Gemeente Amsterdam

Concept verslag overleg GVB en Gemeente Amsterdam

Datum: 10 december 2019
Tijd: 16:00 – 17:00 uur
Aanwezig: [redacted]
Gemeente Amsterdam: [redacted]

Agenda notulen

1. **Hop-on/Hop-off**: *NB: zie ook memo '190205 Historische Trams in Amsterdam'*
   a. **Status binnen GVB (losjes / 'onder de vlag van' / eigen label?)**
   Drie verschillende opties zijn besproken en geconcludeerd dat:
      1. Optie GVB zelf in de lead: geen optie.
      2. Optie derde partij die de exploitatie uitvoert: dit is niet aan GVB, maar zou wel op bezwaren stuiten. Stel: er is een geïnteresseerde partij die met een toeristentram op het stadsnet wil rijden (bijv. Tours & Tickets). De trams en de vrijwilligers worden geleverd door de tramorganisaties. Toegang tot het stadsnet dient de exploitant zelf bij de gemeente Amsterdam aan te vragen. Dit is de zogenaamde toegangsovereenkomst en ze moeten ook aan de eisen van de WLS voldoen. Hiervoor zal de organisatie aan allerlei eisen in het kader van een veiligheidsattest dienen te voldoen. Gaat het GVB dan akkoord? Antwoord: door de sterke groei van het vervoer op het Amsterdamse stadsnet gaat dit knel lopen. Zo'n commerciële partij wil veel gaan rijden en dat gaat niet in combinatie met de reguliere dienstverlening.
      3. Optie tram ondersteunen / onder regie van GVB: wel een optie voor GVB. Het GVB wil de tram helpen en als dat helpt dan is het rijden onder GVB vlag ook bespreekbaar.
   b. **Op welke wijze kan / wil GVB de tramorganisaties ondersteunen?**
   Het GVB geeft aan de tramorganisaties op verschillende manieren te kunnen en willen ondersteunen:
      1. Het opstellen van het **bedrijfsplan.** De bal ligt echter wel bij de tramorganisaties, zij moeten met een voorstel komen waar het GVB weer op kan reageren. Op 4 november jl. heeft GVB met [redacted], [redacted] over het ondersteunen bij het opzetten van een bedrijfsplan gesproken. [redacted] heeft toegezegd een aantal basis-uitgangspunten over de gewenste exploitatie te sturen; tot op heden heeft [redacted] niets ontvangen. Het is in het grootste belang van de tramorganisaties zelf om snel duidelijkheid te krijgen, en omdat het toeristenseizoen alweer snel voor de deur staat.
      2. Het GVB wil kijken of het x aantal fte kan inzetten voor het operationele gedeelte. Het moet immers een betrouwbare dienstverlening zijn en

daarom is het belangrijk dat iemand (van het GVB) het operationele plan maakt.) Het aantal fte dat het GVB vrijmaakt is weer afhankelijk van hoe groot het bedrijfsplan wordt: hoe meer trams er worden ingezet op de diensteregeling, hoe meer vrijwilligers er nodig zijn en dus meer (GVB) fte nodig voor de aansturing/operationele gedeelte. Alle kosten moeten doorberekend worden en daarom is een eerste idee voor het bedrijfsplan vanuit de tramorganisaties zo belangrijk. Stel er moet 0,5 fte van het GVB ingezet worden voor het operationele deel dan kost dit E 30.000; dit moet terug worden verdiend met bijvoorbeeld de kaartverkoop.

3. Het GVB kan ook ondersteunen met het **marketing** gedeelte.

c. Financiële afspraken (omzet / kosten)?

Het GVB heeft aangegeven zelf niet in de lead te willen zijn als het gaat om de toeristentram. Zoals aangegeven willen ze de tramorganisaties ondersteunen maar blijven de tramorganisaties zelf in de lead. Het GVB gaat een Hop-on/Hop-off niet zelf op de markt zetten. Wel wil GVB op basis van het businessmodel de mogelijkheden aan het onderzoeken hoe deze constructie commercieel aantrekkelijk kan worden voor het GVB. Zoals gezegd moeten de operationele kosten wel terugverdiend worden en zullen er financiële afspraken gemaakt moeten worden.

2. **Remise Lekstraat**:

a. Status van (al dan niet informele) afspraken

Op dit moment staan er 18 historische trams in de Lekstraat. Het stallen van de historische trams op de Lekstraat wordt echter problematisch: alle historische trams zullen per augustus 2020 wegmoeten van de Lekstraat. Voor de periode augustus 2020 – tenminste 2023 moet een oplossing worden gevonden. Het is nog onduidelijk hoe de situatie na 2030 is. Robbert Logger is hiervan enkele weken geleden op de hoogte gesteld door het GVB.

b. Toekomstige situatie

Naar aanleiding van dit overleg heeft [redacted] de vraag aangaande de beschikbaarheid van de kopsporen voor het stallen van historische trams in de remise Lekstraat nog aan [redacted], manager operatie tram, voorgelegd. Het stallen van de historische trams in de remise Lekstraat is vanaf augustus 2020 t/m 2023 niet meer mogelijk door de instroom van de nieuwe 15G trams. In deze periode piekt het GVB naar 263 trams waardoor ze de volledige stallingscapaciteit van al de stallingen nodig hebben. Ook de aanwezige kopsporen zullen door hun trams bezet gaan worden.

