Beoordeling Remisevoorstel Bouwblok 4
Electrische Museumtramlijn Amsterdam

In dit documentje staan de bevindingen van de beoordeling die door en zijn uitgevoerd op de voorstellen nieuwe remise. Uitsluitend de tekst van het MOVARES rapport (versie 0.1 d.d. 18 februari 2016) is bekeken en de bijbehorende tekeningen. De documentatie is niet uitputtend beoordeeld, er kunnen altijd nog opmerkingen naar voren komen. Nummer voor de vraag/opmerking kan worden gebruikt voor eenvoudig navigeren. In dit documentje staan soms spoornummers genoemd. Spoor 1 is het eerste opstelspoor in de remise en telt verder naar boven op de tekening. Totale nuttige lengte 505 meter.

Spoor 1 = 75 meter	Spoor 4 = 65 meter	Spoor 7 = 35 meter
Spoor 2 = 75 meter	Spoor 5 = 55 meter	Spoor 8 = 42 meter
Spoor 3 = 65 meter	Spoor 6 = 47 meter	Spoor 9 = 46 meter

Nr	Vraag/opmerking	Antwoord/verduidelijking
1	Te zien 2 **werkputten** van elk 25 meter in de sporen 7 en 8. Dat is voor de exploitatie zeer goed. Was ook zo afgesproken (voorgesteld) met Ellen Brand. 1 put voor de TD voor het jaarlijkse periodieke onderhoud en 1 put voor klussen die op een put moeten en langer duren. Op die manier zitten de twee 'klussen' elkaar niet in de weg en kan vooral het onderhoud optimaal worden uitgevoerd. Omdat de trams iets langer zijn dan 25 meter is het wenselijk een 'oversteek' te hebben van 5 meter na de put. Nu eindigen de putten tegen een muur. Met een overlengte kunnen de iets langere trams ook behandeld worden. Verder is er geen trap te zien waarbij de trap niet aan de kopse kant tussen de sporen mag komen. Wellicht in detailtekening?	

2	De **werkbanken** en andere werkplekken zouden eigenlijk in de buurt van de werkputten moeten zijn maar ze zijn aan de andere zijde van de loods. Huidige voorstel lijkt erg onhandig want dat geeft heel veel loopwerk als je onderhoud doet. Alternatief is een kleine werklocatie bijvoorbeeld in de put, of de werkputten in de 2 sporen het dichts bij de werkbanken te plaatsen.	
3	Is of komt er een **werkplaatsvergunning**? Term is niet te vinden in het document.	
4	Is er een plaats voor gasflessen? Deze behoren buiten te staan maar ik zie geen 'buiten'. Of is dat volgens punt 'installatietechniek' op pagina 11/21 geregeld?	
5	Waar zijn de **parkeerplaatsen** voor de dienstdoende medewerkers? Als er betaald moet gaan worden voor parkeren dan zullen we afscheid moeten nemen van een boel mensen. Mogen die dan binnen staan? Of in de parkeerkelder onder de remise? Is voornamelijk in de weekenden. Door-de-weeks op enkele dagen enkele auto's. Aantal auto's door-de-weeks is max 6 en in de weekenden het dubbele.	
6	Te zien is een verbindingsspoor naar het stadsnet **door** de remise Havenstraat. Dat kan ons (de EMA) in de toekomst beperken in het rijden van doorgaande ritten waarbij het gezelschap in de tram door de remise moet. Dat moet het GVB (of toekomstige vervoerders) wel willen toestaan. Gezien de lay-out van de sporen achter en naast het HMS lijkt er geen andere plaats maar het zou wel geregeld moeten worden.	

