Gemeente Amsterdam

Definitieve verslag overleg tramorganisaties en Gemeente Amsterdam

Datum: 02 oktober 2019
Tijd: 10:00-12:30 uur
Aanwezig: Voorzitter: [redacted]
Tramorganisaties: [redacted]
Gemeente Amsterdam: [redacted]

Afwezig: [redacted] en [redacted]

Agenda

1. Opening en mededelingen
2. Vastellen van de notulen van vorige vergaderingen (11-09-2019 en 25-06-2019).
3. Update van ontwikkelingen en uitwerkingen
    a. Toeristentrams
    b. Tijdslijn monumentenstatus
    c. Bijgewerkt wagenparkoverzicht
4. Bespreken scenario's en vervolgonderzoek
5. Vastellen juridische vragen over governance van de stichtingen
6. Rondvraag
7. Volgend overleg

Notulen

1. **Opening en mededelingen**
   [redacted] geeft een toelichting op de drie besturen.
   RETM: [redacted] ([redacted]), [redacted] ([redacted], status onduidelijk), [redacted] (lid), [redacted] ([redacted]), [redacted] ([redacted] gebouw en terrein), [redacted].
   AVM: [redacted] ([redacted]), [redacted] [redacted]) en [redacted] ([redacted]). De functie van secretaris is vacant.
   EMA: [redacted] ([redacted]), [redacted] ([redacted]), [redacted] ([redacted]), [redacted] ([redacted]), [redacted] ([redacted]), [redacted] ([redacted]) en [redacted] ([redacted]).

   [redacted] is per 1 oktober [redacted] en zal het team ondersteunen. [redacted] is vanwege persoonlijke omstandigheden komende weken wellicht wat minder beschikbaar.

2. **Vastellen notulen**
   Zowel de aangepaste notulen van 25-06-2019 als de met de agenda meegestuurde notulen van 11-09-2019 worden ongewijzigd vastgesteld en gaan hierbij als definitieve versies.

3. Update ontwikkelingen

a. Toeristentram

[redacted] en [redacted] hebben de opdracht een plan uit te werken maar hebben nog geen vordering geboekt. [redacted] en [redacted] gaan hierover met elkaar in gesprek. Het nieuwe seizoen start overigens pas weer in april 2020, dus is er volgens [redacted] minder druk op de ketel. [redacted] merkt op dat het voor het bedrijfsplan wel zinvol is om bijtijds plannen te kunnen beoordelen.

b. Monumentenstatus

We maken vanaf nu onderscheid in rijdend erfgoed (de wagens) en niet rijdend erfgoed (de spoorlijn en de bovenleiding)

Rijdend erfgoed

- [redacted] geeft aan dat [redacted] mobiel erfgoed is. [redacted] neemt contact met hem op.
- [redacted] geeft aan dat er jarenlang is gestreden voor een officiële status voor rijdend erfgoed en dat ze niet verder zijn gekomen dan het register, wat geen wettelijke status geeft. Er wordt onderscheid gemaakt tussen drie kwalificaties: A, B en C (zie hieronder). Dit wordt bijgehouden door de Nederlandse museumvereniging. Het adviesrapport '*Van terughoudend naar betrokken*' van de commissie onder leiding van oud-D66-leider [redacted] is deze week overhandigd aan minister van Engelshoven van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. [redacted] gaat bij dhr. [redacted] na hoe het rapport [redacted] zich verhoudt tot het register.

Niet rijdend erfgoed

- [redacted] heeft contact met Bureau Monumenten en Archeologie. De aanvraag hiervoor loopt, maar de procedure is nog niet gestart. Wordt vervolgd. [redacted] bevestigt dit.

c. Wagenparkoverzicht

[redacted] overhandigt het bijgewerkte wagenparkoverzicht en stuurt dit digitaal naar [redacted], die veel waardering en dank uitspreekt voor het vele werk dat hierin is gaan zitten.

