zakelijke/financiële kant van het reilen en zeilen beoordeeld aan de hand van verschillende parameters. Eventuele tegenvallers én meevallers komen voor rekening van De Meervaart. Hiermee wordt creatief ondernemerschap gestimuleerd. Periodiek, bijvoorbeeld eens in de vier jaar, kan worden bekeken in hoeverre de subsidie moet worden voortgezet. Tevens kunnen de stadsdelen De Meervaart verzoeken om een plan te ontwikkelen op welke wijze de subsidie in een bepaalde termijn kan worden afgebouwd.

Het variabele deel van de subsidie is gekoppeld aan specifieke prestatieafspraken. Dit kunnen niet-commerciële activiteiten zijn, zoals bijvoorbeeld niet-westerse programmering, jeugdvoorstellingen, evenementen voor de buurt, etc; activiteiten waarbij de opbrengsten uit de kaartverkoop niet kostendekkend zijn.
Deze afspraken maakt elk stadsdeel met de Meervaart afzonderlijk. Immers, de wensen kunnen per stadsdeel verschillend zijn. Op deze manier hoeven stadsdelen niet te betalen voor wat ze niet afnemen. Afspraken kunnen gemaakt worden over voorstellingen/activiteiten voor bepaalde doelgroepen of met specifieke thema's. Ook een korting voor bezoekers uit het eigen stadsdeel kan een mogelijkheid zijn. De stadsdelen bepalen ieder wat en hoeveel ze willen afnemen. De Meervaart geeft aan tegen welke prijs zij het gewenste product kan leveren. Uiteraard kunnen de drie stadsdelen besluiten ook sommige producten gezamenlijk in te kopen.

Een iets andere mogelijkheid is om niet specifieke productafspraken per stadsdeel te maken, maar om gezamenlijk een afspraak te maken over een te behalen prestatie die gekoppeld is aan het gemeenschappelijk doel dat de stadsdelen hebben. Bijvoorbeeld, als het doel is om de sociale participatie te bevorderen, dan kan afgesproken worden dat tenminste x % van de bezoekers uit het eigen gebied komt. In de huidige samenwerkingsovereenkomst tussen de stadsdelen wordt een dergelijke voorwaarde ook gesteld, maar er is geen consequentie aan verbonden. De voorwaarde is ook niet opgenomen in de subsidieovereenkomst met De Meervaart. Bovendien zijn er aanwijzingen dat het daar genoemde percentage van 60% niet realistisch is. Een deel van de subsidie zou afhankelijk gesteld moeten worden aan het jaarlijks daadwerkelijk behalen van de afgesproken prestatie.

Bovenstaande suggesties houden een andere wijze van subsidiering in. De huidige werkwijze waarbij Osdorp namens de drie stadsdelen richting De Meervaart de regie voert, lijkt met name wat betreft het variabele deel, lastiger realiseerbaar. Indien gekozen wordt voor deze mogelijkheid, behoeft de structuur enige aanpassing. Daarnaast is een financieel onderzoek nodig waarin onderzocht welk deel van de subsidie vast en welk deel variabel zou kunnen zijn.

Mogelijkheid 2: Versterken aansturing middels de Balanced Scorecard
Om de verrichtingen van De Meervaart beter te kunnen volgen en sturen kan de methodiek van de Balanced Scorecard worden gehanteerd. De essentie van deze methodiek is kwantificering en outputformulering op alle relevante ondernemingsgebieden. Relevante hoofdgebieden zijn het maatschappelijk rendement, het financiële domein, de interne organisatie, de klantprocessen en het groei-of leervermogen van de organisatie. De scorecard kan een bindende en motiverende werking hebben, zowel voor De Meervaart zelf, als voor de stadsdelen. Het gesprek met De Meervaart over de ondernemingsdoelen, de herformulering daarvan, de keuzes in kritische succesfactoren, prestatie-indicatoren en bijbehorende metingen levert op dat de ondernemingsstrategie 'tussen de oren' van de betrokkenen komt. Geleverde prestaties worden gemeten en beoordeeld in het perspectief van de vraag, of het moet veranderen, of de doelstellingen gehaald worden of niet. Het motiverende is dat het vooral gaat over de toekomst.

Het succesvol toepassen van deze methodiek vergt een tijdsinvestering van de Meervaart én de drie stadsdelen. Hierbij gaat het niet alleen om een eenmalige invoering van de methodiek (het vaststellen van de parameters etc.), maar ook om het gebruik daarna.

Het is in principe mogelijk om de methodiek toe te passen in combinatie met de andere hierboven beschreven mogelijkheid.

4. Reactie portefeuillehouders

4.1 Voorkeuren voor scenario's

De keuze van een scenario heeft onder andere gevolgen voor de aansturing van de Meervaart. De resultaten van het onderzoek kunnen aanleiding zijn voor andere wensen of voorkeuren ten aanzien van de onderlinge samenwerking. Om deze reden is de portefeuillehouders de vraag gesteld om zich nogmaals uit te spreken over het gewenste scenario.

In het PHO van 25 mei jl. (bijlage 8 bevat een verslag) gaven Osdorp en Slotervaart aan dat hun voorkeur ongewijzigd blijft. Geuzenveld gaf aan dat zij wel de Meervaart willen blijven subsidiëren, zij het op een andere manier dan voorheen.[4]

Conclusies
In het portefeuillehoudersoverleg werden de volgende conclusies getrokken:
1. Osdorp en Slotervaart zullen de Meervaart gezamenlijk gaan aansturen.
2. Geuzenveld zal de Meervaart niet mede aansturen, maar wel blijven subsidiëren.
3. De subsidie van Geuzenveld worden veranderd in een basisbedrag en een pluspakket.
4. Er zal een financieel onderzoek plaatsvinden voor het bepalen van de hoogte en de verhouding vast/variabel. Ook de vraag hoe om te gaan met exploitatierisico's wordt hierin meegenomen.
5. Afspraken zullen worden vastgelegd in een nieuwe samenwerkingsovereenkomst voor 4 jaar.

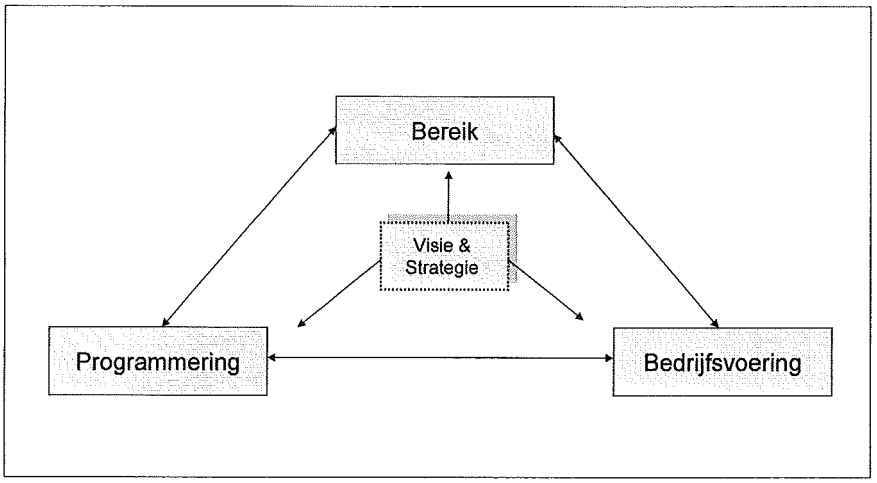
4.2 Voorkeuren sturingsmogelijkheden

Geuzenveld zal in de nieuwe situatie de aansturing van de Meervaart in grote lijnen overlaten aan Osdorp en Slotervaart. Osdorp en Slotervaart zullen gezamenlijk bepalen op welke wijze en op welke aspecten zij de Meervaart willen aansturen. Om de verrichtingen van de Meervaart beter te kunnen volgen en sturen zal de methodiek van de Balanced Scorecard worden gehanteerd.

Ten aanzien van de Meervaart kunnen drie hoofdgebieden worden onderscheiden. Het betreft de volgende gebieden:
- Bereik
- Programmering
- Bedrijfsvorming

In onderstaand schema (schema 4.) zijn de gebieden weergegeven.

