Gemeente Amsterdam

Verslag

Aanwezig	Tramorganisaties: [redacted], [redacted], [redacted] Gemeente Amsterdam: [redacted], [redacted], [redacted]
Voorzitter	[redacted] onafhankelijk procesbegeleider
Verslag	[redacted], gemeente Amsterdam
Datum	7 juli 2021
Pagina	1 van 9
Vergadering	30 juni 2021
Onderwerp	Overleg tramorganisaties – Gemeente Amsterdam

CONCEPT

1. **Verslag 16 juni 2021**
   Het verslag van het overleg van 16 juni 2021 wordt zonder wijzigingen vastgesteld.

2. **Acties 16 juni**

   De acties uit het vorige overleg worden doorgenomen.

   <u>Tramorganisaties:</u>
   - Resterende twee vertrouwelijkheidsverklaringen laten tekenen: [redacted] heeft de verklaring getekend, [redacted] moet nog tekenen (in verband met vakantie). Als hij getekend heeft worden de laatste twee verklaringen aangeleverd bij de gemeente. [redacted] en [redacted] hebben dus ook nog geen stukken van dit overleg gezien.
   - Aangepast bedrijfsplan aanleveren (zij het op onderdelen nog niet volledig): 29 juni (voorafgaand een bestuursvergadering organiseren): het bedrijfsplan is nog niet afgerond, omdat er nog input van [redacted] en [redacted] moet volgen. Zij waren op vakantie.

     De gemeente geeft aan er moeite mee te hebben dat de deadline nu twee keer niet gehaald is. De gemeente heeft in december aangegeven het overleg te hervatten als de personele unie is gerealiseerd, en de vragen over het bedrijfsplan zijn beantwoord en een aangepast bedrijfsplan is toegestuurd. Het overleg is hervat, omdat de personele unie nagenoeg rond was, er vertrouwen was dat de laatste stappen spoedig zouden worden gezet, en er vertrouwen was dat er spoedig, in ieder tijdens deze overlegreeks, een aangepast bedrijfsplan zou volgen. In het vorige overleg hebben de tramorganisaties aangegeven vooruitlopend op de bijdragen van [redacted] en [redacted] een aangepast bedrijfsplan te leveren, met de kennisgeving dat het nog niet volledig is. Het is dus niet duidelijk waarom dit niet is gebeurd.

Welke afspraken kunnen we maken? Nadat [redacted] en [redacted] hun input hebben geleverd, moet dit nog worden verwerkt, en het bedrijfsplan moet worden voorgelegd aan het bestuur. Tijdens de pauze van dit overleg wordt contact gelegd met [redacted] en [redacted]: het bedrijfsplan wordt 14 juli aangeleverd.

- Puzzelen / schetsen op de loods van 1250 m2. Staat op de agenda (punt 4).
- Onderbouwing van het benodigde aantal trams om het bedrijfsplan uit te voeren. Wordt besproken bij punt 4.

<u>Gemeente:</u>

- Nadere check nieuwe statuten EMA en AVM op waarborgen handhaven personele unie: dit loopt nog. Reactie volgt begin volgende week, uiterlijk 14 juli.
- Advies van de brandweer delen met de tramorganisaties: de gemeente heeft nog geen advies ontvangen, ondanks meerdere verzoeken daartoe. De afdeling preventie bestaat niet meer. In dit overleg wordt bekeken of dit nog relevant is.
- Indelingstekening tramloods van 1250 m2 sturen in een format zodat de tramorganisaties deze kunnen bewerken: is gebeurd.
- Planning met de tramorganisaties delen: is gebeurd.
- Uitnodiging overleg GVB delen met aanwezigen van de tramorganisaties van dit overleg, agenda sturen naar alle aanwezigen, met als bijlage het bedrijfsplan van november 2020: is gebeurd, overleg heeft plaatsgevonden, en staat vandaag op de agenda.

<u>Beiden:</u>

- Nadenken over gebruik spoor door woonwijk na 19:00 uur. Tramorganisaties komen met een voorstel om afspraken te maken over incidenteel gebruik. Wordt besproken bij punt 4.
- Nadenken / studeren op de transitieperiode: staat op de agenda (punt 6).