- Het overzicht is belangrijk om inzicht te krijgen in de situatie: hoe is het nu georganiseerd en hoe kan het in de toekomst. Uit de overzichten blijkt dat er om alle huidige trams te stallen 2000 m2 stalling (excl. 500 m2 werkplaats, opslag en kantine) nodig is op de Karperweg, tenzij er 12 wagens naar de Lekstraat kunnen in 2023. Dan is er maar 1000 m2 (excl. 500 m2) nodig op de Kaperweg.
- In totaal gaat het om 94 wagens die grotendeels op de Karperweg, Lekstraat en in Nagele zijn gestald. Voorheen waren er 150 wagens. Er is afscheid genomen van een aantal niet Amsterdamse trams. Deze trams hebben ooit voor de dienstregeling van het GVB in de stad gereden, nu laat het GVB geen niet-Amsterdamse trams meer toe op het stadsnet.
- [redacted] geeft een korte uitleg op 'Status Nederlandse Museum Vereniging': A is uniek stuk, B is interessante kopieën en C is werkwagen. [redacted] voegt toe wat BVG en KWRE betekent.
- Om de benodigde oppervlakte te berekenen is ervan uitgegaan dat er 75 cm ruimte nodig is naast de trams, dus 1,50 meter tussen twee trams. Een remise met drie sporen is 12m breed: de wagens staan 'hoofd op hoofd' aan elkaar (buffer aan buffer). Bij dit oppervlakte is geen rekening gehouden met ruimte voor werkplaats, opslag en kantine. [redacted] geeft aan dat hiervoor 500 m2 extra nodig is. De huidige vloot gestald op de Karperweg past op 2000 m2, zonder werkplaats, opslag en kantine. Er

staat volgens [redacted] een halve loods leeg. Er zijn nu 15 trams gestald in de remise Lekstraat, 2 meer dan in het vorige overzicht.

- In het overzicht zijn de werkwagens niet meegenomen. Op dit moment wordt de Boslijn zelf onderhouden. Een deel van de werkwagens staan buiten. Er lopen op dit moment intern gesprekken over de vraag dit onderhoud uit te besteden omdat het lastig blijkt hiervoor genoeg en gekwalificeerde vrijwilligers te vinden. De tramorganisaties worden op dit moment al geholpen door een aannemer. Het advies van [redacted] is om deze gesprekken naar een hoger niveau te tillen en verder te gaan dan de brainstorm fase: vraag offertes op / bepaal de kosten hiervoor zijn, omdat dit onderdeel moet worden van het bedrijfsplan.
- De kosten voor het baanonderhoud zijn belangrijke gegevens voor de gemeente, omdat de kosten hoog kunnen zijn en naast de huisvestingslasten door de tramorganisaties gedragen moeten kunnen worden.
- Het onderhoud van de bovenleiding doet het GVB. [redacted] gaat controleren of de kosten hiervan worden doorbelast en komt hier volgende vergadering op terug. Afspraken hierover zijn niet zwart-op-wit vastgelegd.
- De werkplaats voor trams die op de Boslijn rijden kan niet naar Lekstraat verplaatst worden, omdat kapotte trams niet verplaatst kunnen worden: deze moeten daarom op de Karperweg blijven.

4. Scenario's en vervolgonderzoek

[redacted] heeft de afgelopen twee weken zowel met de gemeente als met de tramorganisaties zijn bevindingen besproken. Hij heeft bemerkt dat er veel herhaling van standpunten zit bij beide partijen, waardoor de discussie telkens divergeert in plaats van convergeert. Hij heeft getoetst bij beide partijen of het voor het proces en eventuele oplossingen helpt om scenario's uit te sluiten (of juist te bekrachtigen), waarmee tot de kern kan worden gekomen van waar het over gaat. Alle partijen zijn het daarover eens.

