

## Algemeen verslag van de Stichting Electriche Museumtramlijn Amsterdam over het jaar 2021

De Stichting EMA, opgericht in 1980, kon gedurende haar bestaansperiode min of meer als een zelfstandige dochterinstelling van de Vereniging RETM worden beschouwd. Die zelfstandigheid hangt rechtstreeks samen met de niet voor deling vatbare verantwoordelijkheden die de EMA draagt in het kader van de spoorwegwetgeving. De stichting is, als bekend, spoorwegbeheerder van de bijzondere spoorweg Amsterdam Haarlemmermeer – Bovenkerk.

In het verslagjaar is in de verhouding met de Vereniging RETM een wezenlijke wijziging gekomen, die voortvloeide uit de planologische ontwikkeling van het Havenstratterrein. De metamorfose die daar zal plaatsvinden in verband met de herontwikkeling van het gebied, is tenslotte voor de EMA een zaak van *to be or not to be*: het beginpunt van de bijzondere spoorweg en de bedrijfsgebouwen van de EMA liggen op dit terrein, alsmede de vitale aansluiting met de infrastructuur van het gemeentevervoerbedrijf GVB.

Het vorenstaande leidde tot langjarige, uitputtende onderhandelingen met de projectmanager(s) gebiedsontwikkeling Havenstratterrein. Om de overlevingskansen van de museumtramlijn veilig te stellen moest wel de hoogste bestuursrechter in 2019 er aan te pas komen. Door zijn beslissing is de gemeente Amsterdam intussen genoodzaakt substantiële investeringen te doen in de infrastructuur, waarover de EMA dient te beschikken met oog op de continuïteit van de exploitatie. De gemeenteraad heeft op 22 december 2021 zijn fiat hieraan gegeven.

Vanaf 2015 had zich in de discussies over dit alles ook gemengd de Stichting Beheer Collectie Amsterdams Vervoermuseum (SBCAVM), die daarbij andere accenten legde. Voor de gemeente riep dit ongewenste complicaties op, waaraan een eind is gekomen door de zogeheten “personele unie”: de besturen van de Stichting EMA en SBCAVM zijn nu nagenoeg identiek. Bij akte van 14 september 2021 zijn de statuten van beide rechtspersonen in overeenstemming gebracht met de door de gemeente Amsterdam op dit punt gestelde eisen.

Met afstand de belangrijkste gebeurtenis van 2021 is voor de EMA ten slotte geweest de plechtige ondertekening op 3 december van de overeenkomst met de hoogste vertegenwoordigers van de gemeente Amsterdam, waarin het voortbestaan van de museumtramlijn is vastgelegd.

Een vervelend aspect van die overeenkomst is het gegeven dat gedurende de herontwikkeling van het Havenstratterrein – de transitiefase – geen verbinding zal bestaan tussen de bijzondere spoorweg naar Bovenkerk en de infrastructuur van het Gemeentevervoerbedrijf. Gelukkig voorziet het artikel 9 van de overeenkomst wel in de exploitatie van de museumtramlijn gedurende die overgangperiode, zij het met zeer bescheiden middelen.

Evenals in 2020, drukte ook in dit verslagjaar de COVID-19-crisis een zwaar stempel op de resultaten van de Stichting EMA, die helaas een duidelijk deficit vertonen. Uit de financiële verslaggeving blijkt dat de liquiditeitspositie van de EMA deze tegenslag heeft kunnen verwerken.

Het rijseizoen kon pas op 13 juni 2021 starten, hetgeen betekende dat de van de 32 exploitatiedagen slechts op 21 metterdaad kon worden gereden. De mondkapjesplicht, algemeen in het Openbaar Vervoer, gold ook in de EMA-trams.

Een terugslag betekent vanzelfsprekend ook het feit dat de lijn in verband met de werkzaamheden aan de Rijksweg A9 niet meer naar het eindpunt Bovenkerk kan rijden, maar is gekortwiekt tot de noordzijde van voornoemde weg, waar een fraai aangelegd kopeindpunt met omloopmogelijkheid nieuw is geconstrueerd onder regie van Rijkswaterstaat. Omdat de keermogelijkheid in Bovenkerk is weggefallen, moest de EMA het bedrijf beperken tot tweerichting-materieel: in 2021 waren beschikbaar Amsterdam 454, Rotterdam 507, Groningen 41, Utrecht - Zeist 20, Wenen 4143 en Praag 352. Zo nodig aangevuld met de bijwagens 600 (Amsterdam), 1628 en 5290 (Wenen). Uit het Extra Vervoer op de museumtramlijn, dat 13 maal plaatsvond, kon ook uit deze vloot worden geput. Amsterdamse motorwagen 401, langdurig buiten dienst wegens revisie, maakte in oktober 2021 één rit op de lijn.

Voor het extra vervoer op het GVB-tramnet waren beschikbaar: 72 (+ 663), 307 (+ 792), 464 (+776), 465 (+ 946), 533 + 987, 586, 602, 909 en 919. Ook hier deed zich het COVID-19-effect gelden en bleef de inzet beperkt tot 23 ritten in de periode van half juni 2021 tot het eind van het jaar.

Aan de Museumnacht van 6 november 2021 deed een viertal trams mee. Bij een volgende gelegenheid zullen de routes op meer doordachte wijze moeten worden gekozen, het resultaat bleef nu ver beneden de verwachting.

De onderhoudswerkzaamheden, noodzakelijk voor de rijvaardigheid van het materieel, vonden gedurende het gehele verslagjaar plaats.

De afdeling Infrabeheer van de museumtramlijn voltooide de groots opgezette renovatie van het baanvak Van Nijenrodeweg – Kalfjeslaan. Dit trajectgedeelte ligt er nu als nieuw bij!

Een onderwerp van aanhoudende zorg is het vele groen rondom en op de lijn. Om de overlast die dit veroorzaakt te beteugelen, is wekelijks een gemotiveerde groep vrijwilligers met adequaat snoeigereedschap op weg.

Het Onderstation Kalfjeslaan, vanaf 1983 beschikbaar voor de voeding van de bovenleiding, lijdt onder ouderdomsverschijnselen. Het moest worden afgeschakeld en het gehele baanvak heeft nu als voedingspunt de Hoofdremise Havenstraat, een toestand die op korte termijn zeker verbetering verdient.

Opmerking 1: gezien de samenhang bevat dit overzicht informatie die ook in het verslag van de Vereniging RETM staat.

Opmerking 2: veel meer gedetailleerde gegevens zullen worden verwerkt in het Veiligheidsjaarverslag 2021 van de EMA.