3. Stand van zaken personele unie

Er is 21 juni een ledenbijeenkomst geweest. Deze is goed verlopen. De plannen zijn toegelicht, er is geen negatieve feedback op gekomen. De statuten zijn nog niet naar notaris gegaan, in afwachting van reactie van de gemeente.

4. Spoor en loods

<u>Loods</u>

Met de tekening van de loods die de gemeente heeft geleverd zijn de tramorganisaties zelf gaan tekenen. Tijdens het overleg delen zij een tekening. In dit voorstel komen de wissels in de loods te liggen, komen er negen sporen, in plaats van zeven, en is er één toegangsdeur tegen zeven deuren in de andere optie. De ruimte tussen de loods en de remise van het GVB is versmald tot vijf meter. De tramorganisaties geven aan dat hiermee 366 meter spoor te realiseren is, en dat dit voor de tramorganisaties de oplossing zou zijn.

CONCEPT

De gemeente zegt in een eerste reactie dat loods hierdoor groter wordt dan 1250 m2. Ook valt deze loods niet binnen de contouren zoals deze zijn aangeleverd door de gemeente, en niet binnen de contouren van het bestemmingsplan. Een grotere loods met meer wissels en sporen heeft ook financiële consequenties. Het is de vraag of een steeg van vijf meter breed genoeg is. Blok 4 is eerder naar het zuiden opgeschoven, om meer ruimte te creëren tussen blok 4 en de remise van het GVB. Er is geen ruimte ingetekend voor de toegang naar de bovengelegen functies, maar dit lijkt oplosbaar. Er is een entresol beoogd aan de rechter kant. De tramorganisaties begrijpen dat in deze wand geen ramen kunnen komen, omdat deze wand een geluidwerende functie heeft voor de woningen naast de loods.

Het voorstel van de tramorganisaties is de gemeente verder helder. Als er nog aanvullende vragen zijn, zal de gemeente deze voor 14 juli stellen. De gemeente gaat het voorstel bestuderen, waarbij gekeken moet worden naar i. het mandaat (loods is groter dan 1250 m2), ii. financiën en iii. gevolgen voor het bestemmingsplan. Ook gaat de gemeente advies inwinnen bij de brandweer: is vijf meter tussen de tramloods en de remise van het GVB voldoende?

<u>Aansluiting stadsnet</u>
Uit intern overleg met de gemeente is gebleken dat er in het verleden al uitvoerig naar de positie van het overgavespoor is gekeken. Er bleek maar één optie te zijn, namelijk in het verlengde van het spoor voor blok 4. Het overgavespoor komt dan uit op het uitrijdspoor. Andere plekken maken teveel inbreuk op het depot management systeem van het GVB.

In het voorlopig ontwerp voor de openbare ruimte staat deze al ingetekend. De gemeente zal de tekening van het overgavespoor delen met de tramorganisaties. Ook zal de gemeente deze verifiëren bij het GVB, omdat dit al lang geleden is besproken. De tramorganisaties kunnen zich vinden in deze plek, ze komen dan in de goede richting het terrein van het GVB oprijden.

<u>Werkwagens</u>
Het stallen van werkwagens is nog niet aan de orde geweest. Volgens de tramorganisaties moeten drie werkwagens binnen worden gestald, acht werkwagens kunnen buiten staan. De tramorganisaties hoopten dat deze gestald zouden kunnen worden in de steeg ten noorden van de loods, als het overgavespoor meer voor de tramloods zou komen te liggen. Aangezien dit niet het geval is, moet er naar een andere oplossing worden gezocht.

De gemeente geeft aan dat de oplossing buiten het Havenstraatterrein gezocht zou moeten worden. Met een tramloods en het spoor langs de Karperweg biedt de gemeente het maximale want in het plangebied gerealiseerd kan worden. Naast het spoor liggen veel kabels en leidingen. Kunnen de werkwagens niet langs de lijn of in Amstelveen worden gestald? De tramorganisaties gaan kijken hoeveel meter spoor er precies nodig is, en nadenken over oplossingen.

CONCEPT

Gebruik spoor 's avonds

De tramorganisaties geven aan dat zij dit een lastig onderwerp blijven vinden, omdat er een inperking is. Zij zouden vast willen leggen dat er doordeweeks (zondag tot en met vrijdag) 's avonds niet wordt gereden over het spoor langs de Karperweg, uitzonderingen daar gelaten. En wel in het weekend (vrijdag- en zaterdagavond).