[4] De portefeuillehouder van Geuzenveld motiveerde deze keuze als volgt: *"Het uitgangspunt van Geuzenveld is dat de Meervaart moet blijven bestaan. Gezien de problematiek waarvoor we ons als stadsdeel zien staan, heeft kunst en cultuur voor ons niet de hoogste prioriteit. Voor het gebied is de Meervaart echter een belangrijke culturele voorziening. Tegen deze achtergrond kiezen wij voor scenario 2. Hierbij willen we dat wat nodig is voor het voortbestaan van de Meervaart blijven financieren. Het gaat dan om een subsidie in de vorm van een doeluitkering, waarbij Geuzenveld zich niet bemoeit met de besteding ervan. Indien Geuzenveld wensen heeft op het gebied van specifieke voorstellingen, projecten of kortingen wil zij rechtstreeks bij de Meervaart kunnen inkopen. Deze afspraken vormen daarmee een variabel deel van de subsidie."*



Schema 4. Sturing Meervaart (Balanced Scorecard)

Per gebied zullen prestatie-indicatoren worden vastgesteld. Mogelijk relevante prestatie-indicatoren zijn:

Bereik	Programmering	Bedrijfsvorming
- % bezoekers uit Nieuw West - bezettingsgraad voorstellingen % marketing gericht op Nieuw West	- aantal jeugdvoorstellingen - aantal niet-westerse voorstellingen - verhouding traditionele en vernieuwende voorstellingen	- transparante begroting (onderscheid cultureel / commercieel) - reservering (min. – max.)

Schema 5. hoofdgebieden met prestatie-indicatoren

Voor de werkbaarheid is het van belang om een aantal criteria te beperken tot de meest relevante, gezien vanuit het perspectief van de stadsdelen. Uitgangspunt zou moeten zijn dat het resultaat telt. De wijze waarop, is aan de Meervaart om zelf te bepalen. Wat betreft de bedrijfsvorming kunnen wel eisen worden gesteld aan zaken als de presentatie van de cijfers. Zo zou een onderscheid tussen de culturele (theater) en de commerciële (zaalverhuur) kosten en opbrengsten heel verhelderd zijn. Ook wat betreft de reservering kunnen de stadsdelen eisen stellen.

Voor een aantal specifieke zaken, zoals het artistieke gehalte van de programmering, is een deskundig oordeel nodig. Deze deskundigheid is niet bij de stadsdelen zelf aanwezig. Indien behoefte is aan een oordeel over de kwaliteit van de programmering, is een advies van buiten nodig. Zo kunnen bijvoorbeeld leden van de Kunstraad gevraagd worden om te adviseren. De stadsdelen kunnen wel eisen stellen aan de kwantiteit van de programmering, met andere woorden het aantal voorstellingen.

Procedure
Nadat de stadsdelen hebben aangegeven welke gebieden zij belangrijk vinden, kan de Meervaart worden gevraagd om deze zaken uit te werken tot een voorstel. In nauw overleg tussen de stadsdelen en de Meervaart zal dan de hoogte van de prestaties moeten worden vastgesteld. Uitgangspunt daarbij is dat de eisen realistisch zijn. Ook zal moet worden afgesproken hoe 'hard' iedere eis is.

5. Vervolg

5.1 Taskforce financiën

In het portefeuillehoudersoverleg van 25 mei jl. is afgesproken dat de subsidie van Geuzenveld zal worden veranderd in een vast deel en een variabel deel (zie bijlage 8). Hiertoe zal moeten worden uitgezocht wat een reële verhouding is tussen het vaste en het variabele deel. Vragen die hieruit voortvloeien zijn:

- Wat heeft de Meervaart minimaal nodig om als theater te blijven voortbestaan?
- Wat is nodig voor specifieke programmering?

In het portefeuillehoudersoverleg is afgesproken om een taskforce in te stellen die deze vragen nader onderzoekt. De volgende opdracht werd geformuleerd:

Opdracht
Maak een berekening voor 2005 waarbij op basis van de huidige exploitatie wordt aangegeven wat nodig is om de Meervaart als theater:

1. zonder programmering in stand te houden;
2. met een basisprogrammering (huidige situatie) in stand te houden;
3. met extra's (bijv. extra niet-westerse programmering) te exploiteren.

Uitwerking in twee varianten:
1e variant: uitsluitend theater
2e variant: theater in combinatie met zaalverhuur/congres

Beoogd resultaat
Het beoogde hoofdresultaat is inzicht in een reële verhouding tussen vaste / variabele subsidie. Daarnaast zal de discussie ook suggesties opleveren over zaken als: de presentatie van exploitatiegegevens (bijvoorbeeld onderscheid tussen culturele en commerciële kosten en opbrengsten), suggesties voor een zakelijke en effectieve wijze van aansturing, etc. Interessante suggesties zullen als voorstel worden verwerkt in het nieuw op te stellen convenant.

Taskforce-leden:

[redacted] 10.2.e

Planning
Eind september zullen de werkzaamheden van de taskforce zijn afgerond.

5.2 Nieuw convenant

De uitspraken van de portefeuillehouders in het overleg van 25 mei jl. vormen het vertrekpunt voor het nieuwe convenant voor 2006 – 2010. Als de resultaten van het taskfoce besproken zijn door de portefeuillehouders zullen deze worden verwerkt in het nieuwe convenant. Gelijktijdig wordt uitgezocht welke consequenties de veranderingen hebben voor de juridische kant van de subsidierelatie. Blijft bijvoorbeeld de formele subsidierelatie bij Osdorp, of is het beter om drie subsidiegevers onderscheiden? Ook deze uitkomsten zullen worden verwerkt in het convenant. De planning is om een concept convenant in oktober 2004 aan de portefeuillehouders voor te leggen.

SPA is gevraagd om te helpen bij de totstandkoming van de nieuwe samenwerkingsovereenkomst.

Bijlagen

Bijlage 1.

Notitie

Aan:	Portefeuillehouders stadsdelen Osdorp, Slotervaart/Overtoomseveld, Geuzenveld/Slotermeer
Van:	Ambtelijke beleidsgroep en Marianne Volkers (DMO/SPA)
Betreft:	Bespreking notitie 'Uitwerking onderzoeksvraag theater Meervaart' dd. 2 maart 2004, in het portefeuillehoudersoverleg van 9 maart 2004
Datum:	11 maart 2004

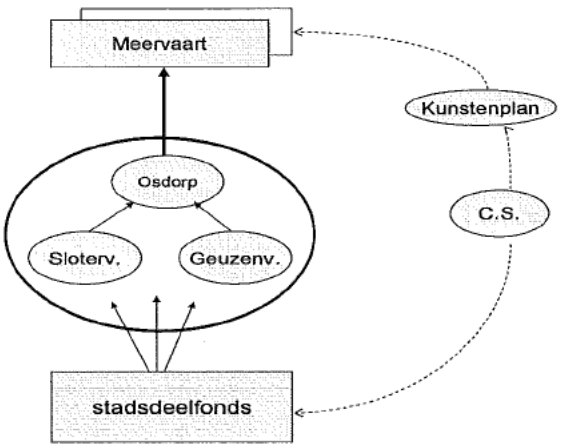
1. Inleiding

Op 9 maart 2004 hebben de portefeuillehouders in het bijzijn van de ambtelijke beleidsgroep en [redacted] (DMO/SPA) de notitie Uitwerking onderzoeksvraag theater Meervaart' dd. 2 maart 2004' besproken. De portefeuillehouders konden zich in grote lijnen vinden in de analyse. Op enkele punten[5] zijn opmerkingen gemaakt. Deze opmerkingen zijn in de voorliggende notitie verwerkt. Daarnaast hebben de portefeuillehouders hun voorkeur uitgesproken over nader te onderzoeken scenario's.

In deze notitie zijn de op 9 maart jl. gemaakte opmerkingen van de portefeuillehouders verwerkt. De notitie besluit de door portefeuillehouders uitgesproken voorkeur voor nader te onderzoeken scenario's.

2. Huidige situatie

De stadsdelen Osdorp, Geuzenveld/Slotermeer en Slotervaart/Overtoomseveld dragen gezamenlijk de verantwoordelijkheid voor de instandhouding van De Meervaart. Vanaf 1990 subsidiëren zij De Meervaart structureel met een evenredig bedrag via het stadsdeelfonds. Osdorp onderhoudt de formele subsidierelatie met de Meervaart. Afspraken en verantwoordelijkheden zijn vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst. Hieronder is de situatie schematisch weergegeven. NB. voor de volledigheid is met een stippellijn aangegeven dat er recent subsidie is aangevraagd bij het Kunstenplan (Centrum voor talentontwikkeling).

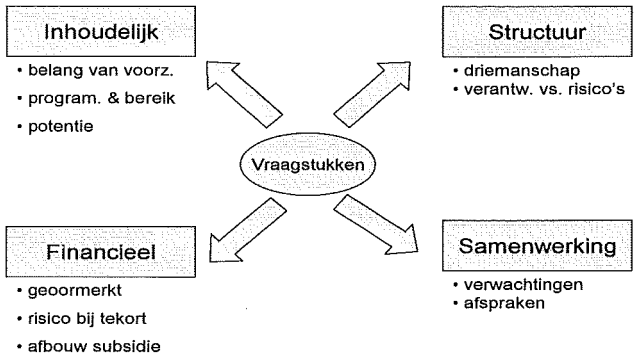


Figuur 1. Huidige structuur

[5] Het betreft: Inhoudelijk, 1e gedachtenstreepje, Financieel 1e, 2e en 3e gedachtenstreepje, Structuur 1e gedachtenstreepje.

