

Werkplaats en opstelterrein



Een locatieverkenning en kostenschatting voor de benodigde voorzieningen voor opstellen en onderhoud van de RijnGouweLijn.

Projectbureau RijnGouweLijn
Mei 2003

Inleiding

Bij ieder railsysteem hoort een plaats waar voertuigen kunnen worden opgesteld en onderhouden. Meer dan bij een bussysteem is de planning van een remise ook een onderdeel van de planning van de infrastructuur. Immers, de remise moet over spoor verbonden zijn aan de exploitatiesporen. Bovendien is de hoeveelheid infrastructuur die voor een remiseterrein noodzakelijk zijn behoorlijk groot. Het zoeken naar een locatie voor een remise/werkplaats gaat over de problematiek van :

1. Lang opstellen
2. Klein onderhoud
3. Groot onderhoud

Bij de treinen van NS gebeurt het lang opstellen op emplacementen, bij trambedrijven in een remise.

Klein onderhoud vindt plaats in een werkplaats, eventueel tevens opstelplaats.

Voor groot onderhoud geldt het zelfde. Maar ook elders, in combinatie met b.v. RandstadRail is mogelijk.

Wensen en eisen:

- **Opstel strategie:** wordt net als bij de NS op het spoorcomplex opgesteld, of staan trams in de remise, zoals bij trambedrijven? De spoorcomplexen bij bestaande stations zijn ingericht op opstellen van treinen. Bij Alphen en/of Gouda zou gebruik gemaakt kunnen worden van een opstelmogelijkheid aldaar. Eindpunten van een tramlijn liggen meestal veel meer geïntegreerd in de openbare ruimte. Het ligt -vooral in verband met vandalisme- minder voor de hand om wagens daar 's nachts te laten overstaan. Een combinatie van beide modellen is mogelijk, bijvoorbeeld een remise bij Valkenburg en een opstelmogelijkheid op het stationsemplacement bij Gouda. Eén werkplaats is in ieder geval nodig voor (klein) onderhoud. Voor groot onderhoud kan ook een andere werkplaats gebruikt worden, op een redelijke afstand bereikbaar(er kan gedacht worden aan een combinatie met RandstadRail).
- **Capaciteit remise:** In de situatie dat de gehele RijnGouweLijn volgens de basisvariant is aangelegd zullen ongeveer 35 tramstellen nodig zijn. De mate waarin de remise voor onderhoud gebruikt wordt bepaalt de omvang, evenals het aandeel van het wagenpark dat er opgesteld wordt. Als we uitgaan van 35 voertuigen is het duidelijk dat met slechts één opstelplaats voor de gehele RijnGouweLijn volstaan kan worden. Een vergelijking met de remises in Den Haag leert dat daar ca. 150 trams in 3 remises zijn ondergebracht, waarbij de kleinere

ongeveer 40 trams herbergen. Om 40 trams te kunnen opstellen en onderhouden is een terrein van enkele hectares nodig.

- **In- en uitrukken:** Opstellen en invoegen in de dienst kan het beste gebeuren vanaf de eind- of keerpunten. Zo wordt het aantal en de lengte van de materieelritten beperkt. Daarbij geldt vooral voor het deel bestaand spoor de vraag of er voldoende extra spoorcapaciteit is voor in- en uitrukken. Als het spoor druk gebruikt wordt leveren extra ritten een grotere kans op verstoring en vertraging. Voor het deel ten westen van het intaokpunt nabij de A4 geldt dit bezwaar niet. Het lijkt wenselijk om ten behoeve van (extra) inzet vanaf Gouda, op of bij het emplacement Gouda opstel mogelijkheden te hebben voor een aantal wagens. Die lijkt voorhanden, omdat één of meer opstelsporen in het nieuwe sporenontwerp van het hoofdspoor afgekoppeld zullen worden. Als de afstand tussen remise/werkplaats en een keer- of eindpunt beperkt is, kan zelfs ook gebruik gemaakt worden van de daluren om kleine werkzaamheden aan de wagens uit te voeren.
- **Regime:** Een remise aan het hoofdspoor tussen Lammenschans en Gouda zal een strikter regime kennen voor wat betreft in- en uitrukken. Op dit drukbereden baanvak moeten alle materieelritten ingepland zijn, om te kunnen worden afgewikkeld. Op straatspoor is het in- en uitvoegen van materieelritten vrijwel zonder beperking mogelijk. Ook zal op het hoofdspoor niet zomaar ingetakt kunnen worden. Wellicht is zelfs een ongelijkvloerse oplossing nodig.
- **Calamiteiten:** Vooralsnog bestaat de RijnGouweLijn uit één hoofdlijn, met slechts bij de kust een vertakking. Dit houdt in dat een calamiteit ergens op de route de exploitatie van de lijn kan frustreren. Daar wordt op ingespeeld door op diverse plaatsen de mogelijkheid te maken om te keren en kort traject te rijden. Zo kan aan weerszijde van een geblokkeerd tracédeel de exploitatie zo goed mogelijk worden voortgezet. Dat heeft echter ook als voorwaarde dat er zo wordt opgesteld, dat er aan beide zijden voertuigen beschikbaar zijn. Als alle voertuigen aan één zijde van de lijn zijn opgesteld, kan in geval van b.v. een blokkade die 's nachts ontstaat het andere deel van de lijn niet geëxploiteerd worden omdat er geen voertuigen zijn. Daarom is opstellen op meer dan één plaats wenselijk.
- De ligging van de remise bepaalt ook hoe snel locaties bereikbaar zijn voor hulp(sleep)voertuigen en/of reserves. Waarschijnlijk zal op het baanvak Leiden-Alphen voor slepen gebruik gemaakt moeten worden van de faciliteiten voor het treinverkeer.
- **Locatie:** Het is naar verwachting moeilijk om langs de lijn op de gewenste plek een geschikte locatie te vinden voor een remise. Het gaat om een terrein van al gauw enkele hectares. Een van de uitgangspunten van de ontwikkeling van de RijnGouweLijn is de versterking van de ruimtelijke ontwikkeling langs de lijn. Daardoor ontstaat meer druk op het gebied langs de lijn (m.n. bij