7	Bij **doorgaand vervoer** zal de tram vanaf de Havenstraat achteruit moeten rijden tot over het wissel die naar het HMS gaat. Dat is een rangeerbeweging en dan mogen er geen reizigers in zitten. Niet specifiek voor dit plan maar wel voor de doorgaande vervoeren in zijn algemeenheid.	
8	De loods is geheel voorzien van **bovenleiding**. Er lijkt een verbod op dieselen want er zijn geen maatregelen voor afvoer rookgassen. Is een uitzondering mogelijk voor de H80 voor als de spanning weg is bij bijzondere gevallen. Zeg maar een soort urenlimiet aan gebruik H80. Ik ga ervanuit dat de motor uit de 330 gaat en we die niet meer als zodanig gebruiken.	
9	De **vloerbelasting** is gerekend als 2000kg/mtr per meter. In punt 4 (pagina 10) maar in hoeverre is er rekening gehouden met hefbokken? Deze zijn wellicht qua belasting anders omdat een tram volledig steunt op 4 plaatsen. Dat is bij een twee-asser gebruikelijk maar voor een langere vierasser kan dan wellicht de vloerbelasting te hoog worden????? Kan dat dan overal of bijvoorbeeld alleen op spoor 9.	
10	Hoe is de **toegang** tot de **werkplaats**, kantine en overige ruimtes in die strook geregeld? Het lange spoor 1 is op 1,5 meter vanaf de wand. Met een tram met een breedte van 2,35 (vanaf 4G, daarvoor 2,2 meter) is de helft van de tram 2,35 : 2 = 1,175 meter. 1,5 – 1,175 = 0,325 meter loopruimte. Er blijft dus erg weinig loopruimte over om de werkplaats in te gaan met dingen die je in de werkplaats wilt behandelen. Bijvoorbeeld stralen van onderdelen. Hoe krijg je de onderdelen in de werkplaats? Alleen door trams te verschuiven? Uitgangspunt is dat de deuren van de ruimtes aan de binnenzijde (=spoorzijde) komen? Verder de vraag vluchtroutes en hoe deze zijn gesitueerd. Wellicht komen deze aan bod in de detailtekeningen.	

11	In het haalbaarheidsverhaal staat onder punt 2.3 dat de raakvlakken met de buitenwereld afgestemd moet worden met MeT. Is dit voorstel daar al neergelegd? Zo ja, wat vinden zij ervan? Zo nee, waarom nog niet? Als zij nee zeggen, heeft de rest geen toegevoegde waarde meer.	
12	Onder hoofdstuk 6.2 wordt gesproken over het aantonen waarom er geen tussenscheiding nodig is. Wie gaat dit regelen?	
13	Ter hoogte van de werkputten moet de bovenleiding apart van de rest van de remise afgeschakeld kunnen worden. Is deze voorziening voorzien?	
14	Er lijkt geen plek gereserveerd om wagens te kunnen heffen, wordt ook niet over gesproken in het haalbaarheidsverhaal .	
15	Ter plekke van het hefspoor mag geen bovenleiding hangen of deze moet weg te klappen zijn. Dit hefspoor moet een minimale lengte hebben om een dubbelgelede wagen te kunnen splitsen. Ons voorstel gaat naar geen bovenleiding.	
16	In de documentatie staat dat de diepte van de werkputten 1,50 m gaat worden. Is dit diep genoeg volgens de ARBO? Bij de bouw van de werkputten bij de nieuwe werkplaats bij de metro moeten de putten dieper. Huidige inspectieput is 1,7 meter en dat is voldoende.	
17	In hoofdstuk 9 wordt gesproken over eventueel opbouwspoor op de betonvloer. Dit heeft niet de voorkeur i.v.m. struikelgevaar(ARBO).	

18	Is het voorbeeld van de elektrotrekker, die 10.000 kg kan trekken, wel genoeg? Onze nieuwste aanwinst, de 794, is al 31 ton en een combino is nog zwaarder, 32,5 ton. Maar het gaat om de bogen en tweeassers wat veel weerstand geeft. De trekkracht van de rangeervoertuig zou wel een onvoldoende kunnen zijn om een twee-asserstel door een S-boog te kunnen trekken. In de wisselstraat zijn diverse S-bogen te zien.	
19	Voor onder andere het opstelspoor buiten het gebouw is sprake van een stootjuk. Welk type is daarbij in beeld? Voor trams is een heel ander stootjuk in gebruik dan voor meer spoorse (en dus voor-de-hand liggende) situaties.	
20	Het extra opstelspoor ligt in grijs getekend. Is dat dan een openbare weg? In hoeverre kunnen we daar materieel opstellen zonder de weg te blokkeren? Aan het einde van dat kopspoor komt een stootjuk te staan. Staat dat juk dan in het midden van de weg?	
21	Het aansluitende wissel van de remise op het EMA-net ligt in de straat. Deze is met een flauwe hoek in de rijweg. Gezien de huidige ervaring bij het emplacement Haarlemmermeerstation geeft dat grote kans valpartijen bij fietsers vooral bij regen. Handig om dat zo te doen?	

Uitgave	Datum	Wie
A	12-09-2016	
B	14-09-2016	
C	19-09-2016	
D	20-09-2016	
E		
F		
G		
H		
I		