3. **Relaties tussen GVB en Tramorganisaties: operationeel, contractueel en financieel**:

a. Gebruik van het stadsnet door historische trams

De historische trams kunnen gebruik maken van het stadsnet als ze zich aanmelden op het moment dat ze gaan rijden. Conform de huidige constructie.

b. Onderhoud van de Boslijn

Hier is het GVB niet van op de hoogte; er zijn in ieder geval geen afspraken over. Als dit onderhoud gebeurt dan is dit op vrijwillige basis.

c. Diensten die de tramorganisaties leveren aan GVB

De tramorganisaties leveren sporadisch rijdiensten aan het GVB, bijvoorbeeld (de periode voor de NZ-lijn) bij extra drukte bij de RAI; de trambestuurders worden tegen betaling ingehuurd, onduidelijk is of dit wordt betaald aan de tramorganisaties of aan de individuen. Ook maakt het GVB weleens gebruik van de diesellocomotief. Dit zijn informele lijntjes; [redacted] vraagt dit na.

d. Inzet van personeel bij de tramorganisaties, al dan niet re-integrerend

Op dit moment is hier nog geen sprake van maar dit is zeker een optie in de toekomst. De vraag is echter nog niet verder opgepakt binnen het GVB. De inzet van personeel blijft een groot risico vanwege de tekorten aan personeel.

e. **Huidige afspraken ter dekking van (al dan niet verscholen) kosten**
De elektriciteitskosten voor de lijn naar Bovenkerk worden door het GVB niet doorberekend aan de tramorganisaties. In het verleden heeft het GVB ook de verzekeringen betaald maar daar zijn ze onlangs mee gestopt. Er ligt wel een verzoek van de tramorganisaties om weer via het GVB verzekerd te zijn maar: verzekeringen voor historische trams zijn duur.

4. **Governance**
   a. **Wil GVB een positie krijgen in het bestuur van de tramorganisatie?**
   Indien er voor het model voor samenwerking wordt gekozen dan ligt het voor de hand dat het GVB een positie in het bestuur neemt, anders is het niet gewenst. Als ze een positie in het bestuur krijgen dan is dit om de risico's voor de exploitatie te beperken, een vinger aan de pols te kunnen houden en de belangen van het GVB te behartigen. Gezien het feit dat er nu nog geen helderheid over het model en is dit nu nog niet opportuun.

Overige aantekeningen
Op 4 november 2019 heeft [redacted] voor het laatst een overleg gehad met de tramorganisaties. [redacted] zou vervolgens met een voorstel voor de Hop-on/Hop-off komen, maar tot op heden heeft [redacted] niets meer van ze gehoord. Het GVB wacht af. Het GVB zal de historische trams niet laten vallen maar ze zullen zelf het initiatief moeten nemen. De eerste stap moet van de tramorganisaties komen; zij moeten met een voorstel komen. Het GVB wil ook niet tussen de gemeente en tram in zitten. In het gevraagde voorstel moeten de tramorganisaties in ieder geval aangeven (1) welk exploitatiemodel ze denken te gaan gebruiken; (2) welke dagen en tijden ze willen gaan rijden; (3) waarheen en volgens welke route ze van plan zijn te gaan rijden; (4) welk materiaal ze willen inzetten; (5) hoeveel vrijwilligers ze nodig denken te hebben; (6) en hoeveel trams per dag ze gaan inzetten.

Het is belangrijk voor het GVB om te weten hoeveel vrijwilligers de tramorganisaties willen gaan inzetten i.v.m. operationele aansturing: hoe meer vrijwilligers, hoe meer fte er vanuit het GVB moet worden ingezet voor het managerial deel. Daarbij is belangrijk: wat is haalbaar, hoeveel vrijwilligers kunnen ze krijgen? Ook dit (de vrijwilligers) is bespreekbaar voor het GVB. Maar eerst moet er een plan komen.

De Directie van het GVB moet nog beoordelen of de bijkomende risico's voor het GVB acceptabel zijn. Maar ook dit moet blijken uit het uiteindelijke bedrijfsplan; voor die tijd kunnen zij hier geen besluit over nemen.

Metro en Tram (MET) moet ook toestemming geven voor het gebruik van de sporen en meekijken welke trams er worden ingezet. De historische trams zijn namelijk slecht voor het spoor: het spoor sneller slijt door de oude trams. 3-assers zijn in mindere mate een probleem dan 2-assers; door te rijden met 2-assers slijt het spoor sneller. De tramorganisaties zijn zuinig op de trams; de echte paradepaardjes (de echt oude trams) willen ze niet inzetten.

11 december 2019 is een spannende dag voor het project: het Havenstraatterrein wordt besproken in de commissie RO. Nu extra spannend door het nieuws van de Lekstraat: dit legt meer druk op de m2 die nodig zijn op het Havenstraatterrein. Het team had gehoopt dat er in ieder geval een aantal trams op de Lekstraat konden blijven staan.

Chroom 6 is een groot thema voor het GVB. [redacted] zoekt uit wat de risico's zijn voor het project / de te bouwen loods.

[redacted]: er zullen waarschijnlijk twee stichtingen komen (i.p.v. de huidige drie): één stichting voor het spoor en één stichting voor de trams. Wel komt er één personele unie (één bestuur). Op dit moment worden er nieuwe bestuursleden gezocht en worden pogingen ondernomen om de verschillende organisaties samen te voegen tot één bestuur.

[redacted] vraagt na of het privé bezit van trams een probleem is. Nu is tram 533 particulier bezit (van de trams die straks naar verwachting worden ingezet).