De gemeente heeft het gebruik van het spoor 's avonds binnen de gemeente besproken met de jurist van Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR). V&OR zal de gebruiksovereenkomst gaan opstellen. Zij zijn zich bewust geworden dat er weinig is vastgelegd, en willen de gebruiksovereenkomst laten gelden voor het hele spoor binnen de gemeentegrens.

De gemeente waardeert het voorstel van de tramorganisaties. De jurist geeft aan dat het lastig is afspraken over het gebruik vast te leggen, omdat het lastig te controleren is en er geen titel is om sancties op te leggen. Uiteraard moeten de tramorganisaties zich wel aan de wet geluidshinder en de trillingsnormen houden. De gemeente heeft akoestisch onderzoek gedaan, (onder andere) naar het geluid van de historische trams, ervan uitgegaan dat er stapvoets wordt gereden. Hier kwam geen knelpunt uit naar voren.

De gemeente en de tramorganisaties gaan afspraken maken om i. overlast te voorkomen, ii. hoe om wordt gegaan met klachten, en iii. hoe de gemeente en tramorganisaties elkaar informeren als dit gebeurt. Dit komt terug in de gebruiksovereenkomst.

Benodigd aantal trams en Amsterdamse trams

De gemeente heeft gevraagd hoeveel trams er nodig zijn om het bedrijfsplan uit te voeren. De tramorganisaties geven aan dat het materiaal nodig is dat nu in de twee zuidelijke loodsen staat, waarbij zij ervan uitgaan dat het stallen van trams in de remise Lekstraat, op de kopsporen, kan worden gehandhaafd. Veel trams die nu in de Lekstraat staan hebben een museale A-status. Deze kunnen maar beperkt worden ingezet (ongeveer een keer per maand), maar moeten tegelijkertijd ook ongeveer met die frequentie rijden om niet in onbruik te raken. Op dit moment zijn niet-Amsterdamse trams ("werkpaarden") volgens de tramorganisaties noodzakelijk voor de exploitatie, totdat er meer Amsterdamse trams (als "werkpaarden") zijn gerestaureerd. Zodra een Amsterdamse tram is gerestaureerd, vervangt deze een niet-Amsterdamse tram. De restauratie van een tram duurt ongeveer vijf jaar. Als er nu afscheid genomen zou moeten worden van al het niet-Amsterdamse materiaal, kan de exploitatie volgens de tramorganisaties niet worden voortgezet zoals deze nu plaatsvindt. Er is volgens de tramorganisaties dus sprake van een (lange) transitieperiode.

De gemeente geeft aan dat het argument dat er onvoldoende Amsterdams materiaal beschikbaar is, en er sprake zou zijn van een transitieperiode, een nieuw argument is. De gemeenteraad heeft aangegeven bereid te zijn miljoenen te investeren in de nieuwe tramloods, en heeft daarbij expliciet aangegeven dat in die loods alleen plek is voor Amsterdamse trams. Er is dus geen mandaat een tramloods te realiseren voor niet-Amsterdams materiaal. Er zit dus een spagaat in wat de tramorganisaties willen, en wat

CONCEPT

de gemeente kan bieden. Aan de tramorganisaties wordt gevraagd hoe zij denken met dit mandaat om te gaan.

Afgesproken wordt dat de tramorganisaties een overzicht gaan opstellen van de trams die zij nodig hebben om het bedrijfsplan uit te voeren, op welk exploitatiedeel (Boslijn of lijn 20 of losse (stads)ritten, inclusief de herkomst, de lengte en een toelichting (welke trams vaak (kunnen) worden ingezet, welke minder vaak). In het overzicht zal worden toegelicht door welke Amsterdamse wagens de niet-Amsterdamse wagens op termijn worden vervangen, met een indicatie van de tijd die nodig is dit materiaal te restaureren. In dat overzicht wordt ook het werkmaterieel betrokken. Dit overzicht is gereed voor 14 juli.