3. Vraagstukken

Uit de gesprekken komt naar voren dat op verschillende terreinen of dimensies vraagstukken spelen. In de onderstaande figuur zijn deze schematisch weergegeven.



Figuur 2. Vraagstukken met betrekking tot De Meervaart

Inhoudelijk

- De stadsdelen Osdorp en Slotervaart hechten groot belang aan De Meervaart als voorziening in Nieuw West. Voor het stadsdeel Geuzenveld geldt dit in mindere mate. Geuzenveld ziet de Meervaart meer als stedelijke voorziening. Dit heeft onder andere te maken met de uitstraling van de Meervaart, de locatie van de Meervaart buiten het eigen stadsdeel en het relatief beperkte gebruik dat bewoners van het eigen stadsdeel van de voorziening maken.
- Met name Geuzenveld vindt dat de programmering meer dan nu het geval is afgestemd moet worden op de populatie van het stadsdeel. Dit stadsdeel is van mening dat het bereik onder met name allochtone groepen moet worden vergroot. Met een verfijnd meetinstrument dient De Meervaart de resultaten op dit vlak zichtbaar te maken. Ook Slotervaart hecht belang aan een nauwkeuriger herleiding van de bezoekers.
- Er lijken verschillende ambities te zijn ten aanzien van de potentie van de Meervaart. Met name Slotervaart is van mening dat er veel meer mogelijk is (o.a. festivals, De Meervaart op locatie, korting voor bewoners eigen stadsdelen, etc.).

Financieel

- Er is discussie over de vraag in hoeverre het bedrag dat de stadsdelen structureel aan De Meervaart besteden 'geoormerkt' is. In 1990 is het Stadsdeelfonds in werking getreden. In het startbudget van elk van de drie stadsdelen is destijds een structureel bedrag opgenomen voor de Meervaart. Bij het vaststellen van objectieve verdeelmaatstaven, zoals aantal inwoners, wooneenheden, oppervlakte, etc. is vervolgens zo dicht mogelijk aangesloten bij de startcriteria. De berekeningssystematiek van het Stadsdeelfonds kende echter geen maatstaf voor accommodaties als De Meervaart. Voorzieningen als de Meervaart werden hierin niet specifiek genoemd. De objectieve verdeelsleutels zijn richtinggevend geworden bij de jaarlijkse uitkering van het Stadsdeelfonds. Hierdoor is het (destijds specifieke) bedrag voor de Meervaart niet meer zichtbaar op de stadsdeelbegrotingen. Gezien het ontbreken van gegevens is ook niet meer traceerbaar om welk bedrag het anno 2004 zou gaan. Dit heeft consequenties voor de 'uitneembaarheid' van het bedrag.
- In de samenwerkingsovereenkomst is niet duidelijk vastgesteld wie verantwoordelijk is als bij De Meervaart tekorten zijn ontstaan. Dit heeft bijvoorbeeld in 2002 geleid tot onderlinge verdeeldheid toen er een tekort van 5 ton euro was ontstaan als gevolg van te treffen brandmaatregelen. Geuzenveld gaf aan geen financiële bijdrage te willen leveren als oplossing voor het ontstane

tekort. Uiteindelijk heeft Osdorp de Meervaart een renteloze lening verstrekt die in vijf jaar afbetaald moet worden. De lening drukt op de exploitatie, waardoor alle drie stadsdelen impliciet meebetalen. De rentederving is echter voor rekening van Osdorp

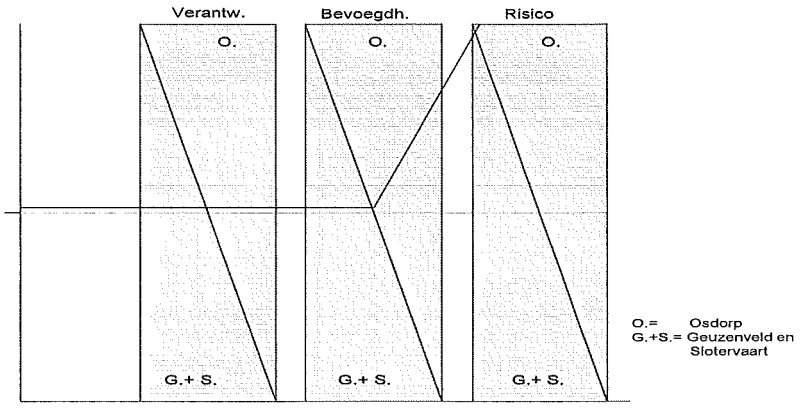
- De drie stadsdelen zijn het erover eens dat de subsidie in de toekomst moet verminderen. Over het tempo, de wijze waarop en de voorwaarden waaronder de subsidievermindering moet worden gerealiseerd lijkt verschil in visie te bestaan.
- Er is onduidelijkheid over de omvorming van exploitatiesubsidie naar budgetsubsidie en wat dit betekent qua sturingsmogelijkheden. De indruk bestaat dat De Meervaart nog uitgaat van een exploitatiesubsidie, waarin de subsidiegever een (exploitatie)tekort aanvult. Het stadsdeel Osdorp (en daarmee ook de twee andere stadsdelen) is echter overgegaan naar budgetsubsidie. In dit geval wordt van te voren op basis van een begroting een subsidiebedrag afgesproken. De subsidiënt vult in dit geval zelf het tekort aan.

Samenwerking

- Er zijn over en weer bij de stadsdelen verschillende verwachtingen van de professionaliteit van de samenwerking. Hierbij gaat het om de wijze waarop Osdorp haar verantwoordelijkheden als formele subsidieverlener vervult (o.a. vaststelling accres, beoordelen begroting, organiseren overleg, resultaatafspraken met Meervaart, etc.). Maar omgekeerd gaat het ook om wat Osdorp mag verwachten van de twee andere stadsdelen qua betrokkenheid, inbreng, aansprakelijkheid, etc. Ook is een vraag op welke wijze een meer outputgerichte sturing gerealiseerd kan worden.
- De verschillen in rolopvatting en verwachtingen dragen ertoe bij dat het maken van goede afspraken soms moeizaam gaat. Er is over en weer soms onvrede over het tempo en de manier waarop zaken geregeld worden.

Structuur

- De huidige structuur van het samenwerkingsverband wordt door elk van de drie stadsdelen in mindere of meerdere mate als moeizaam ervaren. Het met drie stadsdelen verantwoordelijk zijn en op één lijn komen en blijven, blijkt een lastige opgave. Het beoordelen van een exploitatie van een theatervoorziening van dergelijke omvang is bovendien voor geen van de betrokken partijen dagelijkse kost. Een complicerende factor is het feit dat de huidige samenwerkingsovereenkomst op een aantal vlakken geen uitsluitsel geeft over de rechten en plichten van elk van de betrokken stadsdelen.
- Voor een goed functionerend samenwerkingsverband is het van belang dat verantwoordelijkheden, bevoegdheden en risico's op één lijn liggen. Bij een bepaalde mate van verantwoordelijkheid hoort een evenredige mate van risico en omgekeerd. Wat betreft het Meervaart-samenwerkingsverband wordt dit niet door ieder zo ervaren. De drie stadsdelen hebben wat betreft de instandhouding van de Meervaart in beginsel gelijke verantwoordelijkheden en bevoegdheden. Deze zijn vastgelegd in de huidige samenwerkingsovereenkomst en worden over het algemeen ook als zodanig in de praktijk gebracht. Wat betreft het dragen van risico zijn er verschillende visies. In de samenwerkingsovereenkomst wordt dit onderwerp niet expliciet genoemd. Het stadsdeel Osdorp heeft tot nu toe soms het gevoel gehad alleen voor het risico te moeten opdraaien. Deze ervaren 'scheefheid' kan een potentiële bron van conflict zijn. In de onderstaande figuur is de situatie weergegeven.



figuur 3. Ervaren verdeling verantwoordelijkheden, bevoegdheden en risico

4. Hoe verder ?

In de vorige paragraaf zijn vier vraagstukdimensies onderscheiden. Alle vier dimensies zijn relevant en vereisen aandacht. Maar, waar te beginnen? Het voorstel is om eerst de samenwerking en structuur uit te werken, met andere woorden de rechterzijde van figuur 2. Hierna kunnen de inhoudelijke en de financiële kant volgen.

Ter verbetering van de vraagstukken rond de structuur en samenwerking zij verschillende scenario's mogelijk. In het onderstaand schema zijn drie mogelijke scenario's weergegeven.

