Gemeente Amsterdam

Verslag overleg tramorganisaties – gemeente Amsterdam

Aanwezig: Tramorganisaties: [redacted] EMA), [redacted] RETM), [redacted] (RETM), [redacted] AVM), [redacted] AVM)
Gemeente Amsterdam: [redacted], [redacted] grondzaken), [redacted]
Voorzitter: [redacted] (Beaumont Communicatie)

Vergaderdatum: Dinsdag 25 juni

Tijd: 12:30 – 14:00 uur

---

1. Opening en mededelingen

[redacted] is de [redacted] van de RETM, en schuift aan bij dit overleg. Hij is tevens [redacted] bij het GVB.

2. Verslag bestuurlijk overleg gemeente – tramorganisaties, 16 mei 2019

Het verslag van het bestuurlijk overleg gemeente en tramorganisaties op 16 mei 2019 wordt zonder wijzigingen vastgesteld.

3. Situatie tot start uitvoering

De tram blijft voorlopig rijden. De brieven over de huuropzegging en de stootblokken zijn ontvangen en duidelijk. Over de stootblokken zijn de tramorganisaties naar de rechter gestapt. De situatie tot start uitvoering houdt de tramorganisaties graag op de agenda, mochten er ontwikkelingen zijn, en om miscommunicatie te voorkomen.

4. Ruimtelijke inpassing tramloods Havenstraatterrein

Hoe gaan we het bestemmingsplan nader inrichten, met een tramloods ingepast? De tramorganisaties geven aan dat de Raad van State een groot deel van de punten uit het beroep niet zijn behandeld, omdat een streep werd gezet door de wijzigingsbevoegdheid. De gemeente is volgens de tramorganisaties aan zet: hoe wordt invulling gegeven aan de uitspraak van de Raad van State? Hoe ziet een tramfaciliteit op het Havenstraatterrein er uit? Het voorstel van 11 maart is onvoldoende en zou het einde van de museumtram betekenen.

De gemeente geeft aan dat met het voorstel van 500 m2, zoals de tramorganisaties is gedaan, is aangetoond dat aan de criteria van de wijzigingsbevoegdheden kan worden voldaan en dat de wijzigingsbevoegdheden uit het bestemmingsplan dus

uitvoerbaar zijn. Zo heeft de gemeente de vraag die de Raad van State tijdens de zitting stelde geïnterpreteerd. Het voorstel van de tramorganisaties van 1 maart, heeft de gemeente nog niet in het voorstel van 11 maart kunnen betrekken. In het voorstel van de tramorganisaties van 1 maart werd voorgesteld een loods van 750 m2 op het Havenstraatterrein te realiseren. Het voorstel ging uit van een verdubbeling van het ruimtegebruik in de remise Lekstraat, naar 800 m2. In de gesprekken met GVB, Metro en Tram en Vervoersregio heeft de gemeente geconcludeerd dat het voortzetten van het huidige gebruik in de remise Lekstraat het maximaal haalbare is. Daar is al veel tijd in gestoken, inclusief een gesprek met de verantwoordelijk wethouder. Als je deze 400 m2 toevoegt aan de 750 m2 van de loods op het Havenstraatterrein, hebben we dan het gevoel dat we dichter bij elkaar in de buurt komen?

De tramorganisaties geven aan dat het stuk van 1 maart bedoeld was om inzicht te geven. Het was een beschrijving van scenario's. Bovendien klopt de rekensom van de gemeente niet. In de notitie staat dat er 800 m2 in de remise Lekstraat bij moet.

We spreken af dat het uitgangspunt is dat de tramorganisaties kunnen blijven doen wat ze nu doen, en hoeveel trams hiervoor nodig zijn, volgens de notitie van 1 maart. Vervolgens bekijken we hoeveel vierkante meter nodig is om deze trams te stallen en te onderhouden. Movares wordt gevraagd hierover te adviseren en bij een volgend overleg aanwezig te zijn. [redacted] gaan samen de notitie van 1 maart doornemen om het uitgangspunten helder te hebben.

5. Tijdelijke situatie

De tijdelijke situatie, tijdens de ontwikkeling van het Havenstraatterrein, gaat bepalend zijn voor het overleven van de tramorganisaties. De tramorganisaties geven aan dat het om de volgende aspecten gaat:

- Het gaat jaren duren. Gedurende een aantal jaren is er geen remise op het Havenstraatterrein. Waar laat je het materiaal?
- Waar laat je het materiaal, waarmee je tijdens de ontwikkeling van het Havenstraatterrein een minimale dienst uitvoert op de boslijn en in de stad. De activiteiten hoeven niet gelijk te zijn aan wat de tramorganisaties nu doen, dat is in de tijdelijkheid wellicht niet mogelijk.
- Tijdens de bouw moet er een keerlus zijn en een aansluiting op het GVB-net.
- Aan dit alles hangt een prijskaartje. Wie brengt dit op?

6. Beleidsdoel en aantallen trams

De gemeente geeft aan dat de realisatie van de tramloods uit de grondexploitatie kan worden betaald. Voor de exploitatie van het gebouw is €50.000 onvoldoende. We moeten nog iets bedenken om dat gat te vullen. De overheid mag dat niet zomaar doen, want dan is er sprake van staatsteun. De vraag is of er bereidheid is om behoud van cultureel erfgoed te verheffen tot een gemeentelijk beleidsdoel, wat nodig is om een subsidierelatie aan te gaan. Die bereidheid is nog niet uitgesproken, en hier hebben we elkaar bij nodig. Mogelijk is die bereidheid er alleen als het alleen gaat om Amsterdamse trams. Als het spoor tot gemeentelijk monument wordt aangewezen is dit nog niet voldoende.

De tramorganisaties geven aan dat er al opgeschoond is. Zij maken zelf het onderscheid tussen museale wagens en productiewagens. Die zijn nodig om de museale stukken te sparen. Er moet sowieso gesaneerd worden. Hoe kleiner de loods, hoe meer er gesaneerd wordt. De loods in Nagele staat tjokvol.

We spreken af dat de tramorganisaties hierover gaan nadenken en een lijst maken van de inventaris.

7. Ondersteuning

We spreken af dat we gezamenlijk op zoek gaan naar iemand die ons kan helpen. Iemand die kan verbinden, beide partijen kan spiegelen, zijn weg kent binnen een gemeentelijke organisatie. Het is belangrijk dat deze persoon aan de slag gaat om gedeelde uitgangspunten. Daarom moet helder zijn wat er in het stuk van 1 maart staat. [redacted] bespreken in kleiner comité wat de tramorganisaties en de gemeente nodig hebben, en kijken daarna wie dit zou kunnen zijn.

8. Planning

We hebben een uitgebreide agenda. We spreken met elkaar af dat we er na streven om voor het eind van het jaar een oplossing te hebben gevonden.