5. Uitkomsten gesprek GVB

Er heeft een constructief overleg plaatsgevonden met het GVB. In dit overleg worden de conclusies gedeeld.

a. Stalling Lekstraat: de tramorganisaties hebben voldoende comfort gekregen dat (een deel van) de trams in de Lekstraat (voorlopig) kunnen blijven staan.
b. Toegang tot stadsnet: dit wordt beter geregeld in nieuwe overeenkomst, waardoor duidelijker is wat de verwachtingen zijn. De tramorganisatie kan lijn 20 volgens GVB gaan exploiteren, Hiervoor faciliteert GVB de marketing en ticketverkoop. Dit heeft de gemeente comfort gegeven dat het mogelijk is de inkomsten op het stadsnet te genereren, zoals aangegeven in het bedrijfsplan.
c. Opleiden trambestuurders: hierover is afgesproken dat dit wordt opgenomen in de overeenkomst, inclusief afspraken over de kosten. Ook hier hebben de partijen een goed gevoel over.
d. Aansluiting stadsnet: zie hierboven.

6. Afspraken over de transitiefase

De tramorganisaties hebben eerder een lijst aangeleverd van het materiaal dat de tramorganisaties menen nodig te hebben voor de transitiefase. Dit sloot niet aan bij de verwachtingen van de gemeente, omdat de gemeente uitging van enkele trams. De tramorganisaties geeft aan behoefte te hebben aan opstellengte van 153 m voor de vloot die nodig is voor de Boslijn, exclusief het werkmaterieel.

De tramorganisaties geven aan dat wagens moeten blijven bewegen, inclusief aansluiting op een bovenleiding, en minimaal een keer per maand een ritje moeten doen. Er kunnen trams in een depot buiten staan, maar dan zal er vaak moeten worden gewisseld. In theorie zou je bij het depot buiten de stad een tijdelijk spoor kunnen aanleggen, zodat er kan worden gereden, maar dit spoor moet dan wel worden voorzien van stroom. Alleen bewegen is niet voldoende.

De gemeente laat tijdens het overleg een tekening zien. Gedurende de ontwikkeling van het Havenstraatterrein zal het Piet Kranenbergpad doodlopen. De gemeente stelt voor op dit doodlopende fietspad tijdelijk hergebruikt spoor neer te leggen, en te voorzien van een overkapping. De meest zuidelijk gelegen loods (Havenstraat 3A-33) kan na ontruiming van

CONCEPT

het Havenstraatterrein tijdelijk blijven staan. Die loods kunnen de tramorganisaties tijdelijk gebruiken voor opslag, kantine en dergelijke. Deze is alleen te bereiken vanuit het Piet Kranenbergpad. Ten zuidwesten van het gebied is al een halte naast de Jan Wilsbrug in de Laan der Hesperiden, dit zou het tijdelijke begin-/eindpunt van de Boslijn zijn. Het voorstel is een schets: er moeten nog een aantal zaken nader worden bekeken, zoals het hoogteverschil tussen het huidige spoor en het fietspad.
De gemeente geeft aan dat het gebruik van het tijdelijk doodlopende fietspad nog niet zeker is. Het BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) van het project moet nog worden opgesteld en worden behandeld in de WWU (werkgroep werk in uitvoering), een commissie die bepaalt of omleidingsroutes acceptabel zijn en werkterreinen veilig gepasseerd kunnen worden door weggebruikers.

De tramorganisatie geeft aan dat het onderhoud aan het materieel uit de Lekstraat problematisch kan worden zolang er (tijdens de transitiefase) geen verbindingsspoor is naar een onderhoudsfaciliteit.

De gemeente stuurt de tekening, de tramorganisaties gaan dit voorstel bekijken. Daarbij kijken ze naar het spoor, de bovenleiding, overkapping en onderhoud. Mogelijk kan het onderhoud elders worden gedaan, in combinatie met het wisselen van materiaal. Dan zou alleen stalling op deze locatie voldoende zijn.

7. Inventarisatie van nog uitstaande punten na de overleggen
In het overleg op 20 mei 2021 zijn de agendapunten bepaald. Per punt wordt de stand van zaken en openstaande punten besproken.