Doel van deze bijeenkomst (2 oktober 2019) is om gezamenlijk alle scenario's die er zijn te bespreken en per scenario aan te geven of deze kan worden uitgesloten danwel verder moet worden onderzocht.

Kortweg ziet [redacted] drie basisscenario's met consequenties voor de discussie over de inpasbaarheid van historische trams op het Havenstraatterrein:

1. Een derde partij (waaronder het GVB) neemt de exploitatie en de collectie over.
2. De tramorganisaties gaan geheel naar locatie(s) buiten het Havenstraatterrein.
3. Inpassen in de gebiedsplannen Havenstraat.

Zowel de tramorganisaties als de gemeente bevestigen dat deze drie scenario's (in praktijk en theorie) de enige scenario's zijn en sluiten daarmee uit dat er nog andere scenario's naar voren worden gebracht om tot een oplossing te komen.

NB: twee scenario's blijven hier buiten beschouwing:

4. Onteigenen zonder alternatieve oplossing voor de tramorganisaties.
5. Stoppen met herontwikkeling Havenstraatterrein.

Scenario 1:
De tramorganisaties stellen vast dat dit scenario niet verder onderzocht hoeft te worden, en dat dit dus ook niet zal terugkomen als scenario in toekomstige gesprekken of (gerechtelijke) procedures. De uitsluiting van dit scenario betekent niet dat er geen samenwerking op deelonderwerpen met het GVB wordt voorzien, zoals formalisering van (extra) stalling op de Lekstraat of samenwerking in de exploitatie van de toeristentram.

Scenario 2:
De tramorganisaties zien scenario 2 als mogelijk potentievol. De gemeente stelt dat het al verschillende malen onderzoek heeft laten verrichten naar potentiële alternatieve locaties (buiten het Havenstraatterrein), en dat deze onderzoeken telkens geen positieve uitkomst hadden. Hiermee is de politiek-bestuurlijke wil om dit scenario verder te onderzoeken nihil.

[redacted] stelt voor dat de gemeente toch nog eens alternatieve locaties laat onderzoeken, op voorwaarde dat we het aantal beperken en vandaag vaststellen, en dat daarmee andere mogelijke alternatieve locaties worden uitgesloten en niet meer aan de orde zullen komen.

De tramorganisaties kunnen leven met dit voorstel en stellen voor zes alternatieve locaties voor het Havenstraatterrein nader te (laten) onderzoeken en andere locaties daarmee uit te sluiten van verder debat:

1. Amsterdamse Bos: Parkeerterrein Kop Bosbaan (locatie 4b van de quickscan van juli 2016)[1].
2. Amsterdamse Bos: Ten zuiden van het gasontvangststation (locatie 4d, variant 2 van de quickscan).
3. Locatie Bovenkerk / Zetterij ('Gamma') in Amstelveen (locatie 5 van de quickscan).
4. Locatie 'oksel A9' in Amstelveen, na gereedkomen van werkzaamheden aan A9.
5. Remise Lekstraat vanaf 2023.
6. De 'Landtong-variant' (een perceel grond net buiten het Havenstraatterrein).

De gemeente gaat er met betrekking tot de eerste vijf alternatieve locaties mee akkoord dat er een objectief haalbaarheidsonderzoek komt c.q. nadere gesprekken komen om een of meer alternatieven gefundeerd te kunnen uitsluiten danwel deze als serieus alternatief naast het Havenstraatterrein te kunnen stellen. Met betrekking tot de zesde alternatieve locatie dient de gemeente zich nog te beraden of deze wordt meegenomen in het haalbaarheidsonderzoek danwel dat deze 'off limits' wordt geplaatst en daarmee niet wordt meegenomen in het haalbaarheidsonderzoek. De gemeente laat dit zo spoedig mogelijk weten.

