Gemeente Amsterdam

Verslag

Aanwezig	Tramorganisaties: [redacted] Gemeente Amsterdam: [redacted]
Voorzitter	[redacted], onafhankelijk procesbegeleider
Verslag	[redacted], gemeente Amsterdam
Datum	4 juni 2021
Pagina	1 van 9
Vergadering	2 juni 2021
Onderwerp	Overleg tramorganisaties – Gemeente Amsterdam

1. **Verslag 20 mei 2021**
   Het verslag van het overleg van 20 mei 2021 wordt zonder wijzigingen vastgesteld.

2. **Dagvaarding**
   De tramorganisaties hebben de brief met concept dagvaarding ontvangen. De tramorganisaties geven aan verder geen vragen te hebben hierover. De gemeente zal de definitieve dagvaarding binnen twee weken versturen. De gemeente zal de tramorganisaties op de hoogte stellen, zodra duidelijk is wanneer ze de dagvaarding kunnen verwachten. De dagvaarding wordt gestuurd naar RETM, adres Amstelveenseweg 264. [redacted] benadrukt dat dit een formele stap is die gezet moet worden, maar dat de wens van beide partijen is er op korte termijn samen uit te komen, zodat verdere vervolgstappen (rechtszaak) niet nodig zullen zijn.

3. **Vertrouwelijkheidsverklaring**
   [redacted] heeft de door de gemeente opgestelde vertrouwelijkheidsverklaring gewijzigd. Deze versie is ondertekend door [redacted]. De gemeente kijkt nog naar de wijzigingen. Wanneer de gemeente hiermee akkoord is, dan zullen de overige bestuursleden de verklaring deze week ondertekenen.

   De informatie die voor deze vergadering door de gemeente is gedeeld met de aanwezigen van dit overleg is nog niet gedeeld met de rest van het bestuur. Wel is er kort verslag gedaan van het overleg op 20 mei.

4. **Acties overleg 20 mei 2021**

   <u>Personele unie</u>
   De tramorganisaties geven een update van de stand van zaken m.b.t. de personele unie.

- Het lukt niet om [redacted] in te schrijven in het KvK als [redacted] voor de EMA. Dit lijkt te komen door een fout in het systeem en zal op korte termijn worden opgelost.
- De notaris heeft aangegeven dat er geen RETM bestuurs- of ledenbesluit nodig is om het voordrachtrecht van de bestuursleden van de EMA door het bestuur van RETM te laten vervallen. De leden hoeven dus niet te worden geraadpleegd. Het bestuur gaat de leden wel informeren. Vanavond (2 juni) wordt de uitnodiging voor de onlinebijeenkomst verstuurd. Dit is geen officiële ALV, maar een informele informatiebijeenkomst.
- [redacted] stuurt de concept statuten uiterlijk woensdag 9 juni naar de gemeente voor een juridische check. Eerst zal [redacted] nog een laatste slag slaan: de meest logische optie wordt gekozen en andere opties worden eruit gehaald. [redacted] maakt een voorzet voor het bestuur, zodat dit op maandag 7 juni besproken kan worden. Streven is de akte tussen 16 juni en 30 juni te hebben gepasseerd.
- De nieuwe statuten zijn simpel en nagenoeg identiek voor de AVM en de EMA. Het zijn volledig nieuwe documenten. Beiden zelfstandig leesbaar, in de zin dat duidelijk is dat de personele unie statutair is vastgelegd. Dit behoeft geen verdere toelichting.
- Het overleg dat de tramorganisaties intern voeren met 'het bestuur', is ook inclusief het voltallig RETM-bestuur. De besturen overlappen inmiddels, op uitzondering van één persoon. De vergaderingen vinden in dit verband plaats zodat er geen informatieachterstand ontstaat. Iedereen in dit gezelschap zal de vertrouwelijkheidsverklaring ondertekenen.
- Het RETM-bestuur gaat werken aan een uittreedplan: wie trekt zich wanneer terug uit het RETM-bestuur? Op dit moment is de RETM nog partij voor de gemeente als grondhuurder. Wanneer de gemeente bijvoorbeeld toch genoodzaakt is een rechtszaak aan te spannen, dan zal de gemeente deze rechtszaak aanspannen tegen de RETM. Hiermee dient in de uittreding rekening te worden gehouden. Uittreding kan pas als de overeenkomst met de gemeente is getekend, inclusief afspraken over het ontruimen van de huidige gronden.
- De naam AVM blijft bestaan. Dit staat nu niet juist opgenomen in het bedrijfsplan en moet worden aangepast.