	Elementen:
Scenario 1. *'Optimaliseren binnen huidige structuur'*	- De drie stadsdelen blijven verantwoordelijk - Verantwoordelijkheden, bevoegdheden en risico's gelijk - Vernieuwde en uitgewerkte samenwerkingsovereenkomst
Scenario 2. *'Optimaliseren met vereenvoudiging structuur'*	- Geuzenveld trekt zich terug - variant 1. bedrag uit stadsdeelfonds van Geuzenveld wordt toegevoegd aan Osdorp - variant 2. subsidie Geuzenveld blijft ongewijzigd, maar Geuzenveld draagt geen verantw. en risico meer. - gelijke verantwoordelijkheid en risico Osdorp-Slotervaart - samenwerkingsovereenkomst Osdorp-Slotervaart
Scenario 3. *'Overdragen aan centrale stad'*	- De drie stadsdelen trekken zich terug - Overdracht aan centrale stad (Kunstenplan 2009 – 2012) - Overgangsfase tot 2009

5. Voorkeur portefeuillehouders

De voorkeuren van de stadsdelen blijken verschillend. Osdorp en Slotervaart hebben een voorkeur voor het eerste scenario, Geuzenveld voor het derde scenario. Echter, voor de haalbaarheid van elk scenario is van belang dat alle drie erachter staan.

Het tweede scenario zou voor elk stadsdeel een goed alternatief kunnen zijn. Hierbij ziet Geuzenveld het liefst dat de subsidie niet meer via Geuzenveld loopt. Afgesproken wordt daarom om het tweede scenario uit te werken. Van beide andere scenario's zal kort worden aangegeven onder welke voorwaarden deze toch haalbaar zouden kunnen zijn.

Afgesproken wordt om de resultaten in een portefeuillehoudersoverleg op 25 mei 2004 van 13.00-15.00 uur te bespreken. Voor uitvoering van de opdracht zal DMO/SPA op korte termijn een vervolgofferte uitbrengen. Tussentijds is er overleg met de ambtelijke beleidsgroep.

Bijlage 2.

Verslag bijeenkomst dinsdag 20 april 2004

[redacted] SPA

Onderwerp: Verkenning mogelijkheden van terugtrekken Geuzenveld uit samenwerkingsverband De Meervaart
Datum: 20 april 2004
Deelnemers: [redacted]
Verhinderd:
Plaats: stadsdeel Osdorp

Inleiding

In de bijeenkomst is besproken op welke wijze (en met welke 'verplichtingen') De Meervaart destijds is overgedragen aan de drie stadsdelen en welke consequenties dit heeft voor de mogelijkheden voor Geuzenveld om zich terug te trekken uit het samenwerkingsverband. Welke zaken staan nu eigenlijk vast? En waar is nog onduidelijkheid over? Doel van de bijeenkomst was om gezamenlijk een helder beeld te krijgen van de feitelijke situatie.

De met vet afgedrukte zaken hieronder zijn gegevens die voor de deelnemers van de bijeenkomst vaststaan. Na elke bewering volgt een korte uitwerking of toelichting, gebaseerd op beschikbare documenten.

In 1990 is de zorg voor De Meervaart overgedragen aan de drie stadsdelen
Vast staat dat in 1990 de zeggenschap en het budget voor De Meervaart is overgedragen aan de drie stadsdelen. Welke verplichtingen hiermee gepaard gaan, staan in de thans beschikbare documenten niet expliciet verwoord. Maar in de brief van de Raad van de Stadsdeelfinanciën aan B&W van 1992 worden de wel uitspraken gedaan over het karakter van de voorziening en de aard van de regeling. Het betreft de volgende passages:
"*De subsidiëring van De Meervaart heeft betrekking op de realisatie van een aantal sociale en kulturele voorzieningen die met name ten goede komen aan de bewoners van de Westelijke Tuinsteden.*" en "*Uitgangspunt destijds was dat het bestaande voorzieningenniveau van de gemeente Amsterdam aan de stadsdelen moest worden overgedragen, het liefst in de vorm van een algemene uitkering.*" Wat betreft het karakter van de regeling, wordt het volgende gezegd: "*Alle stadsdelen hebben echter een historisch gegroeid pakket aan sociale en kulturele voorzieningen overgedragen gekregen met bestaande subsidieverhoudingen en verplichtingen. In die zin was er nergens sprake van direct 'vrij besteedbaar geld', maar moet het beleid van de stadsdelen vertrekken vanuit de door de centrale stad in het verleden gemaakte keuzen en aangegane verplichtingen*".

De bovenstaande passages geven aan met welke intentie De Meervaart destijds is overgedragen. Deze intentie speelt volgens de deelnemers mee in beslissingen die gevolgen hebben voor De Meervaart als sociaal-culturele voorziening in Nieuw West.

In het startbudget hebben de drie stadsdelen ieder fl. 688.700 meegekregen.
Pieter Jan Jongen aan MV in e-mailbericht op 14-4-04: "*De indertijd bestaande subsidie is gelijk over de drie stadsdelen verdeeld en opgeteld bij het startbudget, de facto fl 688.700 per stadsdeel. Hierbij ligt dus ook een relatie met de kosten die de betrokken stadsdelen geacht werden te maken in het cluster "voorzieningen". Daar zit jeugdwerk, theater ed. in (overigens hebben ook andere stadsdelen in dit cluster wel bijzondere items overgedragen gekregen).*"

[6] Jantien Bosscher, lid ambtelijk werkgroep namens Slotervaart, kon in verband met verlof niet aanwezig zijn.

In de huidige stadsdeelfondsuitkering is geen 'uitneembaar' bedrag aan te wijzen
Grosso modo pasten met bovengenoemde werkwijze de overgedragen budgetten in het cluster voorzieningen bij de hoogte van de stadsdeelfonds uitkering zoals die via de algemene maatstaven voor dit cluster wordt bepaald. Het is dus wel zo dat er in aanvang een relatie heeft gelegen tussen de hoogte van het startbudget (inclusief Meervaart) en de hoogte van de algemene uitkering zoals bepaald door bijvoorbeeld het aantal inwoners, maar het is dus niet zo dat er een specifiek deel in de stadsdeelfondsuitkering wordt bijgeplust, zoals dat bijvoorbeeld met sportaccommodaties gebeurt, of bij stadsdeel centrum met de maatstaf historische kern. Concern Financiën kan dus geen specifieke bedragen in de huidige stadsdeelfondsuitkering aanwijzen die gepaard gaan met de samenwerkingsovereenkomst met betrekking tot De Meervaart.

Geld uit het stadsdeelfonds omleggen is zeer moeilijk
De portefeuillehouder van Geuzenveld heeft op basis van de toen beschikbare informatie in het portefeuillehoudersoverleg van 9 maart jl. aangegeven de eigen subsidiebijdrage niet aan De Meervaart te willen onttrekken. Maar Geuzenveld wil liever geen bemoeienis meer met het aansturen van De Meervaart. Zij ziet het liefst dat het bedrag voor De Meervaart in mindering wordt gebracht op de stadsdeelfondsuitkering van Geuzenveld en toegevoegd wordt aan het bedrag van Osdorp. Volgens Pieter Jan Jongen van Concern Financiën moet een dergelijk voorstel worden voorgelegd aan de Raad van de Stadsdeelfinanciën. Daarvoor zou moeten worden teruggegrepen op de startbudgetten, en opnieuw alle uitgaven in het cluster voorzieningen van de drie stadsdelen worden geijkt. Zijn inschatting is dat dit een zeer lastige, tijdrovende en langdurige procedure is die geen garantie biedt op succes. Er gelden daarbij grofweg dezelfde argumenten als bij de adviesaanvraag in 1992. Volgens Concern Financiën is het meer voor de hand liggend dat de stadsdelen zelf in de nieuwe samenwerkingsovereenkomst afspraken maken die tegemoetkomen aan de wensen van de individuele stadsdelen.

In 1995 zijn de drie stadsdelen ook financiële lange termijn verplichtingen aangegaan
In 1995 is besloten tot de verbouw en uitbreiding van De Meervaart. Er is totaal circa fl. 20 miljoen geïnvesteerd. In 2030 zal de laatste lening zijn afgelost. Met hun toestemming voor verbouwing van De Meervaart zijn de drie stadsdelen lange termijnverplichtingen aangegaan. Ook dit gegeven bemoeilijkt een vroegtijdige en/of abrupte afbouw van de subsidie.

Conclusie bijeenkomst

De conclusie werd getrokken dat er nogal wat haken en ogen zitten aan een mogelijk terugtrekken van Geuzenveld. Zeker als het gaat om een (abrupte) vermindering van de subsidie en/of het sleutelen aan de uitkeringen van het stadsdeelfonds.

Bijlage 3.