De gemeente stelt als voorwaarde dat de afspraken die tijdens dit overleg worden gemaakt (lees: hetgeen wordt beschreven in dit verslag ad punt 4) worden vastgelegd in een convenant. De tramorganisaties stemmen hiermee in. Adriaan zal een voorzet doen voor een tekst van een convenant; ondertekening kan dan bijvoorbeeld ter gelegenheid van het volgende overleg plaatsvinden.

Met betrekking tot de opties in het Amsterdamse Bos (opties 1 en 2) zal [*een onderzoekspartij*] worden gevraagd de claim van de tramorganisaties nogmaals te onderzoeken en op basis van nader door partijen op te stellen kaders nogmaals een onderzoek uit te voeren naar de haalbaarheid, met als doel een oordeel te krijgen om deze opties gefundeerd te kunnen uitsluiten danwel deze als serieus alternatief naast het Havenstraatterrein te kunnen stellen. Vooralsnog hanteren partijen een deadline van [eind november 2019]. Partijen zijn er zich overigens van bewust dat (ook) in opties 1 en 2 de gemeente Amstelveen stakeholder is in de bestemming van deze locaties; hun bereidheid dient te worden getoetst bij de gesprekken ad optie 3 en 4.

[1] Opmerking [redacted]: de situatie bij het parkeerterrein Van Nijenrodeweg blijkt in het licht van de daar in ontwikkeling zijnde plannen niet in overeenstemming te zijn met wat de quick-scan van Movares daaromtrent als vaststaand gegeven heeft aangenomen. Immers, het uitgangspunt dat géén parkeerplaatsen verloren mogen gaan, heeft het bestaande College van B & W losgelaten. Nog zeer recentelijk heeft het College kenbaar gemaakt een flinke beperking van het aantal parkeerplaatsen in Amsterdam te willen doorvoeren.

Met betrekking tot de opties in Amstelveen (opties 3 en 4) geven partijen aan [redacted] een mandaat om een of meer gesprekken te voeren met bestuurders en/of ambtenaren in Amstelveen en/of in Amsterdam en verder te doen wat nodig is om deze opties nader te onderzoeken, met als doel een oordeel te krijgen om deze opties gefundeerd te kunnen uitsluiten danwel deze als serieus alternatief naast het Havenstraatterrein te kunnen stellen. Hiertoe zal [redacted] telkens nauw contact hebben met zowel de tramorganisaties als de gemeente en indien functioneel hen betrekken bij gesprekken en het proces. Vooralsnog hanteren partijen een deadline van [eind november 2019].

Met betrekking tot de optie 'Remise Lekstraat vanaf 2023' geven partijen aan [redacted] een mandaat om een of meer gesprekken te voeren met bestuurders en/of medewerkers van het GVB en verder te doen wat nodig is om deze opties nader te onderzoeken, met als doel een oordeel te krijgen om deze opties gefundeerd te kunnen uitsluiten danwel deze als serieus alternatief naast het Havenstraatterrein te kunnen stellen. Hiertoe zal [redacted] telkens nauw contact hebben met zowel de tramorganisaties als de gemeente en indien functioneel hen betrekken bij gesprekken en het proces. Vooralsnog hanteren partijen een deadline van [eind november 2019].

Besproken wordt of de Boslijn vanuit de remise Lekstraat geëxploiteerd zou kunnen worden. Op dit moment laat het GVB alleen Amsterdamse trams toe op het stadsnet. Als optie 5 een haalbare optie is kan de consequentie zijn dat er alleen met Amsterdamse trams op de Boslijn wordt gereden, tenzij er toch niet-Amsterdams materiaal op het stadsnet mag rijden. Het afstoten van al het niet-Amsterdamse materiaal gaat de tramorganisaties aan het hart.