<u>Overeenkomst GVB</u>
De overeenkomst tussen GVB en de EMA is gedeeld met de gemeente. [redacted] geeft aan dat er met het GVB wordt gesproken over het toevoegen van een aantal zaken aan deze overeenkomst, zoals afspraken over sneeuwschuivers.

De gemeente geeft aan dat het fijn is dat deze overeenkomst boven water is gekomen. De gemeente heeft hierbij twee vragen/opmerkingen:

- In de overeenkomst wordt gesproken over een toegangsovereenkomst voor de museumtram, die niet bij de overeenkomst bijgesloten is. [redacted] geeft aan dat dit document over technische specificaties gaat, waar het materiaal aan moet voldoen, etc. Voor de gemeente is dit document niet relevant, zo beaamt [redacted].
- De gemeente maakt zich zorgen over het gebruik van het stadsnet. Afspraken over het gebruik van het stadsnet zijn in deze overeenkomst niet opgenomen, behalve dat er staat dat de EMA gebruik maakt van (rest)capaciteit. De gemeente zou de afspraken met GVB graag concreter willen zien: wanneer en waar mag er gereden

worden, wanneer niet, etc. De tramorganisaties geven aan dat (rest)capaciteit voldoende is en dat het lastig is hier concretere afspraken over te maken. De tramorganisaties geven aan zelf kritisch te kijken naar het gebruik op bepaalde tijdstippen en plekken en mede daarom bepaalde drukke punten vermijden.

- De tramorganisaties willen volgens het bedrijfsplan intensiever gaan rijden en het stadsnet intensiever gaan gebruiken. De gemeente wil graag van GVB weten of dit kan. De gemeente hoort geluiden dat er geen ruimte (meer) is op het net in de stad. De gemeente gaat nadenken over welk niveau van comfort voldoende is, om voldoende vertrouwen te krijgen in de uitvoerbaarheid van het bedrijfsplan. Is hier een overeenkomst voor nodig, of is mondeling toezegging ook voldoende, of bijvoorbeeld onderschrijven van het bedrijfsplan? De tramorganisaties geven aan dat GVB de overeenkomst waarschijnlijk niet zal aanpassen, omdat de cultuur van het GVB vrij informeel is en dat weinig formeel wordt vastgelegd.
- De afspraak met GVB is in de maak. De gemeente is hiermee bezig. Het gesprek zal plaatsvinden tussen medio juni en 30 juni. [redacted] worden hierbij vanuit GVB uitgenodigd.

5. Tramspoor en tramloods

Voor dit overleg hebben de tramorganisaties een aantal stukken in vertrouwen van de gemeente ontvangen. De tramorganisaties bedanken de gemeente voor deze stukken en geven aan het goede voorstellen te vinden, maar nog wel over een aantal technische en praktische punten te willen spreken. Daarbij willen de tramorganisaties de documenten en een aantal onderwerpen specifiek intern met eigen adviseurs bespreken. Hier hebben zij nu nog geen tijd voor gehad. De gemeente geeft aan dit te begrijpen. [redacted] benadrukt dat we zowel 16 als 30 juni hebben deze onderwerpen nader te bespreken.

Hieronder een opsomming van alle opmerkingen van de tramorganisaties op de notitie van de gemeente 'uitgangspunten inpassing tramspoor en tramloods, d.d. 26 mei 2021':

Blz. 1	Keerlus – boogstraal van 19 meter Zijspoor nieuwe stallingsloods
Blz. 2	Alle sporen nieuw – is dat wel nodig? Bovenleiding masten hergebruiken vanwege kroontjes bovenop.
Blz. 3	Kruising wegen: oppakken met ILT Wie legt nieuwe kabel tracés vast? Dagelijks onderhoud gemeente Bovenleiding Onderhoud EMA
Blz. 4	Eigendomstabel Smeerpomp Arbo wet NEN 3140 Tractiesecties Winterperiode bovenleiding
Blz. 5	Bovenleiding 1200 ritten en uitgesloten tijden Ritten stapvoets uitvoeren met iemand die voor de tram uitloopt: niet werkbaar