Verslag inhoudelijke bijeenkomst donderdag 22 april 2004

10.2.e SPA

Onderwerp: Optimaliseren aansturing De Meervaart
Datum: 22 april 2004
Deelnemers: 10.2.e
Plaats: stadsdeel Osdorp

Inleiding
Het thema van de bijeenkomst was het verkennen van de mogelijkheden van aansturing van De Meervaart door de stadsdelen. Aansturing van een dergelijk theater is voor de stadsdelen geen dagelijkse kost. Behoefte is aan vergelijkingsmateriaal. Op welke wijze stuurt bijvoorbeeld de centrale stad culturele voorzieningen aan? Tot hoever kan een subsidieverstrekker gaan in het stellen van eisen ten aanzien van de programmering en welke consequenties heeft dat? Maar ook, hoe combineren vergelijkbare theaters commerciële- en welzijnsactiviteiten? Hoe doet De Meervaart het eigenlijk in vergelijking met andere theaters?

Voorbereiding
In de voorbereiding van deze bijeenkomt heeft Marianne Volkers over bovenstaande vragen gesproken met:
-
-
-
-
-
-
10.2.e

Uit de gevoerde gesprekken bleek dat het Zuidpleintheater in Rotterdam het meest vergelijkbaar is met De Meervaart. Zowel qua omvang als qua opdracht. Zo heeft het Zuidpleintheater van de gemeente de specifieke opdracht gekregen zich met de programmering te richten op culturele minderheden en jongeren. De kosten hiervan zijn hoger dan voor reguliere programmering: de voorstellingen zelf zijn meestal relatief duur en gezien het beperkte budget van de doelgroep kunnen de hoge kosten nauwelijks terugkomen in de prijs. Bovendien vergt deze programmering meer publiciteit. Vanwege de hoge kosten is het percentage niet-westerse programmering daarom in overleg met de gemeente teruggebracht van 30% in 2003 naar 10% in 2004.

Naast de cijfers van het Zuidpleintheater zijn cijfers beschikbaar uit het theater analyse systeem van de VSCD. De bijlage bij dit verslag bevat het tijdens de bijeenkomst uitgereikte overzicht van een aantal gegevens.
Het overzicht bevat geen gegevens over waar de bezoekers vandaan komen. De directie van De Meervaart zegt toe om in samenwerking met de VSCD te onderzoeken welke gegevens bekend zijn over het verzorgingsgebied van vergelijkbare theaters in het land. Dit overzicht zal worden nagezonden.

Tot slot, De Meervaart heeft de beschikking over een CD ROM van de VSCD met alle financiële gegevens van de aangesloten theaters. De ambtelijke werkgroep wordt uitgenodigd om in een sessie aan de hand van de CD ROM alle mogelijke gegevens van De Meervaart te vergelijken met andere theaters.

Na een toelichting op het vergelijkingsmateriaal door De Meervaart, stelde de ambtelijke werkgroep de directie van De Meervaart enkele vragen.

1. In de huidige samenwerkingsovereenkomst met de Meervaart is gesteld dat tenminste 60% van bezoekers afkomstig moet zijn uit de drie stadsdelen. Hoe realistisch is deze eis eigenlijk?
Wat betreft de voorstellingen die abonnementhouders bezoeken lijkt dit percentage gehaald te worden. Maar voor de losse verkoop is het niet bekend of de bezoekers inwoner zijn van een van de drie stadsdelen. In het portefeuillehoudersoverleg is afgesproken dat De Meervaart wordt gevraagd dit te laten onderzoeken middels tellingen tijdens een tiental voorstellingen. Overigens blijkt dat Osdorp 60%-eis in de subsidie niet expliciet als outputverplichting aan De Meervaart heeft opgenomen.

De directie van De Meervaart geeft aan dat het lastig is om middels de programmering specifiek bewoners van Nieuw West te trekken. En, gaat het daarbij om specifieke groepen in Nieuw West, zoals etnische minderheden, of maakt dat niet uit en moet de bezoeker alleen in Nieuw West wonen? In het laatste geval past de huidige brede programmering. Via extra publiciteit in de stadsdelen, kortingen of bepaalde acties kan het bezoek van Nieuw Westbewoners sterker worden gestimuleerd. De (lopende) actie nieuwe bewoners van Nieuw West vrijkaartjes te geven voor een voorstelling in de Meervaart past in dit kader. Andere marketinginstrumenten kunnen wellicht nog verder worden benut.

Als het echter de bedoeling is om bepaalde groepen uit Nieuw West te benaderen is een andere programmering en wellicht ook een andere publicitaire inzet noodzakelijk. De ervaring met het Zuidpleintheater, maar bijvoorbeeld ook het Platform Allochtonen en Theater (PAT) leert dat dit extra tijd, geld en inspanning kost.

2. In hoeverre kan de subsidie worden verminderd door bijvoorbeeld een hogere opbrengst uit de zaalverhuur en/of een meer commerciële theaterprogrammering?
De directie van De Meervaart gaf aan dat dit in de huidige situatie niet mogelijk is. Pas in 2009 wanneer de eerste lening is afgelost, komt er wat meer lucht. Bovendien moet de € 5 ton lening van Osdorp voor de brandmaatregelen nog binnen vijf jaar nog worden afgelost.
Volgens de directie moeten de opbrengsten van de verhuur op dit moment een tekort aan subsidie opvangen. De opbrengsten uit de zaalverhuur kunnen, zeker met het huidige economische tij, niet verder worden verhoogd. Als de congresmarkt weer aantrekt biedt dat natuurlijk wel mogelijkheden. De Meervaart wil overigens graag minder afhankelijk worden van subsidie en meer als zelfstandig ondernemer kunnen opereren. Als er met minder subsidie gewerkt kan worden is het logisch dat de subsidie omlaag gaat. Dit laatste is ook wat de Meervaart in 1999 bij de startexploitatie Nieuwe Meervaart tegen stadsdeel Osdorp heeft gezegd.

Ook is de winst die te behalen met een meer commerciële programmering volgens hen beperkt. De concurrentie in dit segment is aan het toenemen (o.a. de plannen Joop van den Ende). De Meervaart heeft relatief veel kortlopende producties. Met langer lopende producties is in principe meer rendement te behalen, maar dan moet de zaal wel goed gevuld blijven. Dat laatste is voor De Meervaart, mede gezien de decentrale ligging in de stad, een probleem. Bovendien kent de fysieke omvang van De Meervaart beperkingen. Daarnaast, De Meervaart heeft een bepaald profiel opgebouwd met een mooie mix aan commerciële en culturele activiteiten. Een fundamentele verandering van het profiel kan tot gevolg hebben dat de Meervaart een groot deel van zijn vaste bezoekers verliest.

3. Er is steeds gesproken over wat de stadsdelen verwachten van De Meervaart. Maar, wat verwacht de Meervaart zelf van de subsidieverleners?

De directie van de Meervaart geeft aan dat zij tevreden zijn over de relatie die zij tot nu toe hebben. Zij neemt de vragen van de stadsdelen serieus. Wellicht zouden de communicatielijnen kunnen worden verbeterd. De signalen die de directie ontvangt zijn niet altijd consistent.
De opdracht om 60% van de bezoekers uit Nieuw West binnen te halen ziet zij vooralsnog niet als knellend, mits deze norm niet te strak gehanteerd wordt. Maar in dit kader is het ook relevant om bij andere theaters na te gaan welk percentage bezoekers uit de directe omgeving van het theater komt.

Dit zal De Meervaart, zoals gezegd, uitzoeken.[7]

[7] Is inmiddels gebeurd, zie bijlage

Bijlage 4.

Vergelijking van de Meervaart met 6 andere theaters

	Meervaart[8]	5 theaters[9]	Zuidpleintheater[10]
Zitplaatsen grote zaal	794	697	600
Zitplaatsen kleine zaal	265	326	180
Niet culturele evenementen	876	122	-*
Personeel f.t.e.	28,0	25,4	28,3
Verdeling kosten			
Kapit.lasten/huur/onderh. gebouw/inv.} Afschr./huisv.invent./investering }	38%	29%	21%
Personele lasten	24%	33%	45%
Programma/publiciteit Organisatie en overige kosten	38%	38%	34%

*) verhuur activiteiten (cultureel)
2002 = 98 maal

Verdeling opbrengsten			
Recette	21%	27%	12%
Verhuur	23%	6%	3%
Overige	26%	10%	20%
Subsidie	30%	57%	65%

[8] volgens de Meervaart meerjarenbegroting 2002-2006

[9]
Almere	Metropole
Amersfoort	Flint
Amstelveen	CC Amstelveen
Hoofddorp	de Meerse
Zoetermeer	Stadstheater

[10] P & C –kader Theater Zuidplein 2004

Bijlage 5.

Overzicht herkomst publiek theaters

Theater	Directe omgeving	Overig
't Spant Bussum	27% (Bussum)	73 % (overige gemeenten)
Zuidpleintheater Rotterdam	38 % (onder de Maas)	62 % (andere zijde van Maas)
Schouwburg Amstelveen	40 % (Amstelveen)	60 % (overige gemeenten)
Muziektheater Amsterdam	23% (Amsterdam)	77 % (rest van Ned. en buitenl.)
Meervaart	39 % (drie stadsdelen)	61 % (rest van A'dam en omgeving)

Bron: VSCD en eigen netwerken van De Meervaart

Bijlage 6.

