Bezoek Rotterdam: Stichting RoMeO

Datum: 28 november 2019
Aanwezig: [redacted] (bestuurder) en [redacted] ([redacted] (gemeente Amsterdam)

Geschiedenis
Voorheen waren er bij stichting Romeo verschillende organisaties met verschillende belangen. De verschillende organisaties werkten niet goed samen, de communicatie was niet goed. In 1997 is door de RET besloten dat er één organisatie moest komen met een heldere toekomstvisie (al heeft dat proces tot 2011 geduurd). In deze organisatie werden alle niet *core business* activiteiten van RET vanuit verschillende plekken samengebracht Sindsdien worden er geen vergoedingen aan de trambestuurders gegeven (nu alleen nog onkostenvergoeding). Deze reorganisatie wordt gezien als het succes van Rotterdam: één organisatie met één doel.
Stichting Romeo heeft altijd op de schopstoel gezeten, maar nu in mindere mate. Er zijn zoektochten geweest voor een museum op een andere locatie maar dit is op niks uitgelopen. Ze zijn gered door twee zaken: (1) de economische crisis (plan om woningen te bouwen) + (2) het opheffen van de stadsdeelraden. Daarbij wordt Romeo ook steeds zichtbaarder op straat wat in hun voordeel werkt.

Bestuur en organisatie
De organisatie bestaat uit een bestuur, werkgroepen met coördinatoren en een streng beleid t.a.v. maken van ritten. Het bestuur bestaat uit vijf personen: een voorzitter (het gezicht naar buiten, verantwoordelijk voor restauratieprojecten), jurist, secretaris (en vrijwilligersbeleid), exploitatie en een penningmeester. De werkgroepen zijn opgezet voor: bus & techniek, museum, tram & techniek, PR, 2 werkgroepen voor exploitatie (de toeristische lijn 10 en verhuur), huishoudelijk zaken (remisebeheer) en historie. Verder zijn er 150 vrijwilligers met een kerngroep bestaande uit een man of 30, die grotendeels gepensioneerd zijn.

Gebouw
RET heeft tot 2008 gebruik gemaakt van de remise: toen werd de ruimte gedeeld tussen Romeo en RET. In 2002 zijn er moderne trams bijgekomen, die konden niet op deze locatie gestald worden en moesten dus op een locatie elders gestald worden. Een deel van de historische voertuigen stonden al op deze plek, andere voertuigen stonden nog in Delfshaven en moesten verplaatst worden. Het gebouw is juridisch eigendom van RET, maar het wordt als hete aardappel heen en weer geschoven. De gemeente wil het gebouw niet overnemen zonder geld van RET. Een derde partij is ook niet geïnteresseerd in het gebouw. Het gebouw is in totaal 8000 m2 groot. Er zitten een aantal risico's aan het gebouw: er is asbest gevonden en zit vervuiling in de grond. De vraag is nu: wie gaat dit risico op zich nemen? Op dit moment is er nog geen noodzaak dit op te lossen, maar het pand wordt wel steeds slechter.

Kosten
RET betaalt voorzieningen zoals water, brandmeldinstallatie, keuringen, gas (alleen in kantoren en kantine verwarming, niet in de werkplaats) en belastingen. Romeo betaalt geen huur en ook geen energierekening. Het onderhoud van de trams, metro en bussen wordt wel door Romeo betaald. Het gebouw kost op dit moment E 160.000, bestaande uit: OZB, afvalheffingen, reserveringen voor klein onderhoud. Romeo kan maar E 50.000 ophoesten, want er moet veel geld gereserveerd worden voor groot onderhoud aan de trams.

Onderhoud
RET is verantwoordelijk voor groot onderhoud van het gebouw, maar daar is RET het niet mee eens. Er staat voor E 1,3 miljoen onderhoud gepland voor de komende jaren (kozijnen moeten vervangen worden, zijn rot en niet wind en waterdicht). Romeo voert kleine onderhoud in het gebouw zelf uit. Onderhoud van de sporen en bovenleidingen worden door RET betaald.

Relatie RET
Er zijn een aantal overeenkomsten met RET: de toegang tot het net is gratis, beheer voertuigen, de afspraak dat tram of bus als eerste wordt aangeboden aan Romeo, paragraaf opgenomen in veiligheidsbeheerplan, etc. Verder staat er niet veel op papier. Wel is er een toezegging gedaan de kosten voor huur van het gebouw door RET worden betaald als het gebouw van een derde wordt. Romeo kan maar beperkt bedrag aan huur betalen: E 50.000 voor huur en vaste lasten zou lukken.

Trambestuurders
De trambestuurders worden geëxamineerd door RET. Romeo heeft zelf een aantal instructeurs die mensen opleiden.

Toeristentram & museum
De toeristentram is een voortvloeisel uit dat wat de RET in de jaren '80 is begonnen. Ze gebruikten toen hun oudste voertuigen die vanaf '97 bij Romeo zijn ondergebracht. Vanaf 2014 is de omzet van de toeristentram behoorlijk toegenomen. In juli en augustus wordt er elke dag behalve maandag gereden; van apr-okt op woensdag t/m zondag. Er rijden 3-4 wagens op de baan voor respectievelijk een 20 en 30 minuten dienstregeling. Romeo heeft een subsidie van E 40.000 gekregen voor vrijwilligerswerk en het museum. Deze subsidie is voor vier jaar toegekend en is afkomstig uit potje van Cultuur. Romeo probeert deze subsidie weer voor vier jaar te krijgen, maar het is spannend of dit gaat lukken. Dit bedrag (E 40,000) is 10% van de totale begroting. Het museum en toeristentram heeft in totaal 48.000 bezoekers. Het museum is 7x per jaar open. Ze zouden wel vaker open willen gaan, maar dat vraagt veel inzet van medewerkers en dat gaat niet altijd. Tijdens een open dag heb je wel zo'n 15-20 medewerkers nodig.

Historische trams
De meeste trams zijn van het RET; Stichting Romeo heeft zelf enkele trams (dit is geen particulier eigendom). In totaal gaat het om 60 trams (allemaal Rotterdams), waarvan ze 20-24 trams in exploitatie houden. Die moeten ieder jaar onderhouden en gekeurd worden. Dat gebeurd door een externe partij.

Verhuur
Romeo gebruikt de locatie voor evenementen, maar omdat het veel inzet van de vrijwilligers vraagt, gebeurt verhuur niet heel vaak. Het is niet de grootste inkomstenbron, ook omdat ze geen horecavergunning hebben. De verhuur van trams gebeurt wel regelmatig. Zo kun je o.a. de snerttram huren.

Overige
Weinig klachten vanuit de buurt, voeren onderhoud uit wat herrie maakt, maar doen ook wel eens wat terug voor de buurt.