Notitie aanleg bovenleiding Tramloods.

Naar aanleiding van de vergadering van **6 mei j.l.** heeft [redacted] aan [redacted] een aantal vragen gesteld over zaken die niet helder waren tijdens de besprekingen in de vergadering.

Vraag 5 luidde:
5: Klopt het dat de gehele remise bovenleiding zal hebben?

[redacted] beantwoordde deze vraag op **8 mei j.l.** als volgt:
5: Nee, we zijn er altijd vanuit gegaan dat er geen bovenleiding wordt aangelegd in de loods. Dit is ook nu niet het geval. Dit staat ook zo beschreven in de rapportage van Movares van maart van 2019. De tramorganisaties kennen deze rapportage, omdat we de rapportage naar de Raad van State hebben gestuurd. Voor de volledigheid heb ik die bijgevoegd.

Voor het niet aanleggen van een bovenleiding in de tramloods zijn de volgende redenen:
1: Het naar binnen brengen van de bovenleiding vraagt extra veiligheidsvoorzieningen aan het gebouw, zeker wanneer een stalen constructie wordt gebruikt. Ook zal de hoogte van het gebouw inpandig minimaal 6 meter dienen te bedragen.
2:Het aanleggen van bovenleiding is duur en dient ook separaat in het gebouw in- en uitgeschakeld te kunnen worden.
3: Bij de toegangsdeuren dienen extra voorzieningen aangebracht te worden om de bovenleiding van buiten naar binnen te geleiden. Ook dit is een kostenverhogende post.
4: Het doorleiden van de bovenleiding door de gevel / toegangsdeuren is een belangrijk geluidslek. In de studie wordt voorgesteld voor de tractie van de trams gebruik te maken van een elektrisch voertuig (zie pagina 14).

In de vergadering van **12 mei j.l.** is door [redacted] en ondergetekende betoogd dat de bovenstaande redenen onvoldoende de afwezigheid van bovenleiding bepleiten.

1. De veiligheid: [redacted] en ondergetekende betogen, dat het veiligheidsaspect een al heel ongelukkig argument is. Het rangeren is een van de riskantere bezigheden in het museumtrambedrijf. [redacted] meldt dat geen elektrisch museumtrambedrijf ter wereld verstoken is van bovenleiding. De aanwezigheid van een aan- en uitschakelsysteem is geen zwaarwegend risico, omdat hierbij altijd volgens een vastgesteld protocol wordt gehandeld en uitsluitend gecertificeerde medewerkers de zogeheten schakelbevoegdheid krijgen. Tussen de bovenleiding binnen en buiten zit altijd een afsluiter, zodat de loods te allen tijde stroomloos kan worden gemaakt. Voor zover wij weten is van het gebruik van een stalen constructie geen sprake.
Dat de hoogte van het gebouw als een probleem wordt aangedragen is onjuist, in het rapport van Movares d.d. 11 maart 2019 wordt voor alle modellen van de stallingsloods aangegeven dat de hoogte 6 meter zal bedragen.

2. De kosten: inderdaad, het aanbrengen van bovenleiding is een kostbare aangelegenheid. Maar binnen het toch forse budget voor de loods in Blok IV kan naar alle waarschijnlijkheid geschoven worden, omdat de railinfrastructuur in de binnenruimte veel te ruim is begroot. Daarvoor is helemaal niet de nieuwe rails nodig, die er thans in de kostentabel van de diverse varianten qua grootte van de loodsen is opgenomen. Gebruikte rails is veel goedkoper en van de besparing bij de railaanleg kan de bovenleiding worden aangelegd. Het niet meer hoeven te stallen van een rangeerdiesel levert een op geld waardeerbare ruimtewinst op. .

3. De voorziening die in de deuren voor de doorgeleiding van de bovenleiding moet worden aangebracht bestaat uit het wegnemen van ongeveer 20 x 20 cm deur op de plek waar de bovenleiding door de deur gaat. Bij de bestaande remises van het GVB is dat gebeurd en bovendien

zijn rubber flappen aan gebracht die tegen bovenleiding aan drukken en het gat in de deur op deze wijze afdekken. Deze oplossing houdt dus dat er geen sprake is van een kostenverhogende voorziening.

4. Geluidslek. Door de voorziening die onder punt 3 wordt omschreven is er geen sprake van een geluidslek. En dat dit werkelijk zo is, is te zien bij de remise Lekstraat waar de bewoners uit de omgeving tientallen jaren processen tegen het GVB hebben gevoerd wegens geluidsoverlast.
En deze processen zijn allemaal door de bewoners verloren.

Rangeren.
Mocht om welke reden dan ook worden afgezien van de aanleg van bovenleiding in de stallingsloods dan is het uitgesloten dat gebruik kan worden gemaakt van een trekkracht als door Movaris is aangegeven op bladzijde 14 van het eerder genoemde studie rapport "Blok 4".
Dit voertuig fungeerde vroeger als vervoermiddel bij de PTT (thans PostNL) en kon 3 tot 4 postzakken vervoeren. Dat dit voertuig geacht wordt een tram van 30 ton uit en in een loods te rangeren is onbegrijpelijk, het is dus volstrekt ongeschikt als rangeervoertuig voor trams.
Dit betekent dat het in- en uitrangeren zal moeten geschieden met een diesel-loc (H80) of een omgebouwde dieseltram (330) die de nodige stank- en geluidsoverlast zullen produceren.
Ik denk dat deze voertuigen niet door de Omgevingswet zullen worden geaccepteerd.

Huidige situatie bovenleiding.
In de afgelopen jaren is dikwijls gekeken naar de mogelijkheid om in de huidige loodsen bovenleiding aan te leggen.
De museumtramlijn heeft 4 stallingsloodsen.
1. De stenen loods is te laag, 4 tot 4,5 meter.
2. De Romneyloods heeft geen dakspanten, heeft een rond dak, dit betekent aan de zijkanten te laag en in het midden te hoog.
3. Het Tremmencentrum heeft een plat plexiglas dak zonder dakspanten, geen mogelijk om een bovenleiding aan op te hangen.
4. De glasloods heeft een dak van tentdoek en dus volstrekt ongeschikt voor bovenleiding.
Bovendien is kwaliteit van de rails, met name de wissels te matig om elektrisch te berijden.
De huidige situatie lijkt mij dus niet een argument om ook in de nieuwbouw geen bovenleiding aan te leggen.

[redacted], [redacted], 14/05/2020, versie 1.1.