Verslag financiële bijeenkomst Meervaart 29 april 2004

10.2.e SPA

Aanwezig:

10.2.e

Nadat enkele aanvullingen/wijzigingen zijn besproken op het concept verslag van de bijeenkomst op 20 april jl. (gewijzigd verslag volgt), hebben de deelnemers zich gebogen over drie vraagstukken:
1. Hoe omgaan met tekorten
2. Input- versus outputsturing
3. (on)mogelijkheden van subsidievermindering

De deelnemers aan het overleg kwamen tot de volgende *gedeelde* uitgangspunten:

1. De stadsdelen zoeken in onderling overleg naar andere manieren om de subsidierelatie met De Meervaart vorm te geven.

2. De verantwoordelijkheid voor de exploitatie van de Meervaart zou eenduidig bij de Meervaart zelf moeten liggen. Dit betekent dat indien er tekorten ontstaan, de Meervaart deze zelf middels bezuinigingen binnen de exploitatie moet inhalen. Theoretisch zou dit kunnen leiden tot een faillissement. Omgekeerd, als De Meervaart meevallers heeft in de exploitatie, hoeft De Meervaart deze niet af te staan.

3. Het is mogelijk om een voorziening te treffen voor situaties waarbij de exploitatie onder een vooraf bepaald voorzieningenniveau daalt. De financieel deskundigen van de drie stadsdelen raden dit echter af omdat hiermee de stadsdelen uiteindelijk toch de verantwoordelijkheid nemen. Zowel richting de Meervaart als richting de geldschieters wordt dit niet wenselijk geacht.

4. Qua subsidierelatie doet het daadwerkelijk doorvoeren van budgetsubsidiëring het meest recht aan positie die de stadsdelen willen innemen. Voor een effectieve budgetsubsidiëring moeten de stadsdelen helder hebben welke doelen zij precies met de Meervaart hebben. Deze doelen worden vervolgens vertaald in te behalen resultaten door De Meervaart. De Meervaart kan dan worden aangesproken op behaalde resultaten.

5. De subsidie en het te leveren product dienen meer dan nu het geval is op elkaar te zijn afgestemd. Een van de manieren om dit mogelijk te maken is door de subsidie op te splitsen is een vast deel en een variabel deel. Een vast deel dat voor ieder stadsdeel gelijk is en een variabel deel dat afhankelijk is van de specifieke productafspraken die elk van de stadsdelen met de Meervaart maakt. Hieronder is deze mogelijkheid verder uitgewerkt.

Voorstel: Onderscheid vast en variabel subsidiedeel

Voorstel van de financieel deskundigen is om in de subsidieverstrekking een onderscheid te maken tussen vast deel en een variabel deel. Het vaste subsidiedeel is bedoeld als tegemoetkoming in de kosten om het (commerciële) theater- en congresdeel van De Meervaart draaiend te houden, uitgaande van de verantwoordelijkheid die de drie stadsdelen hebben voor de Meervaart. In overleg met de Meervaart zal de hoogte van dit bedrag moeten worden vastgesteld. De stadsdelen stellen in programmatische zin geen eisen aan de besteding van dit vaste subsidiedeel. En daarnaast, zowel eventuele tegenvallers als meevallers komen voor rekening van De Meervaart. Hiermee wordt creatief ondernemerschap gestimuleerd. Periodiek, bijvoorbeeld eens in de vier of vijf jaar, kan worden bekeken in hoeverre de hoogte van het vaste bedrag nog reëel is.

Het variabele deel van de subsidie is wel gekoppeld aan specifieke productafspraken. Dit zijn niet-commerciële activiteiten, zoals bijvoorbeeld niet-westerse programmering, jeugdvoorstellingen, evenementen voor de buurt, etc; activiteiten waarbij de opbrengsten uit de kaartverkoop niet kostendekkend zijn.

Deze afspraken maakt elk stadsdeel met de Meervaart afzonderlijk. Immers, de wensen kunnen per stadsdeel verschillend zijn. Op deze manier hoeven stadsdelen niet te betalen voor wat ze niet afnemen. Afspraken kunnen gemaakt worden over voorstellingen/activiteiten voor bepaalde doelgroepen of met specifieke thema's. Ook een korting voor bezoekers uit het eigen stadsdeel kan een mogelijkheid zijn. De stadsdelen bepalen ieder wat en hoeveel ze willen afnemen. De Meervaart geeft aan tegen welke prijs zij het gewenste product kan leveren. Uiteraard kunnen de drie stadsdelen besluiten ook sommige producten gezamenlijk inkopen.

Bovenstaand voorstel houdt een andere wijze van subsidiering in. De huidige werkwijze waarbij Osdorp namens de drie stadsdelen richting De Meervaart de regie voert, lijkt met name wat betreft het variabele deel, lastiger realiseerbaar. Indien gekozen wordt voor dit voorstel, behoeft de structuur nog wel enige uitwerking.

Bijlage 7.

Notitie

Aan: Portefeuillehouders stadsdelen Osdorp, Slotervaart/Overtoomseveld, Geuzenveld/Slotermeer
Van: [redacted] (DMO/SPA)
Betreft: Voorbereiding portefeuillehoudersoverleg van 25 mei 2004
Datum: 24 mei 2004

---

1. Onderlinge samenwerkingsrelatie

In het portefeuillehoudersoverleg van 9 maart jl. zijn de volgende drie scenario's besproken:

	Elementen:
Scenario 1. *'Optimaliseren binnen huidige structuur'*	- De drie stadsdelen blijven verantwoordelijk - Verantwoordelijkheden, bevoegdheden en risico's gelijk - Vernieuwde en uitgewerkte samenwerkingsovereenkomst
Scenario 2. *'Optimaliseren met vereenvoudiging structuur'*	- Geuzenveld trekt zich terug - variant 1. bedrag uit stadsdeelfonds van Geuzenveld wordt toegevoegd aan Osdorp - variant 2. subsidie Geuzenveld blijft ongewijzigd, maar Geuzenveld draagt geen verantw. en risico meer. - gelijke verantwoordelijkheid en risico Osdorp-Slotervaart - samenwerkingsovereenkomst Osdorp-Slotervaart
Scenario 3. *'Overdragen aan centrale stad'*	- De drie stadsdelen trekken zich terug - Overdracht aan centrale stad (Kunstenplan 2009 – 2012) - Overgangsfase tot 2009

Osdorp en Slotervaart hadden voorkeur voor het eerste scenario, Geuzenveld voor het derde scenario. Echter, voor de haalbaarheid van elk scenario is van belang dat alle drie erachter staan.

Het tweede scenario zou voor elk stadsdeel een goed alternatief kunnen zijn. Hierbij zag Geuzenveld het liefst dat de subsidie niet meer via Geuzenveld loopt. Afgesproken is om het tweede scenario uit te werken. Beide andere scenario's zouden slechts op hoofdlijnen worden beschreven.

In de maanden april en mei jl. zijn in totaal vier themabijeenkomsten met ambtelijk vertegenwoordigers van de drie stadsdelen georganiseerd. Daarnaast zijn interviews gehouden met deskundigen van de gemeente en van culturele instellingen. Verder zijn relevante documenten bestudeerd (zie verslagen). De uitkomsten van het gehele onderzoek worden verwerkt in de eindrapportage.

Ten behoeve van het overleg van 25 mei as. met de portefeuillehouders volgt hieronder alvast een korte samenvatting.

Scenario 1. Voortzetten huidige samenwerkingsverband
In dit scenario wordt de onderlinge samenwerking tussen de drie stadsdelen op bestaande voet voortgezet. Afgezien van de voorkeuren van de stadsdelen zijn er in principe geen belemmeringen om op de ingeslagen weg voort te gaan.

Scenario 2. Terugtrekken Geuzenveld
In dit scenario is onderzocht op welke wijze Geuzenveld zich zou kunnen terugtrekken uit de samenwerkingsovereenkomst. Uitgangspunt hierbij was de continuering van de financiële bijdrage van Geuzenveld. Onderzocht zou worden in hoeverre de geldstroom kan worden verlegd. Uit het onderzoek blijkt nu dat dit heel lastig, zo niet onmogelijk, is. Daarnaast is uit het onderzoek naar voren gekomen dat de stadsdelen juridisch gezien niet verplicht zijn om de Meervaart blijvend te subsidiëren. Geuzenveld heeft tijdens één van de themabijeenkomsten laten weten dat dit gegeven aanleiding is om het eigen standpunt omtrent de financiële bijdrage van Geuzenveld te herzien.

Binnen het scenario zijn twee hoofdvarianten denkbaar:
1. Positie Geuzenveld beleidsarm, met het huidige budget
2. Positie Geuzenveld beleidsarm, maar met afbouw van het budget.