Blz. 6	Eindpunthuisje / kunsthuisje
Blz. 7	Bruto vloermaat Fietsberging op maaiveld niveau Wanden Grondoppervlak 1250 m2 Hoogte van 7 meter Aantal sporen in de loods Hart-afstanden sporen Geluid reduceren
Blz. 8	Werkkuil Appartement – bedrijfsruimte? Tram verantwoordelijk voor de afwerking Bovenleiding boven werkkuilen
Blz. 9	In- en uit rangeren trams Sporen situatie Aerofiltersysteem Dak Bovenliggende functies Projectontwikkelaar Toekomstige huurder Vergunningen rondom trillingen en geluid
Blz. 10	Omgevingsdienst, milieu vergunning Functioneel gebruik loods

Een groot deel van deze punten wordt in een kleiner gezelschap nader besproken. Hierbij aanwezig zijn [redacted]. Zij plannen een afspraak binnen twee weken om deze punten te bespreken. De tramorganisaties betrekken hier ook nog een externe adviseur bij, uiteraard zal ook hij vertrouwelijk met de informatie om gaan en hiervoor de vertrouwelijkheidsverklaring tekenen. Bovengenoemde punten gaan ook vaak over de beweegredenen van de gemeente: hoe zijn zij tot dit besluit gekomen? Als de tramorganisaties die beweegreden weten dan zullen ze bepaalde keuzes wellicht beter begrijpen.

De punten die tijdens dit overleg worden besproken, omdat deze voor beide partijen als belangrijkste onderwerpen worden gezien, zijn:

- De bovenleiding
- Aerolift / aantal sporen
- Het dagelijks gebruik: beperking ritten, gebruik 's avonds, stapvoets rijden, etc.
- Wisselstraat en steeg
- Eindpunt lus, boogstraal, keerlus
- Omvang loods, bruikbare m2.

<u>Bovenleiding</u>

In de huidige tramloodsen op het Havenstraatterrein zijn geen bovenleidingen. De tramorganisaties geven aan dat dit hen beperkt in de bedrijfsvoering. Daarom willen ze graag in de nieuwe tramloods wél een bovenleiding. Het maakt het gebruik makkelijker, praktischer, en er is sprake van minder geluidsoverlast omdat het trambewegingen scheelt. Wanneer ze, zonder bovenleiding, moeten rangeren met een extern voertuig, brengt dit

meer risico's mee. Volgens de tramorganisaties lijkt een bovenleiding ook in te passen in de plannen van de gemeente.

De gemeente legt uit waarom zij geen bovenleiding heeft opgenomen in de tekeningen: 1. Er is nu ook geen bovenleiding; 2. de gemeente vreest aansprakelijkheid voor de risico's die met een bovenleiding gepaard gaan. Als eigenaar kunnen we verantwoordelijk worden gehouden voor ongelukken die kunnen gebeuren. 3. Een bovenleiding kan functies bovenop de loods beperken door het magnetisch veld dat ontstaat. 4. Door de bovenleiding ontstaat er bij de deur een geluidslek.

Ad 1. Omdat het al lang onzeker is wanneer de tramorganisaties van het Havenstraatterrein weg moeten, is de bovenleiding niet aangelegd. Anders was dit al lang gebeurd. Ad 2. De tramorganisaties geven aan nooit te werken met bovenleiding spanning. Wanneer er vrijwilligers aan het werk zijn zal er geen spanning op de bovenleiding in de loods staan. In de NEN 3041 staat ook dat je niet onder een bovenleiding mag werken. Veiligheid is wat de tramorganisaties betreft dus geen groot issue. De tramorganisaties zien meer risico's in het rangeren. Ad 3. Dit is oplosbaar, nader te bespreken. Ad 4. Ook voor het geluid zien zij geen probleem. In de Lekstraat bijvoorbeeld zijn vouwdeuren waar een bovenleiding in ligt, volledig afgesloten. De tramorganisaties gaan verkennen of zij zelf de bovenleiding kunnen aanleggen.