Scenario 3: Inpassen in de gebiedsplannen Havenstraat
Alle partijen vinden het een goed idee dat – parallel aan de onderzoeken en gesprekken rond scenario 2 – aan de betreffende bestuurder(s) wordt gevraagd antwoord te geven op de volgende vragen:

1. Wat wil de gemeente wel/niet ondersteunen?
    a. Functie
        i. exploitatie volgens afgesproken roosters
        ii. collectievorming, beheer en behoud en/of
        iii. Museumfunctie
    b. Herkomst van de trams
        i. Amsterdams
        ii. Niet-Amsterdams
    c. Capaciteitsbeslag
        i. Stalling voor exploitatietrams
        ii. Stalling voor collectie
        iii. Overig: kantine, douche etc
    d. Activiteiten
        i. Boslijn
        ii. Stadslijn – incidenteel / op aanvraag
        iii. Stadslijn – volgens rooster (lijn 20 / toeristentram)
        iv. Overig
2. Stelt de gemeente eisen aan de governance (drie of één entiteiten; bestuursmodel of RvT model) en de kwaliteit van bestuurders / toezichthouders en zo ja welke?
3. Wanneer is het businessplan kwantitatief 'haalbaar' (m.a.w.: hoe groot mag het gat zijn)?
4. Zijn er aanwijzingen wanneer sprake is van maatschappelijke meerwaarde?

[redacted] zal deze processen begeleiden en hierover berichten tijdens en waar nodig buiten de vergaderingen.

5. Vastellen juridische vragen

De tramorganisaties zijn bezig om hun governance aan nader onderzoek te onderwerpen en in de tussentijd hun besturen 'op te schonen'. [redacted] schetst als eindplaatje dat de drie entiteiten drie besturen hebben met een personele unie, dus in totaal vier of vijf bestuurders voor alle drie de stichtingen. [redacted] bracht hier eerder tegenin dat dit het risico van ketenaansprakelijkheid meebrengt; andere partijen betwijfelen of dit buiten het fiscale régime ook civielrechtelijk van toepassing is.

Daarnaast doet de vraag zich voor of het nog wel nodig is dat er drie entiteiten zijn, danwel dat de tramorganisaties zich zouden kunnen beperken tot twee entiteiten of zelfs één entiteit. Alle partijen stellen voor dat de volgende vragen moeten worden beantwoord, waarbij zij onderkennen dat er mogelijk nog wijzigingen komen om de vragen scherper te krijgen:

1. Zijn er risico's, in het bijzonder ketenaansprakelijkheid, verbonden aan het hebben van een personele unie voor de drie huidige entiteiten?
2. Is het juridisch zelfs wenselijk, om de huidige drie entiteiten te laten opgaan / samengaan in twee of zelfs één entiteit, met inachtneming van de redenen waarom in het verleden voor de huidige drie entiteiten is gekozen?

[redacted] stelt voor om de gemeente te vragen dit te laten uitzoeken. De tramorganisaties stellen voor dat zij dit zelf (laten) onderzoeken, en de gemeente van de uitkomsten op de hoogte stellen. De gemeente wil het heroverwegen van de organisatiestructuur van de museumtram in eerste instantie aan de drie bestaande organisaties overlaten alvorens (betaald) advies van derden in te winnen. Besloten wordt dat de vragen door de tramorganisaties vooralsnog zelf worden beantwoord. [redacted] zal hen ondersteunen en het proces bewaken.

6. Rondvraag/Sluiting

De Gemeente gaat uitzoeken bij welk loket van de gemeente de EMA penningmeester zich moet melden voor de proceskosten gemaakt voor de procedure bij de Raad van State.

[redacted] heeft ideeën voor inpassing van een loods op het Havenstraatterrein. Voor de gemeente zijn de suggesties van [redacted] welkom. [redacted] meldt dat de feitelijke inplanning op het Havenstraatterrein niet primair onderwerp is voor deze overleggen, maar dat als het nodig is het op de agenda kan komen. [redacted] en [redacted] hebben hier contact over en bekijken vervolgens of het zinvol is het te agenderen.

7. Het volgende overleg zal plaatsvinden op **24 oktober van 09:30-12:00 uur**. De locatie zal op een duidelijke manier gecommuniceerd worden.