Samenwerking GVB

De Amsterdamse tramorganisaties worden al sinds jaren door GVB ondersteund. Vanuit haar bevoegdheid speelt GVB een rol bij de exploitatie van deze historische tramspoorlijn. De exploitatie door de EMA wordt uitgevoerd onder het veiligheidsattest en toegangsovereenkomst van GVB. Daarnaast voert zij in overleg met de tramorganisaties inspecties aan de Spoorlijn uit, levert stroom voor de bovenleiding, schenkt trams die uit de GVB-exploitatie zijn genomen en biedt incidenteel stallingsruimte voor enkele historische trams in remise Lekstraat. De afgelopen jaren heeft het GVB de tramorganisaties ook geadviseerd over aanpassingen in het exploitatiemodel en geadviseerd over een marketing- en communicatiestrategie teneinde het verdienend vermogen te verbeteren.

Rotterdam

In Rotterdam wordt het historische openbaar vervoer levend gehouden door een stichting “ROMEO”. Centraal daarin staat de remise Hillegersberg, eigendom van RET, waar de historische collectie railvoertuigen (ca. 60 trams eigendom RET, en ca. 8 trams in bruikleen van TS + 1 eerste generatie RET metro). De bussen hebben i.s.m. de SVA (Stichting Veteraan Autobussen) een andere stalling.

ROMEO heeft niemand in dienst en is dus een volledige vrijwilligersorganisatie. De remise wordt sinds enkele jaren als museumremise op een aantal (ca. 10) weekenden per jaar voor het publiek opengesteld. Op die weekenden wordt ook een (beperkt) programma van tramritten met historisch materieel aangeboden. Alle tramritten worden op het openbare stadsnet uitgevoerd. Afspraken hierover liggen vast in overeenkomsten tussen RET en stichting ROMEO.

De financiële steunpilaren voor de inkomsten (ca. € 180.000) van het Museum zijn:

a. de uitvoering van de diensten op lijn 10 [ca. 35 dagen], de toeristen tram (21 %),
b. de uitvoering van vele ritten voor groepen (zgn. losse tramritten) (30 %)
c. de exploitatie van thema trams als de snerttram (18%)

Deze diensten zijn ook gebaseerd op participatie in en van de stad, haar bewoners en bezoekers.

De overige inkomsten bestaan uit diverse kleinere bijdragen in de omzet + een subsidiebijdrage van de stad (ca. 10%).

Sinds 2013 behaalt ROMEO een positief financieel resultaat van ca. € 5.000.

Zover bekend worden er geen huisvestingslasten aan RET vergoed.

De relatie met RET en REMEO is vergelijkbaar als die in Den Haag en Amsterdam.

Den Haag.

In het Haags Openbaar Vervoer Museum (HOVM) wordt de mobiliteitsgeschiedenis van de stad Den Haag levend gehouden. De collectie historische railvoertuigen HOVM, eigendom van de HTM, bevindt zich in de voormalige HTM remise (1.600m2 met 12 sporen). Dit gebouw is nu eigendom van de gemeente Den Haag en heeft de status van Rijksmonument. Voor de huur van de remise betaalt HOVM ongeveer 75.000 Euro per jaar aan de gemeente.

De collectie historische railvoertuigen bestaat uit ongeveer 30 Haagse trams en zijn eigendom van de HTM. Deze worden beheert en onderhouden door de HOVM. Deze collectie is in het verleden door de gemeente raad aan de gemeentelijke monumentenlijst toegevoegd. HOVM is een 100 % vrijwilligersorganisatie. Daarbij dient te worden aangetekend, dat na de ingrijpende verbouwing van

de remise door de gemeente Den Haag, waardoor het gebouw geschikt werd gemaakt voor verhuur voor evenementen, er in de sfeer van ZZP-ers voor de organisatie en uitvoering van deze evenementen kosten worden gemaakt (ca. € 60.000). De collectie documentatie is ondergebracht bij de stichting Haags Tram Museum (SHTM) , die tevens fungeert als donateursorganisatie.

De organisatie bestaat uit ongeveer 100 vrijwilligers.

De huidige kosten bedragen ongeveer € 250.000 per jaar.

a. evenementen verhuur locatie (hier wordt de grootste omzet mee behaald)
b. entree museum en opbrengst museumritten (zondagen april t/m oktober)
c. besloten (groeps)vervoer
d. Dinner tram

De gemeente Den Haag kent een jaarlijkse subsidie van ongeveer 20.000 Euro toe.

De hoofdsom van de inkomsten wordt behaald uit het organiseren van evenementen in het Museum, die niet per definitie een binding met de museale doelstellingen van het Museum behoeven te hebben.

Ook Den Haag kent geen separate museumtramlijn.

De relatie met HTM en HOVM is vergelijkbaar als die in Rotterdam en Amsterdam. Er zijn afspraken dat de Historische Trams de reguliere exploitatie niet in de weg zit. HOVM voert de exploitatie uit op het veiligheidsattest en toegangsovereenkomst van de HTM. Waarbij HTM HOVM jaarlijks controleert op de correcte uitvoering van de toegangsovereenkomst. Daarnaast voert HTM enkele grote onderhoudsklussen uit.

Exploitatiemodellen

1. Zelfstandig door Stichting;
2. Onder regie van GVB;
3. Commerciële partij.

Ad 1) Zelfstandig door Stichting
Dit is conform het huidige model en vergelijkbaar met Rotterdam en Den Haag. In dit model werken de Stichting en GVB op dezelfde wijze samen als in de huidige constructie. De exploitatieve verantwoordelijkheid ligt volledig bij de Stichting.

Ad 2) Onder regie van GVB
De Stichting bestaat uit allemaal vrijwilligers die het onderhoud, exploitatie, marketing etc. verrichten. Op bepaalde elementen kan een verregaande samenwerking met GVB helpen bij het vergroten van de financiële ontwikkeling van de Historische Trams. De exploitatie van Historische Trams bevindt zich in de toeristische sector. Hierbij moet het concurreren met rondvaartboten en toeristen bussen (Hop-on Hof-off). Op het gebied van exploitatiemodellen, marketing en ticketing kan GVB de Stichting ondersteunen. De Stichting blijft daarbij verantwoordelijk voor de exploitatie en bemensing. Een dergelijke samenwerking is formatief nu niet voorzien en vraagt een uitbreiding van de werkzaamheden bij GVB.

Ad 3) Commerciële partij
De exploitatie van Historische Trams kan ook door een commerciële partij worden verzorgd. In Amsterdam is er voldoende interesse in de exploitatie van Historische Trams. Indien dit model wordt

gekozen dan is de regie om de exploitatie van Historische Trams met de reguliere trams te organiseren essentieel. Een Commerciële partij kent als belangrijkste doel om met de exploitatie geld te verdienen. Zij moeten dan zelf over een toelatingsovereenkomst voor het materieel en voor een veiligheidsattest als organisatie zorgen. Voor het (mede) gebruik van de infra zullen door de eigenaar van de infrastructuur (Metro en Tram van de gemeente Amsterdam) heldere kaders gesteld dienen te worden.