Conclusie:

- Veiligheid en geluid/overlast zijn de kernwoorden in deze discussie. Beide partijen willen een veilige situatie, beide partijen willen zo min mogelijk overlast.
- De tramorganisaties zoeken uit of zij een bovenleiding zelf kunnen en willen aanleggen.
- De gemeente zoekt uit of zij een loods wil verhuren waarin bovenleidingen door de tramorganisaties aangelegd (kunnen) worden.
- Voor geluid / overlast en magnetisch veld moeten wellicht nog maatregelen worden genomen; de gemeente zal hier wel goed op willen toezien.
- Beide partijen geven op 16 juni richtinggevende uitspraken hierover.

<u>Aerolift / sporen</u>

De tramorganisaties staan niet positief tegenover de optie 'aerolift'. Het gebruik van de aerolift is in hun ogen niet praktisch: het kost te veel tijd om op deze manier de trams naar buiten te krijgen. Ze geven aan de trams niet onnodig te willen optillen en bovendien moet voor elke tram een aparte stand / modus worden ingesteld. De tramorganisaties geven aan niettemin deze optie nog door te spreken met het bestuur en evt. een adviseur.

De gemeente heeft dit voorstel gedaan vanuit efficiënt gebruik van de m2 in de loods (ruimte voor meer trams en/of andere functies) en financieel oogpunt. Vooral de wissels die buiten de loods moeten worden aangelegd om 7 sporen in de loods te realiseren zijn heel kostbaar.

Dit raakt het punt van hergebruik van de sporen. De tramorganisaties denken dat wissels voor de loods goedkoper kunnen worden gerealiseerd, als deze gemaakt worden van hergebruikt spoor. Zij stellen bovendien dat nieuwe wissels meer geluid activeren.

De tramorganisaties opperen om de wisselstraat buiten te overbouwen. Er hoeft dan maar één toegangsdeur gemaakt te worden, geluid van de trams op de wisselstraat voor de loods is volgens hen dan geen issue meer. Bovendien zal dan in de loods alleen effectieve ruimte voor stalling van de trams overblijven. Trams worden niet op de wisselsporen gestald, maar alleen op rechte sporen.

De gemeente geeft aan dat de contouren van de tramloods vastliggen in het bestemmingsplan. Bovendien is het niet waarschijnlijk dat de brandweer zal goedkeuren dat de ruimte tussen de loods en de GVB-remise bebouwd worden. Zij kunnen er dan immers niet meer bij. Niettemin zal de gemeente een overbouwing van de wisselstraat in overweging nemen.

Conclusie:
- Voor de tramorganisaties lijkt het gebruik van een aerolift geen optie. Ze leggen dit vraagstuk neer bij andere personen binnen de organisaties. Mocht dit definitief geen optie zijn, dan zullen er 7 sporen in de loods komen.
- De tramorganisaties zoeken uit of zij de sporen zelf kunnen en willen aanleggen, door middel van hergebruik van sporen. Het aanleggen van de sporen vóór de loods (buiten) is overigens complexer.
- De vraag die de gemeente moet uitzoeken: wil de gemeente deze sporen dan zelf aanleggen of wil zij dit aan de tramorganisaties laten?
- Daarnaast kijkt de gemeente naar (on)mogelijkheden voor het overbouwen van het gebied voor de loods.

<u>Dagelijks gebruik</u>

Stapvoets rijden
De gemeente heeft een informatiedossier opgesteld en een safety hazard log laten opstellen door Arcadis. Daarin is geconcludeerd dat stapvoets rijden nodig is, in combinatie met iemand die voor de tram loopt, vooral vanwege het zicht op de kruispunten.
De tramorganisaties begrijpen en onderschrijven het stapvoets rijden, maar vinden het onwerkbaar dat er altijd iemand met een vlag voor de tram moet lopen. Dat is niet volgens hen uitvoerbaar en niet nodig.
Partijen stellen vast dat het uiteindelijk de ILT is die hier een uitspraak over doet bij de ingebruikname van het spoor; partijen zullen zich daaraan committeren.

Conclusie:
- De gemeente deelt het gehele informatiedossier omtrent dit onderwerp met de tramorganisaties, inclusief de safety hazard log. Zij zullen naar dit dossier kijken, en dit ook intern bespreken, hierop reageren, zodat het kan worden aangevuld. Daarna zal het onderwerp weer in deze samenstelling worden besproken.
- Een volgende stap is een gezamenlijke afspraak met het ILT. Het ILT is uiteindelijk bepalend in deze.