Afbouw van het budget kan geleidelijk worden gerealiseerd door het budget nominaal vast te leggen en niet te indexeren. Voor een snellere afbouw zijn bezuinigingsmaatregelen noodzakelijk.

Scenario 3.
Het overdragen van De Meervaart aan de centrale stad lijkt op dit moment geen haalbare kaart. De termijn om een aanvraag voor het huidige Kunstenplan in te dienen is verstreken. Het volgende Kunstenplan loopt van 2009 - 2012. Daarnaast blijft het onzeker of een aanvraag zal worden gehonoreerd.

Vraag aan portefeuillehouders

De keuze van een scenario heeft onder andere gevolgen voor de aansturing van de Meervaart. De resultaten van het onderzoek kunnen aanleiding zijn voor andere wensen of voorkeuren ten aanzien van de onderlinge samenwerking. Om deze reden is de vraag aan de portefeuillehouders om zich nogmaals uit te spreken over het gewenste scenario.

2. Aansturing Meervaart

In de themabijeenkomsten is niet alleen gesproken over de samenwerkingsrelatie van de drie stadsdelen. Ook de aansturing van de Meervaart kwam aan de orde. Er zijn verschillende suggesties voor verbetering gedaan. Hieronder volgt een korte samenvatting.

7. De stadsdelen willen in onderling overleg zoeken naar andere manieren om de subsidierelatie met De Meervaart vorm te geven. Dit kan consequenties hebben voor zowel de hoogte van de subsidie als de voorwaarden waaronder de subsidie wordt verstrekt.

8. Het uitgangspunt is dat De Meervaart kan blijven voortbestaan als theater. Het is van geen van de betrokken stadsdelen de bedoeling dat De Meervaart als gevolg van het wegvallen van subsidie failliet gaat.

9. De stadsdelen zijn van mening dat de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van de Meervaart eenduidig bij de Meervaart zelf zou moeten liggen. Dit betekent dat indien er tekorten ontstaan, de Meervaart deze zelf middels bezuinigingen binnen de exploitatie moet inhalen.Theoretisch zou dit kunnen leiden tot een faillissement. Omgekeerd, als De Meervaart meevallers heeft in de exploitatie, zou De Meervaart deze niet af hoeven te staan. Een formulering over de eindverantwoordelijkheid moet worden opgenomen in de nieuwe samenwerkingsovereenkomst.

10. Het is mogelijk om een voorziening te treffen voor situaties waarbij de exploitatie onder een vooraf bepaald voorzieningenniveau daalt. De financieel deskundigen van de drie stadsdelen raden dit echter af omdat hiermee de stadsdelen uiteindelijk toch de verantwoordelijkheid nemen. Zowel richting de Meervaart als richting de geldschieters wordt dit niet wenselijk geacht.

11. Qua subsidierelatie doet het daadwerkelijk doorvoeren van budgetsubsidiëring het meest recht aan positie die de stadsdelen willen innemen. Voor een effectieve budgetsubsidiëring moeten de stadsdelen helder hebben welke doelen zij precies met de Meervaart hebben. Deze doelen worden vervolgens vertaald in te behalen resultaten door De Meervaart. De Meervaart kan dan worden aangesproken op behaalde resultaten.

12. De subsidie en de te leveren prestaties dienen meer dan nu het geval is op elkaar te zijn afgestemd. Een van de manieren om dit mogelijk te maken is door de subsidie op te splitsen. Een mogelijkheid is om een vast deel en een variabel deel te onderscheiden. Het vaste deel is een tegemoetkoming in de vaste lasten en het variabele deel is afhankelijk van specifieke prestatieafspraken.

Mogelijkheid 1: Onderscheid vast en variabel subsidiedeel

Een mogelijk is om in de subsidieverstrekking een onderscheid te maken tussen vast deel en een variabel deel.

Het vaste subsidiedeel is een waarderingssubsidie. Deze subsidie is bedoeld als tegemoetkoming in de kosten om De Meervaart draaiend te houden, uitgaande van de verantwoordelijkheid die de drie stadsdelen hebben voor de Meervaart. En van de waardering die de stadsdelen hebben voor de aanwezigheid van een dergelijke voorziening in hun gebied.

In overleg met de Meervaart zal de hoogte van dit bedrag moeten worden vastgesteld. De stadsdelen stellen in programmatische zin geen eisen aan de besteding van dit vaste subsidiedeel. Wel wordt de zakelijke/financiële kant van het reilen en zeilen beoordeeld aan de hand van verschillende parameters. Eventuele tegenvallers én meevallers komen voor rekening van De Meervaart. Hiermee wordt creatief ondernemerschap gestimuleerd. Periodiek, bijvoorbeeld eens in de vier jaar, kan worden bekeken in hoeverre de subsidie moet worden voortgezet. Tevens kunnen de stadsdelen De Meervaart verzoeken om een plan te ontwikkelen op welke wijze de subsidie in een bepaalde termijn kan worden afgebouwd.

Het variabele deel van de subsidie is gekoppeld aan specifieke prestatieafspraken. Dit kunnen niet-commerciële activiteiten zijn, zoals bijvoorbeeld niet-westerse programmering, jeugdvoorstellingen, evenementen voor de buurt, etc; activiteiten waarbij de opbrengsten uit de kaartverkoop niet kostendekkend zijn.
Deze afspraken maakt elk stadsdeel met de Meervaart afzonderlijk. Immers, de wensen kunnen per stadsdeel verschillend zijn. Op deze manier hoeven stadsdelen niet te betalen voor wat ze niet afnemen. Afspraken kunnen gemaakt worden over voorstellingen/activiteiten voor bepaalde doelgroepen of met specifieke thema's. Ook een korting voor bezoekers uit het eigen stadsdeel kan een mogelijkheid zijn. De stadsdelen bepalen ieder wat en hoeveel ze willen afnemen. De Meervaart geeft aan tegen welke prijs zij het gewenste product kan leveren. Uiteraard kunnen de drie stadsdelen besluiten ook sommige producten gezamenlijk in te kopen.

Een iets andere mogelijkheid is om niet specifieke productafspraken per stadsdeel te maken, maar om gezamenlijk een afspraak te maken over een te behalen prestatie die gekoppeld is aan het gemeenschappelijk doel dat de stadsdelen hebben. Bijvoorbeeld, als het doel is om de sociale participatie te bevorderen, dan kan afgesproken worden dat tenminste x % van de bezoekers uit het eigen gebied komt. In de huidige samenwerkingsovereenkomst tussen de stadsdelen wordt een dergelijke voorwaarde ook gesteld, maar er is geen consequentie aan verbonden. De voorwaarde is ook niet opgenomen in de subsidieovereenkomst met De Meervaart. Bovendien zijn er aanwijzingen dat het daar genoemde percentage van 60% niet realistisch is. Een deel van de subsidie zou afhankelijk gesteld moeten worden aan het jaarlijks daadwerkelijk behalen van de afgesproken prestatie.

Bovenstaande suggesties houden een andere wijze van subsidiering in. De huidige werkwijze waarbij Osdorp namens de drie stadsdelen richting De Meervaart de regie voert, lijkt met name wat betreft het variabele deel, lastiger realiseerbaar. Indien gekozen wordt voor deze mogelijkheid, behoeft de structuur enige aanpassing. Daarnaast is een financieel onderzoek nodig waarin onderzocht welk deel van de subsidie vast en welk deel variabel zou kunnen zijn.

Mogelijkheid 2: Versterken aansturing middels de Balanced Scorecard

Om de verrichtingen van De Meervaart beter te kunnen volgen en sturen kan de methodiek van de Balanced Scorecard worden gehanteerd. De essentie van deze methodiek is kwantificering en outputformulering op alle relevante ondernemingsgebieden. Relevante hoofdgebieden zijn het maatschappelijk rendement, het financiële domein, de interne organisatie, de klantprocessen en het groei-of leervermogen van de organisatie. De scorecard kan een bindende en motiverende werking hebben, zowel voor De Meervaart zelf, als voor de stadsdelen. Het gesprek met De Meervaart over de ondernemingsdoelen, de herformulering daarvan, de keuzes in kritische succesfactoren, prestatie-indicatoren en bijbehorende metingen levert op dat de ondernemingsstrategie 'tussen de oren' van de betrokkenen komt. Geleverde prestaties worden gemeten en beoordeeld in het perspectief van de

vraag, of het moet veranderen, of de doelstellingen gehaald worden of niet. Het motiverende is dat het vooral gaat over de toekomst.

Het succesvol toepassen van deze methodiek vergt een tijdsinvestering van de Meervaart én de drie stadsdelen. Hierbij gaat het niet alleen om een eenmalige invoering van de methodiek (het vaststellen van de parameters etc.), maar ook om het gebruik daarna.

Het is in principe mogelijk om de methodiek toe te passen in combinatie met de andere hierboven beschreven mogelijkheid.