- Tramloods: inrichting / opleverniveau, onderhoud, bovenleiding, sporen in de loods:
  - Inrichting / opleverniveau en onderhoud: de gemeente en tramorganisaties zijn het erover eens dat de gemeente een compleet afgebouwde loods laat realiseren, exclusief binnenwanden- en entresol, waarbij de gemeente na ingangsdatum van het huurcontract alleen onderhoud aan het casco uitvoert. De tramorganisaties zijn verantwoordelijk voor het overige onderhoud. Volgende stap is het opstellen van een programma van eisen, dat de gemeente meegeeft aan de ontwikkelaar.
  - Bovenleiding: de tramorganisaties leggen dit binnen en buiten de loods zelf aan. In de loods op drie voorwaarden: i. veilig, ii. geen geluidslek, iii. geen magnetisch veld. Dit moet nader worden uitgewerkt.
  - Sporen in de loods: vandaag is een voorstel van de tramorganisaties besproken om negen in plaats van zeven sporen aan te leggen. Dit voorstel gaat de gemeente nog bestuderen. De loods wordt opgeleverd inclusief spoor.

- Tramspoor: keerlus, aansluiting stadsnet, beheer, veiligheid, haltes, wisselwachtershuisje, stalling werkmateriaal:
  - Keerlus: partijen zijn het eens geworden over locatie, omvang en oplossing voor beperkte boogstraal.
  - Aansluiting stadsnet: het is duidelijk waar deze komt, de gemeente deelt de tekening. Dit moet nog worden besproken met het GVB.

CONCEPT

- Beheer: het bloot eigendom van het spoor blijft bij de gemeente, het beheer van het spoor bij de tramorganisaties. De bovenleidingmasten komen in eigendom en beheer bij de gemeente. Er wordt een gebruiksovereenkomst opgesteld. De tramorganisaties sturen de overeenkomst uit Amstelveen naar de gemeente.

  De tramorganisaties zoeken nog uit of bovenleiding in de ongebruikte periode stroomloos kan worden gemaakt op het spoor ten oosten van de loods. Het is onpraktisch voor de tramorganisaties, maar als de wens er is, kunnen delen worden afgeschakeld. Dit mag alleen gecertificeerd personeel doen. De tramorganisaties komen met een voorstel, is onderdeel van de nadere uitwerking.

- Veiligheid: de gemeente heeft het voorbereidende werk gedaan: een safety hazard log laten opstellen door Arcadis en een informatiedossier opgesteld. Beiden zijn met de tramorganisaties gedeeld. Het is nu aan de tramorganisaties om aan te geven of er behoefte is aan een sessie met Arcadis, en vervolgens de safety hazard log en het informatiedossier voor te leggen aan de ILT.
- Haltes: conform het voorlopig ontwerp voor de openbare ruimte (bij het Haarlemmermeerstation).
- Wisselwachtershuisje: idem (in de tuin van de villa). Het eindpunthuisje komt niet terug.
- Stalling werkmateriaal: dit is vandaag besproken, de tramorganisaties gaan hier nog op studeren.
- Nog openstaand: lijst maken van her te gebruiken straatmeubilair. De tramorganisaties maken een document / wensenlijstje.
- Aanvullende behoefte: het realiseren van een omloopspoor bij blok 4. Dit moet nog nader worden uitgezocht op inpasbaarheid en financiële haalbaarheid.

Er hoeft geen tweede technisch overleg plaats te vinden. Dit komt mogelijk pas aan de orde voor het opstellen van het programma van eisen.

- Samenwerking GVB: toegang tot / ruimte op het stadsnet / uitvoering bedrijfsplan, opleiding trambestuurders, stalling Lekstraat.

Besproken onder punt 5.

- Staatssteun en de eventuele impact op de huursom;

Er is een oplossingsrichting besproken waar de tramorganisaties mee hebben ingestemd. Dit heeft nog nadere uitwerking nodig. Er moet nog een taxatie plaatsvinden om de marktconforme huur te bepalen. Dit vindt zijn plek in de huurovereenkomst.

- Transitieperiode: tijdelijke stalling;

Besproken onder punt 6.

- Huurcontract: opzeggen huidige (afvoeren trams) en nieuw contract (huur gemeente prioritair).

CONCEPT

Een huur kan juridisch niet prioritair zijn. Het bedrijfsplan toont aan dat de tramorganisaties de huurlasten kunnen dragen. Als de inkomsten uit het bedrijfsplan niet worden gehaald, zullen de uitgaven worden verlaagd.

Het eigen vermogen zit bij de RETM. Het bedrijfsplan gaat ervan uit dat RETM jaarlijks een bijdrage doet. Dit kan nu niet worden toegerekend aan de stichtingen. Het bedrijfsplan is alle leden van de RETM bekend, en ook de bijdrage vanuit de RETM hierin. Het eigen vermogen kan op dit moment niet worden overgeheveld naar een van de twee stichtingen. Dit kan pas als de RETM een eigen bestuur heeft.