Maximaal 1200 ritten, rijden binnen bepaalde tijden
Vanwege geluidsoverlast is het voor de gemeente niet gewenst om het aantal ritten geheel vrij te geven, en is het niet wenselijk dat er 's avonds wordt gereden. Voor de stadsritten is het niet nodig om door de buurt te rijden.

De tramorganisaties willen het aantal ritten liever niet vastleggen. De tramorganisaties geven aan dat er incidenteel 's avonds gereden wordt, bijvoorbeeld voor verhuur, en willen dat het mogelijk is dat er uitzonderingen kunnen worden gemaakt.

Voor de gemeente is vrijgave van het aantal ritten bespreekbaar, maar zijn bepalingen over de eindtijd lastig.

Dit onderwerp komt de volgende keer terug op de agenda. De tramorganisaties komen met een voorstel en houden daarbij rekening met de belangen van de gemeente (geluid, woonwijk, etc.).

Stroom bovenleiding
De gemeente stelt voor dat de stroom van de bovenleiding afgeschakeld wordt als het spoor niet gebruikt wordt. Het spoor wordt namelijk te incidenteel gebruikt.

De tramorganisaties vragen zich of waarom het stuk spoor aan de Karperweg anders wordt behandeld in vergelijking tot andere sporen in de stad. De tramorganisaties willen het hier nog nader over hebben. Het onderwerp komt terug op de agenda.

Dagelijks onderhoud
De tramorganisaties vinden het een mooi voorstel van de gemeente dat de gemeente dit onderhoud op zich neemt. Wel geven ze aan dit nog te moeten bespreken met het bestuur.

<u>Wisselstraat en steeg</u>
De gemeente wil graag onderzoeken en bespreken met het GVB of de aansluiting op het stadsnet zoveel als mogelijk voor de loods kan komen. Op de huidige locatie zou deze voor de woningen komen te liggen. Er worden twee hekken geplaatst aan weerszijden. Deze hekken zijn door de brandweer goed te gebruiken in geval van nood. De aansluiting op het stadsnet kan niet in het groen ten zuidwesten van de keerlus van het GVB worden aangelegd.

<u>Keerlus</u>
De gemeente geeft aan dat de keerlus niet anders ingepast kan worden en voldoet. Er is goed onderzoek naar gedaan en vele alternatieven zijn onderzocht, en dit is de enige manier en ook de enige plek. De tramorganisaties geven aan dat de opgenomen boogstraal van 19 meter te krap is. Momenteel ligt er 21, dat is al wat krap. De tramorganisaties zijn bang dat het gebruik veel geluid gaat maken, en dat ze bij regen niet meer wegkomen. Het is met name voor de 'twee-assers' een probleem. De andere tramwagens kunnen er wel doorheen. De tramorganisaties vragen of een omloopspoor én keerlus een optie is. Bert Swart geeft aan dat dit geen optie is. Voor de tramorganisaties is het geen opties om alleen trams in te zetten die twee richtingen op kunnen.

De gemeente geeft nogmaals aan dat dit de enige optie voor de gemeente is. Er zijn vele opties bekeken. De tramorganisaties gaan uitzoeken en bespreken of dit een werkbare optie is. De tramorganisaties geven bij de interne besprekingen ook aan dat dit de enige optie is, na het onderzoeken van vele andere opties door de gemeente.

<u>Omvang loods</u>

De tramorganisaties geven aan bij een loods van 1250 m2 uit te zijn gegaan van een rechthoekige loods. Dan zou er ruimte zijn voor 400 m2 stallingsspoor. Ze geven aan 400 m2 aan effectieve stallingspoor nodig te hebben. Dit is ook het uitgangspunt in het bedrijfsplan. Dit hebben ze nu in de huidige stenen en onderhoudsloods ook tot hun beschikking. In de nieuwe tramloods zijn deze m2 niet ingetekend. Door de niet bruikbare hoekjes van de nieuwe loods ontstaat er veel loze ruimte. Mocht dit niet mogelijk zijn, dan zullen er ook wijzigingen in het bedrijfsplan aangebracht moeten worden.

