Verslag Amstelveen

Aantekeningen van gesprek met wethouder Rob Ellermeijer (21 november 2019)

Algemene positie Amstelveen tov historische trams

- De historische trams zijn een belangrijke toevoeging aan Amstelveen; College en Raad 'ondersteunen het initiatief' en staan sympathiek tegenover de tramorganisaties.
- Concreet betekent dit dat Amstelveen bereid is (beperkt) te investeren in het station (historie zichtbaar maken, cultuur- en horecafunctie) en waar nodig delen van de spoorlijn (die overigens volgens hem op sommige stukken onhandig ligt gelet op fietspaden).
- Subsidie is bespreekbaar, hetzij in exploitatie (bijvoorbeeld met als doel hogere frequentie van ritten om meer bezoekers in het dorp te krijgen) of juist als aanjaagfunctie voor een nieuwe start. Aan de andere kant is Ellermeijer terughoudend, omdat het uitgangspunt is dat een organisatie het zonder subsidie moet doen. Het Van der Togt museum doet het bijvoorbeeld nagenoeg zonder subsidie. Dat is de benchmark / het uitgangspunt.

Stalling in Amstelveen

- Naar eigen zeggen heeft de wethouder herhaaldelijk en duidelijk aangegeven bij de tramorganisaties dat stalling in Amstelveen geen optie is: er is simpelweg geen plek. We bespreken de twee opties:
- 1. 'Gamma-locatie': onbespreekbaar, heeft al jaren een andere bestemming en overigens wordt er al gebouwd.
- 2. 'Oksel van A9' (tussen A9 en burgemeester A. Colijnweg): er is daar geen plek, en ook al was die er dan zou het niet mogelijk zijn omdat alleen een haakse hoek (90º) toegang geeft tot dit kleine stukje grond (waar dan overigens hooguit 1 of 2 wagens zouden kunnen staan).
- Onder de overkapping op de spoorlijn zouden wellicht 1 of 2 trams kunnen staan in de buitenlucht.

Stalling in het Amsterdamse Bos

- Ellermeijer is voorstander van een loods op de parkeerplaats in het Amsterdamse Bos (Nijenrodeweg).
- Hij merkt op dat de parkeerplaats door de week met name door forenzen wordt gebruikt (Park & Rail functie: parkeren en vervolgens met het OV naar de stad en terug). Deze P&R functie zou ook elders kunnen worden georganiseerd, bijvoorbeeld aan de zuidkant van Amstelveen. De wethouder voert hier al gesprekken over met de vervoersregio.
- Amstelveen gaat niet over de bestemming maar zou wel (omdat het Amsterdamse Bos in Amstelveen ligt; de grond zelf is eigendom van de gemeente Amsterdam) kunnen faciliteren in het kader van vergunningen.

Relatie met Amsterdam

- Op ambtelijk niveau is er voldoende contact. Wel lijkt het of het contact met name vanuit Amstelveen wordt geïnitieerd. Geen animositeit of iets dergelijks.
- Ellermeijer zegt dat hij richting Amsterdam heeft aangegeven dat de historische tram belangrijk is voor Amstelveen.
- Verder stelt hij dat de stalling van de trams een kwestie is die door Amsterdam moet worden opgepakt, en geen Amstelveense kwestie is.

Verslag bezoek RoMeo

Aantekeningen van gesprek met [redacted] 15 november 2019 (2/2)

Wissels en sporen

- Gesprekspartner waarschuwt voor hoge kosten onderhoud rails.
- Romeo stelt zich op het standpunt dat RET ook in de remise voor onderhoud moet zorgen. Status onduidelijk, maar lijkt in de praktijk ook zo te gaan: onlangs heeft Romeo door een aan RET gelieerd bedrijf (?) onderhoud aan drie sporen laten verrichten: 2 maanden lang 2 man van 18-22 uur (AK: circa 320 uur). Overigens heeft Romeo er nooit een rekening voor ontvangen.
- Aanbrengen nieuwe wissel kost circa 250K.
- Bovenleiding is even een klusje, voor het gehele gebouw rekent Romeo op 100-125K onderhoud.
- Hoorn-Medemblik zou meer inzage kunnen geven in onderhoudskosten.

Overige kosten

- Onderhoudskosten trams zijn in het jaarverslag opgenomen voor 115K
- Post medewerkers is al met al aanzienlijk: kleding (iedereen eigen kostuum), eten, keuringen
- Keuringen (WLS): < 65 jaar elke 5 jaar, > 65 jaar elke 2 jaar. Kosten psychologische keuring: 350 EUR pp, fysieke keuring: 80 EUR pp.
- PR en marketing: 20-25K per jaar

Collectie

- Uitsluitend Rotterdamse vervoermiddelen.
- Als Amsterdam Rotterdamse trams kwijt wil dan neemt Romeo ze zo over.
- Elke maandag en woensdag team van 15 vrijwilligers voor onderhoud aan de wagens.

Bestuur

- 5 'professionals' (in de zin van: geen tramachtergrond): vm RWS-ambtenaar, vm manager Inkoop, advocaat, vm controller en vm directeur welzijnsorganisatie
- Aandachtspunt is dat er veel op hun bordje komt, waarmee verhouding toezicht / meewerken warrig wordt
- Tot 2015 is er gesproken over een betaalde kracht, dat pad is verlaten.

Issues en aandachtspunten

- Op zichzelf gaat het goed: medewerkers zijn tevreden, goede feedback en financieel gezond
- Vergrijzing is een zorgenpunt, ook gelet op de intensiteit van Lijn 10 in het seizoen (vergt inzet van alle mensen, seizoen lang). Pogingen om via educatie jongeren te betrekken lopen nog niet goed, vergt intensieve begeleiding en strookt niet met vrijwilligerswerk
- Veiligheid vergt veel tijd en aandacht. Protocol met RET (moet er ook zijn met GVB) regelt voor als het misgaat. Romeo kan gebruik maken van schadeafdeling RET. Romeo is alleen WA-verzekerd
- Op termijn: zelfrijdende auto's gaan openbaar vervoer vervangen en daarmee ook de basis voor lijn 10 en groepsvervoer.

Wenken voor Amsterdam

- Potentie van toerisme is groot, maar let op: groot technisch team nodig, naast bestuurders en conducteurs. Issue in geval van vergrijzing.
- Gesprekspartner raadt 1 stichting aan, werkt in Rotterdam ook goed.