Bijlage 7.

Soort vergadering	Portefeuillehoudersoverleg Meervaart
Voorzitter Notulist Doorkiesnummer	[redacted] 10.2.e
Datum	4 juni 2004
Vergaderdatum	**25 mei 2004**
Plaats	Stadsdeel Slotervaart
Aanwezig	Stadsdeel Osdorp: [redacted] Stadsdeel Slotervaart: [redacted] 10.2.e Stadsdeel Geuzenveld: [redacted] SPA / DMO: [redacted]
Onderwerp vergadering	podiumonderzoek Meervaart fase 2
Agenda	**1 Opening**

Notulen

Mededelingen:

- [redacted] 10.2.e (sectorhoofd W&O) vervangt [redacted] 10.2.e in haar afwezigheid.
- [redacted] vervangt [redacted] 10.2.e tijdens haar zwangerschapsverlof.
- De Meervaart heeft een sponsorbord gemaakt met de namen van de drie stadsdelen.

2 Verslag ambtelijk overleg d.d. 9 maart 2004

Het verslag wordt doorgenomen. Er is één wijziging. De zinsnede op pagina 2, punt 1, 3e bolletje wordt gewijzigd in: Harro heeft het vermoeden dat het percentage bezoekers uit Slotervaart lager is dan het streefpercentage. Dit vermoeden draagt Harro echter niet naar buiten toe uit.

3. Podiumonderzoek Meervaart

In het PHO van 9 maart jl. zijn drie scenario's besproken. [redacted] 10.2.e heeft samen met de ambtelijke werkgroep, de Meervaart, financieel deskundigen en theaterdeskundigen de drie scenario's onderzocht en uitgewerkt. In de notitie van 24 mei 2004 heeft zij de belangrijkste uitkomsten van het onderzoek verwoord. Hierbij heeft zij een onderscheid gemaakt tussen:

1. Onderlinge samenwerking tussen de drie stadsdelen
2. Aansturing van de Meervaart

[redacted] 10.2.e licht de bevindingen toe. Uit de analyse met vergelijkbare theaters en uit gesprekken met deskundigen komt naar voren dat de Meervaart het goed doet. De indruk is dat de Meervaart weinig vlees op de botten heeft. Een abrupt stopzetten van de subsidie zou de Meervaart ernstig in de moeilijkheden kunnen brengen.

De portefeuillehouders wordt gevraagd zich uit te spreken over het gewenste scenario.

[redacted] 10.2.e

- Voorop staat dat de Meervaart moet blijven bestaan
- Een overdracht naar de centrale stad en het verleggen van de subsidiestroom blijken onhaalbare opties.

- Gezien de problematiek waar Geuzenveld zich voor gesteld ziet, heeft kunst&cultuur voor Geuzenveld niet de hoogste prioriteit
- Desondanks is Geuzenveld wel bereid de Meervaart te blijven subsidiëren, zij het in een andere vorm.
- Geuzenveld kiest voor het tweede scenario, waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen een vast en een variabel deel (zie ook de voorbereidingsnotitie op pag. 3 Mogelijkheid 1) Vragen die Geuzenveld heeft:
  - Wat heeft de Meervaart nodig om als theater te kunnen voortbestaan?
  - Wat is nodig voor specifieke programmering?
- Het vaste deel van de subsidie wordt een vorm van doeluitkering. Geuzenveld wil zich in principe niet bemoeien met de besteding daarvan. Geen verantwoordelijkheid en risico.
- Wil zo mogelijk de subsidie geleidelijk verminderen.
- Wat betreft het variabele deel wil Geuzenveld rechtstreeks 'inkopen' bij de Meervaart (specifieke voortstellingen, korting, e.d.)

10.2.e

- Vindt de opstelling van Geuzenveld een positief uitgangspunt. Een status aparte voor Geuzenveld met een basissubsidiebedrag en een pluspakket ziet 10.2.e niet als probleem. Dit geldt ook voor de afzijdigheid van Geuzenveld qua aansturing van de Meervaart. Maar het niet meer dragen van risico is voor 10.2.e nog wel een discussiepunt.
- Een onderscheid tussen vast en variabel roept ook de vraag op: waar trekken we de grens? Is bijvoorbeeld de verhouding 2/3 vast en 1/3 variabel nog wel exploitabel? En een theater zonder theatervoorstellingen is ook niet de bedoeling.
- Slotervaart is zelf geen voorstander van een onderscheid tussen vast-variabel; Het maken van specifieke productafspraken met de Meervaart is minder interessant omdat de Meervaart niet in het eigen stadsdeel ligt.
- 10.2.e wil graag op basis van de totale subsidie sturen. De drie belangrijkste onderwerpen waarop 10.2.e wil sturen zijn: bereik, programmering (kwantitatief) en bedrijfsvoering. Voor deze onderwerpen moeten parameters worden vastgesteld. Bij de jaarlijkse budgetbesprekingen wordt dan gekeken naar de resultaten op alle gebieden.
- Die aansturing zou door Osdorp en Slotervaart kunnen plaatsvinden, waarbij Geuzenveld een status aparte inneemt.
- 10.2.e constateert dat de meningen wat betreft vermindering van de subsidie overeenkomen. Ook Slotervaart en Osdorp willen een vermindering van de subsidie. Elk jaar valt nu 1 ton euro vrij (aflossing lening van Osdorp voor brandmaatregelen). Dit blijkt de Meervaart in ieder geval aan te kunnen. Gaandeweg kan worden gekeken wat er nog meer mogelijk is. De jaarcijfers van 2003 vielen 10.2.e in ieder geval niet tegen.

10.2.e

- Osdorp en Slotervaart zitten wat betreft de Meervaart op één lijn.
- Wil duidelijke procedureafspraken

Conclusies

1. Osdorp en Slotervaart zullen de Meervaart gezamenlijk gaan aansturen.
2. Geuzenveld zal de Meervaart niet mede aansturen, maar wel blijven subsidiëren.
3. De subsidie van Geuzenveld worden veranderd in een basisbedrag en een pluspakket.
4. Er zal een financieel onderzoek plaatsvinden voor het bepalen van de hoogte en de verhouding vast/variabel. Ook hoe om te gaan met exploitatierisico's wordt hierin meegenomen.
5. Afspraken zullen worden vastgelegd in een nieuwe samenwerkingsovereenkomst voor 4 jaar.

Juridische uitwerking

De veranderingen in de samenwerking heeft ook consequenties voor de juridische kant van de subsidierelatie. Het is mogelijk om drie subsidiegevers te onderscheiden. Dit heeft voor de stadsdelen enkele voordelen. Voor de Meervaart kan het echter een aanzienlijke belasting opleveren. Een andere mogelijkheid is om juridisch gezien de subsidierelatie uitsluitend bij Osdorp te houden. In bestuurlijk en ambtelijk opzicht trekken Osdorp en Slotervaart dan wel gezamenlijk op (en wat betreft het vaste subsidiedeel ook namens Geuzenveld). Bij het opstellen van het nieuwe convenant zullen deze mogelijkheden nader moeten worden onderzocht.

Vervolgafspraken

1. De werkzaamheden van SPA zijn afgerond. SPA zal voor eind juni as. de eindrapportage opleveren. Hierin zullen ook de uitkomsten van dit portefeuillehoudersoverleg worden verwerkt.
2. Osdorp zal een taskforce instellen die het financiële onderzoek verricht. Aan het taskforce nemen de financieel deskundigen van de drie stadsdelen deel. Tevens zal een onafhankelijke deskundige deelnemen die verstand heeft van de zakelijke leiding van theaters.
3. Marianne Volkers zal enkele namen van mogelijk geschikte externe deskundigen voordragen.
4. Osdorp zal de afspraken over de onderlinge samenwerking vastleggen in een nieuw convenant. Een eerste concept zal voor het zomerreces ter bespreking in het PHO worden voorgelegd.

Opdracht aan de taskforce

Maak een berekening voor 2005 waarbij op basis van de huidige exploitatie wordt aangegeven wat nodig is om de Meervaart als theater:

1. zonder programmering in stand te houden;
2. met een basisprogrammering (huidige situatie) in stand te houden;
3. met extra's (bijv. extra niet-westerse programmering) te exploiteren.

Uitwerking in twee varianten:
1e variant: uitsluitend theater
2e variant: theater in combinatie met zaalverhuur/congres

4. Concept statutenwijziging Meervaart

Gevraagd wordt om toe te stemmen met een wijziging van de statuten. Wijziging heeft betrekking op een verruiming van de tekeningsbevoegdheid van de directeur van de Meervaart. Reactie volgt binnen twee weken.

5. Rondvraag

Geen opmerkingen.

Volgend portefeuillehoudersoverleg is op 7 juli 2004, 15:00 – 17:00 in Stadsdeel Geuzenveld, kamer 7.07 van 10.2.e