Memorandum

Aan:	Marieke van Doorninck, Wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling en Duurzaamheid en Sebastiaan Capel, Voorzitter dagelijks bestuur Stadsdeel Zuid
Van:	[redacted], onafhankelijk procesbegeleider
Betreft:	Havenstraatterrein, Bedrijfsplan tramorganisaties
Datum:	30 oktober 2020
Bijlagen:	Bedrijfsplan Amsterdamse Museumtram, aanbiedingsbrief

---

Hierbij stuur ik u, mede namens de RETM, SBCAVM en EMA (de zogenoemde 'tramorganisaties'), het bedrijfsplan voor de Amsterdamse Museumtram 2021 – 2030.

In de brief van 13 juli stelt de gemeente enkele duidelijke voorwaarden aan de komst van een nieuwe remise op het Havenstraatterrein. Eén daarvan is '*een degelijk en realistisch bedrijfsplan (…) voor de komende 10 jaar. Dit is onder meer bedoeld om te controleren of het verantwoord is om huurcontracten voor het Haarlemmermeerstation en de nieuwe tramremise aan te gaan.*

Bijgaand plan lijkt voldoende waarborgen te leveren voor het aangaan van wederzijdse verplichtingen; het wordt onderschreven door (de besturen van) de drie tramorganisaties.

Een tweede voorwaarde is een akkoord van de tramorganisaties met het voorstel op hoofdlijnen, dat door de gemeente aan de tramorganisaties is gestuurd.

In het plan is opgenomen dat de tramorganisaties akkoord zijn met het (inhoudelijke) voorstel voor een remise van 1.250 m2 op het Havenstraatterrein, met inachtneming van een aantal met de gemeente geformuleerde nog uitstaande bespreekpunten.

In de brief van 13 juli staat nog een voorwaarde, nl. een personele unie: '*Ter voorkoming van misverstanden: het is een harde voorwaarde voor de gemeente dat er voor 1 augustus a.s. een personele unie van de drie tramorganisaties is gerealiseerd. Daarmee wordt bedoeld dat de drie tramorganisaties uiterlijk vanaf 1 augustus a.s. worden bestuurd door exact dezelfde personen.*'

Zoals de gemeente in de brief van 6 augustus vaststelt, is het de tramorganisaties niet gelukt om voor 1 augustus jl. een personele unie te vormen. Het verheugt mij echter te berichten dat in het bedrijfsplan is opgenomen dat Uiterlijk Q1 2021 een nieuw bestuursmodel zal zijn geïmplementeerd, waarmee eenheid van bestuur en daarmee eenheid van beleid wordt gegarandeerd.

Alles samenvattend kom ik tot de conclusie dat aan twee van de door de gemeente gestelde voorwaarden is voldaan (oplevering van een bedrijfsplan en akkoord met het voorstel op

hoofdlijnen) en dat er goede vooruitzichten zijn dat ook aan de derde voorwaarde zal worden voldaan.

Ik kom tot het volgende advies.

In de eerste plaats adviseer ik de gemeente het bedrijfsplan – ondanks het feit dat deze niet voor de deadline van 1 augustus is ingediend – toch welwillend in ontvangst te nemen.

Ik deel als onafhankelijk procesbegeleider graag mijn blik op het plan. Ik vind het *overall* een degelijk en realistisch bedrijfsplan. De afgelopen periode heb ik de tramorganisaties regelmatig *gechallenged* en hun aannames ter discussie gesteld, met als doel het plan nog scherper te krijgen. De interne beraadslagingen en de overleggen die wij de afgelopen maanden hebben gevoerd zijn – ondanks wat interne schermutselingen - uiteindelijk vruchtbaar geweest, met als uitkomst een stevig, ambitieus maar zeker ook realistisch plan. Stellig zijn er aandachtspunten en onderwerpen waar men kritische vragen over kan stellen; *overall* acht ik het niettemin een goed onderbouwd plan waarmee ook de belangen van de gemeente zijn geborgd. Vermoedelijk zal de gemeente aandachtspunten of nadere vragen hebben; de tramorganisaties zijn meer dan bereid en beschikbaar deze te kunnen beantwoorden. Daarnaast is er een aantal onderwerpen in het plan aangegeven dat nadere uitwerking behoeft, met de bijbehorende deadlines. Eventueel kan de gemeente aan de goedkeuring de opschortende voorwaarde verbinden dat de nog uit te werken onderdelen van het plan binnen de daarin gestelde termijnen worden opgeleverd. Het is dan aan de tramorganisaties om die voorwaarde (met name die van een nieuw bestuursmodel) te vervullen in de door henzelf gestelde termijn.

In de tweede plaats adviseer ik het gesprek met de tramorganisaties te hervatten, en op korte termijn de nog uitstaande onderwerpen te bespreken die in de brief van 13 juli zijn verwoord en die zijn opgenomen in bijlage 1 bij het bedrijfsplan. Het zou helpen als er een duidelijke routekaart voor overleg aan die gesprekken ten grondslag ligt.

Tenslotte: het gezegde ‘het vertrouwen komt te voet en gaat te paard’ gaat ook in deze context op. Ik heb gemerkt dat beide partijen aanleiding zagen om weliswaar op gezette tijden minder vertrouwen te hebben in de andere partij, maar dat er altijd bereidheid is gebleven te vertrouwen in een goede uitkomst – aan beide kanten. Deze goede uitkomst is nu voorhanden en kan binnen een redelijke termijn door de tramorganisaties worden gefinaliseerd. Het helpt hierbij dat onder leiding van een nieuwe generatie bestuursleden positieve energie tussen de tramorganisaties en richting de toekomst is ontstaan.

Ik realiseer me dat het geduld van de gemeente herhaaldelijk op de proef is gesteld de afgelopen periode, en dat deadlines zijn verstreken zonder dat er bijtijds is opgeleverd. Ik zou niettemin adviseren om het hernieuwde élan binnen de tramorganisaties welwillend onder ogen te zien en met vertrouwen de toekomst van het Havenstraatterrein mét nieuwe tramremise verder met de tramorganisaties te verkennen.

***