De gemeente licht toe er altijd vanuit te zijn gegaan dat de tramorganisaties €60.000 huisvestingslasten kunnen betalen. In het bedrijfsplan van november staat dat er een loods buiten de stad wordt gehuurd van ruim €60.000, waardoor de huisvestingslasten meer dan €120.000 bedragen. De gemeente heeft haar verbazing hierover uitgesproken, en wil graag comfort dat de huur betaald kan worden. Kan er garantstelling komen op basis van het vermogen? De gemeente heeft fiscaal advies ingewonnen, en gaat uit van een BTW-belaste huur.

De tramorganisaties geven aan dat het depot buiten de stad (in het nieuwe bedrijfsplan) goedkoper zal zijn. Tot nu is ervan uitgegaan dat de AVM de huurder zal worden van de loods, maar wellicht kan dit beter de EMA zijn, omdat zij de inkomsten genereren. De tramorganisaties komen met een voorstel om de gemeente meer comfort te geven, op basis van een BTW-belaste huur, betrekken daarin het eigen vermogen. De tramorganisaties willen graag in de huurovereenkomst opnemen dat de andere twee partijen onderhuurder zijn, zonder hiervoor een vergoeding te betalen, omdat deze partijen een vestigingsadres nodig hebben.

8. Planning en vastleggen afspraken na de overleggen

Op 14 juli worden veel acties opgeleverd (zie actielijst), op 16 juli (10:00 tot 11:00 uur) vindt een overleg plaats via Teams om te kijken waar we staan. Na de zomer zijn er nog twee bijeenkomsten. Half september bespreken we de concept overeenkomst en bijlagen, in een tweede sessie een volgende versie daarvan. De gemeente is afhankelijk van veel interne betrokkenen, dus mogelijk schuift half september op naar achteren.

De tramorganisaties hebben de dagvaarding ontvangen, waarin ontruiming van de grond wordt gevorderd. De tramorganisaties vragen de gemeente het commitment te bevestigen dat de procedure om ontruiming van de gronden te vorderen wordt uitgesteld zolang partijen in overleg zijn en er uitzicht is op een overeenkomst. De rechtbank zal zes weken de tijd geven om een verweerschrift in te dienen. Deze termijn kan één keer met zes weken worden verlengd. Daarna moeten partijen gezamenlijk om uitstel vragen. De gemeente bevestigt dit commitment.

CONCEPT

Acties

Tramorganisaties:

- Een vertrouwelijkheidsverklaring laten tekenen, nog twee verklaringen aanleveren bij de gemeente.
- Antwoorden op vragen van de gemeente en op onderdelen aangepast bedrijfsplan aanleveren: 14 juli.
- Stallen van werkwagens: bekijken hoeveel meter spoor er nodig is, en zoeken naar oplossingen buiten het Havenstraatterrein.
- Overzicht maken van de trams die nodig zijn om het bedrijfsplan uit te voeren, inclusief herkomst en inclusief door welke Amsterdamse trams de niet-Amsterdamse worden vervangen, met een indicatie van de termijn: 14 juli.
- Voorstel voor de transitiefase, op basis van voorstel gemeente: 14 juli.
- Voorstel voor betalen van de (BTW-belaste) huur: 14 juli
- Document / wensenlijstje maken van her te gebruiken straatmeubilair: 14 juli.
- Gebruiksovereenkomst Amstelveen sturen.
- Voorstel voor afschakelen stroom.

Gemeente:

- Nadere check nieuwe statuten EMA en AVM op waarborgen handhaven personele unie. Volgt begin volgende week, uiterlijk 14 juli.
- Advies aan de brandweer vragen over de ruimte tussen de loods en het terrein van het GVB en delen met de tramorganisaties: 14 juli.
- Verduidelijkende vragen stellen over (nieuw) voorstel tramloods: voor 14 juli.
- Voorstel tramloods van tramorganisaties bestuderen.
- Tekening aansluiting stadsnet delen met tramorganisaties.
- Tekening (schets) transitiefase delen met de tramorganisaties.
- Uitnodiging sturen voor het overleg op 16 juli.

CONCEPT