

Beleidsvoornemens van de Stichting EMA (Electrische Museumtramlijn Amsterdam) en Vereniging RETM (Rijgend Electrisch Tram Museum), tezamen met SBCAVM “de Museumtramlijn”.

Langdurige onzekerheid was het hoofdkenmerk van de Elektrische Museumtramlijn Amsterdam gedurende de afgelopen 10 jaren. Dat euvel hing vanzelfsprekend rechtstreeks samen met de planologische ambitie van de gemeente Amsterdam om het Havenstratterrein van *terrain vague* te transformeren tot een aantrekkelijke omgeving van gemengd wonen en werken. Nadat aanvankelijk aan de museumtramlijn een belangrijke constituerende functie in het Bestemmingsplan-Havenstratterrein-2018 was toegedacht – hetgeen ampel en expliciet bleek in de uitvoerig gedocumenteerde aanloopgeschiedenis naar vornoemd plan – , kristalliseerde tot ontsteltenis van de besturen van RETM, EMA en SBCAVM eind 2017 een plan uit, waarin de vitale functies van de museumtramlijn op het Havenstratterrein niet meer bij rechte waren bestemd.

EMA en RETM konden zich daarbij bezwaarlijk neerleggen, omdat zonder beginpunt Station Haarlemmermeer en remise annex werkplaats het voortbestaan van de museumtramlijn gedoemd was feitelijk illusoir te worden. Het bij de hoogste bestuursrechter ingestelde beroep leverde als resultaat op de vernietiging van het bestemmingsplan: bij de realisatie van haar bouwambities moet de gemeente nu ernstig rekening houden met het belang van het behoud van de museumtramlijn.

Vanaf 2019 tot eind 2021 hebben de tramorganisaties dienaangaande gecompliceerde besprekingen gevoerd met de gemeente Amsterdam onder deskundige leiding van een procesbegeleider. Het resultaat is een grondig herzien Bestemmingsplan-Havenstratterrein-2021, waarin keermogelijkheid en remise annex werkplaats voor de museumtramlijn wel bij rechte zijn vastgelegd.

In het licht van deze gang van zaken zal men kunnen billijken, dat de tramorganisaties niet tot publicatie van een beleidsplan zijn overgegaan, omdat zo'n plan een door en door speculatief karakter zou hebben gedragen. Echter, de gemeente Amsterdam ziet zich door de ontwikkeling van het nieuwe bestemmingsplan genoodzaakt om substantiële investeringen te doen in het Havenstratterrein ten behoeve van het voortbestaan van de museumtramlijn. En moest daar wel de logische voorwaarde aan verbinden, dat de tramorganisaties RETM, EMA en SBCAVM gezamenlijk een *businessplan* zouden ontwikkelen aan de hand waarvan de realiseerbaarheid van het nieuwe bestemmingsplan kan worden gestaafd.

Het voert te ver om [dit businessplan](#) hier in zijn geheel weer te geven. Het is overigens als bijlage bij het Bestemmingsplan-Havenstratterrein-2021 bij de gepubliceerde stukken gevoegd.

Voor de komende periode staat de museumtramlijn voor enkele massieve uitdagingen:

1. het vinden van een nieuw vertrekpunt gedurende de periode dat het Station Haarlemmermeer onbereikbaar is.
2. het ontwikkelen van een provisorische huisvesting ten behoeve van de exploitatie op de deerlijk gekortwiekte bijzondere spoorweg.
3. het ondanks de onder 1. en 2. genoemde handicaps stimuleren van de bestaande en vooral ook toekomstige vrijwilligers.
4. het vinden van een locatie waar grotere herstelwerkzaamheden aan het materieel kunnen worden verricht gedurende de transitieperiode, maar eventueel ook nadien.
5. als onder punt 4. maar dan voor de opslag van overtollig materieel, waar aan vooraf zal gaan de discussie en besluitvorming over een eventuele duurzame inkrimping van de bestaande collectie museumtrams.
6. het, zo mogelijk, weer opstarten van een eilandbedrijf ten Zuiden van de versperring die de A9 nu vormt i.v.m. de verbreding van die snelweg.
7. het verder onderzoeken van mogelijkheden om met ritten met museumtrams door de stad Amsterdam nieuwe bronnen van inkomsten te genereren. Zulks naast de nu opererende lijn 20, de Verzetstram en het Extra vervoer.

Om bij de realisatie van uitdaging nummer 6 tot tastbare resultaten te komen is intensivering van de

contacten met de gemeente Amstelveen een dwingende noodzakelijkheid. Gezien de warme ondersteuning die de gemeente Amstelveen aan de zaak van de museumtramlijn heeft gegeven, vooral ook in de moeilijke periode van onzekerheid, is de verwachting dat dit een voor verwezenlijking vatbare ambitie is.

In de sinds jaar en dag in gebruik zijnde remise Karperweg zijn de voorbereidingen op de transitieperiode in volle gang. Daarbij wordt een flink gedeelte van de voorraden en magazijnen opgeslagen in ruimten van het Nederlands Transport Museum te Nieuw Vennep.

Uit voorgaande opsomming moge blijken, dat de Vereniging bij haar feitelijke werkzaamheden ook in het vervolg als leidraad neemt hetgeen daaromtrent in de statuten van de Vereniging Rijdend Electric Tram Museum is vastgelegd:

- a. tramwagens en eventueel andere railgebonden voertuigen, afkomstig van ondernemingen voor streek- en stadsvervoer welke vanwege hun historische waarde of vanuit het historisch belang bewaard dienen te blijven, in bedrijfsvaardige toestand te brengen casu quo te houden;
- b. het in dienst stellen en exploiteren van een museumtramlijn;
- c. het organiseren, eventueel in samenwerking met andere organisaties van ritten met tramwagens op alle daarvoor geschikte en toegestane trajecten;
- d. het tentoonstellen van tramwagens, onderdelen daarvan of zaken daarmee samenhangende;
- e. het bieden van mogelijkheden tot actieve en passieve recreatie aan belangstellenden in de ruimste zin des woords;
- f. het komen tot een samenwerkingsverband met organisaties met een soortgelijke of aanverwante doelstelling.

De financiële middelen die ter verwezenlijking van de doelstelling worden bijeengebracht, zijn o.a. afkomstig uit:

1. de ritten met de museumtrams op de museumtramlijn en in de stad;
2. giften, donaties en verkrijgingen uit nalatenschappen;
3. verkoop in de winkel van de museumtramlijn en tijdens evenementen
4. baten uit verkoop van overtollige voorraden en bedrijfsmiddelen

Het vermogen van de Vereniging bestaat in hoofdzaak uit liquiditeiten, zodat het beheer slechts neerkomt op het verrichten van en incasseren van betalingen. De kascommissie van de Vereniging stelt ieder jaar vast, of de penningmeester zich aan de hiervoor gebruikelijke richtlijnen houdt.

Het is en blijft de verantwoordelijkheid van het bestuur, dat de besteding der middelen in voldoende mate binnen het kader van de doelstellingen blijft. Voor bestedingen die 15.000 Euro te boven gaan, vraagt het bestuur een bijzondere machtiging van de Algemene Ledenvergadering van de Vereniging RETM.

Amsterdam, juni 2022