De gemeente geeft aan dat een rechte vorm op deze locatie niet mogelijk is. De contouren die de locatie mogelijk maakt, zoals opgenomen in het bestemmingsplan zijn leidend. Vastgesteld is dat de beoogde loods 1250m2 groot wordt en daarop is dit ontwerp gebaseerd. Het voorstel voor het aeroliftsysteem komt hier vandaan: daarmee is er plek voor meer trams.

De tramorganisaties geven aan wel iets te kunnen inleveren, maar niet zoveel als nu is opgenomen. Ze bekijken graag een gedetailleerde tekening: hoe kunnen ze binnen deze grenzen, liefst met de optie overkapping wisselstraat, optimaliseren? Met een overkapte wisselstraat houd je 400 m2 stallingsspoor, is er sprake van minder geluidsoverlast én effectief ruimtegebruik.

De gemeente geeft aan dat dat juridisch en technisch wel mogelijk moet zijn. De afgelopen jaren heeft de gemeente niet stilgezeten: er is hard gewerkt aan een bestemmingsplan. Binnen dat bestemmingsplan wordt deze tramloods mogelijk gemaakt. Dat is het vertrekpunt. De gemeente zal de tekeningen van Movares delen. De tramorganisaties kunnen kijken naar de contouren waarbinnen de loods mogelijk is. Binnen die contouren kan gekeken worden naar optimalisatie.

[redacted] benadrukt dat het belangrijk is dat [redacted] de voorstellen van de gemeente goed afstemmen met de andere bestuursleden en de achterban, en ook toelichten, en uitleggen dat bepaalde zaken op dit moment vastliggen.

Conclusie:
- De tramorganisaties kijken naar mogelijkheden voor technische optimalisatie
- De gemeente kijkt naar de juridische mogelijkheden, en de optie de wisselstraat te overbouwen.

6. Derde overleg, 16 juni 2021

De punten die vandaag zijn besproken en nog openliggen komen ook volgende keer, op 16 juni, weer terug op de agenda. Andere punten op de agenda zijn:

- Staatssteun.

[redacted] plannen een voorbespreking in zodat op 16 juni alleen de uitkomsten besproken hoeven te worden. [redacted] deelt het externe advies aan de gemeente over dit onderwerp met [redacted]. Dit is een vertrouwelijk document en zal ook in vertrouwen worden gedeeld en behandeld door alleen [redacted] en collega. [redacted] deelt dit dus alleen met zijn collega en verder niet met andere bestuursleden.

- Transitie.

Voor dit agendapunt wordt de notitie van de tramorganisaties als uitgangspunt genomen. Er zijn geen stukken van de gemeente.

Acties

Tramorganisaties:
- Vertrouwelijkheidsverklaringen laten tekenen, na akkoord gemeente.
- Concept nieuwe statuten EMA en AVM delen (9 juni).
- De volgende zaken nader bekijken en intern voorleggen:
    - Zelf aanleggen bovenleiding
    - Zelf aanleggen gebruikt spoor in de loods
    - Zelf aanleggen van wisselstraat voor de loods
    - Aerolift systeem
    - Boogstraal keerlus
    - Optimalisatie van ruimtegebruik binnen de contouren van de loods.
    - Voorstel voor incidentele ritten 's avonds

Gemeente:
- Conceptverslag opstellen. Deze week naar de tramorganisaties sturen (via [redacted]).
- Check doen op aanpassingen in geheimhoudingsverklaring.
- De tramorganisaties informeren als de dagvaarding wordt betekend.
- Check nieuwe statuten EMA en AVM op waarborgen handhaven personele unie.
- Tekening Movares van loods van 1250 m2 delen.
- De volgende punten bekijken:
    - Optie overkappen wisselstraat
    - Verhuren van opstal met bovenleidingen door huurder aangebracht
    - Verhuren van opstel met hergebruikt spoor door huurder aangebracht.
    - Aanleggen spoor en wisselstraat voor de loods door tramorganisaties
- Advies staatssteun en Wet Markt en Overheid met [redacted] en [redacted] delen, overleg plannen om te bespreken.
- Afspraak met GVB plannen, medio juni, voor 30 juni.
- Informatiedossier en safety hazard log delen met de tramorganisaties.

Gezamenlijk:
- Overleg van [redacted] over technische details. De tramorganisaties betrekken hun technische man over het spoor.