de haltes) en stijgen de grondprijzen. Het ligt daarom voor de hand om een terrein te zoeken, dat niet in de directe nabijheid ligt van een halte, maar wel direct langs de lijn. Het moet een plaats zijn waar voldaan moet kunnen worden aan alle milieunormen, die goed bereikbaar is voor het personeel, dat hier (voor een aanzienlijk deel) de diensten aanvangt en beëindigt. Het ligt niet voor de hand om een locatie in een woonwijk te zoeken; eerder een bedrijventerrein.

- **Fasering:** Een remise moet vanaf de start van de exploitatie beschikbaar zijn, maar ook in de eindfase, als de RijnGouweLijn van Gouda tot Noordwijk rijdt. Een locatie (ver) westelijk van het Transferium bij de A44 is daarom niet aan de orde.
- **Toekomstvastheid:** Op dit moment is alleen een lijn tussen Gouda en de kust aan de orde. Op termijn zou uitbreiding mogelijk zijn ergens in de regio. Het is wenselijk om hier rekening mee te houden.
- **Inrichting/bebouwing:** Het terrein zal een sporencomplex omvatten om voertuigen naar de opstelsporen en de werkplaats te kunnen rijden. Opstellen kan in de openlucht en binnen. In verband met vandalisme is het wenselijk om de voertuigen goed beveiligd op te stellen.
Een werkplaats zal altijd in een gebouw gevestigd worden. Het is mogelijk om een reservecapaciteit op te nemen voor eventuele uitbreidingen van het net.
- **Milieu:** Een remise met werkplaats zal geluid produceren, zowel bij in- en uitrijden als bij andere werkprocessen. Ook kunnen andere vormen van milieuhinder ontstaan (spuitcabine, etc.). Een remise moet zo gelegen en ingericht zijn dat aan alle eisen op dit punt ten opzichte van de omgeving voldaan wordt.
- **Kosten:** De kosten van realisatie van een remise worden bepaald door een aantal zaken:
 - Grondverwerving: Het verwerven van een locatie kost geld. Afhankelijk van de ligging kunnen grondkosten hoger of lager zijn. Op dit moment is in de regio de ruimte, beschikbaar voor bedrijvigheid, beperkt. Dit maakt het lastig om een locatie te vinden op een geschikte plaats en voor een redelijk bedrag.
 - Er ligt een grote hoeveelheid sporen (ca. 2 km), wissels en bovenleiding.
 - Gebouw en inrichting: Het realiseren van een gebouw en het inrichten van het terrein en een werkplaats (allerlei installaties) is een kostbare aangelegenheid.
 - Beheer & onderhoud: Het gebruik en onderhoud van de remise/werkplaats zal een jaarlijkse kostenpost betekenen. Deze komt ten laste van de exploitatie.

Verkenning mogelijke locaties

Gezien de verdeling van de hoeveelheid ritten en de lengte van de totale lijn ligt het voor de hand om een locatie te zoeken in de omgeving van Leiden. Die zou kunnen worden aangevuld met een opstel­mogelijkheid op het station­emplacement van bij voorkeur Gouda, of eventueel Alphen.

Als we van west naar oost het tracé langslopen, dan zijn de volgende plaatsen mogelijk interessant:

1. Omgeving Transferium A44: Hier kan gezocht worden aan beide zijden van de Rijn, d.w.z. in de richting van de locatie Valkenburg, maar ook in het plangebied van Rijnfront, een locatie die op dit moment door Oegstgeest ontwikkeld wordt. Een locatie aan de zijde van Valkenburg geeft wel de noodzaak om in de eerste fase van het project een trambrug over de Rijn te bouwen.
2. Leeuwenhoek: Ook hier is nog een voorraad niet uitgegeven grond. De functie sluit niet aan bij de functie van Bio-Sciencepark, maar is ruimtelijk inpasbaar.
3. Remise Rijnsburgerweg: aan de Rijnburgerweg, vlak naast station Leiden Centraal ligt de oude tramremise van de NZH, die nu in gebruik is als busgarage. Deze mogelijkheid zou een nieuwe locatie voor een busgarage nodig maken, en zal vermoedelijk een dure oplossing zijn.
4. Bedrijventerrein Roomburg: De meeste grond is hier al uitgegeven.
5. Meerburgerpolder/Grote Polder: Gelegen bij een vermoedelijk toekomstig keerpunt aan de A4. Hier is mogelijk ruimte voor een remise.
6. Groenendijk: Ruimte lijkt voorhanden, intakken is lastig op dit punt.
7. Hazerswoude: Ruimte lijkt voorhanden, intakken is lastig op dit punt
8. Alphen-west: aansluitend bij het bedrijventerrein is ook hier ruimte aanwezig, intakken is lastig op dit punt..
9. Tussen Alphen en Gouda zijn diverse locaties denkbaar. Intakken lijkt hier minder moeilijk dan tussen Alphen en Leiden, m.n. op de enkelsporige gedeelten. Capaciteit is hier mogelijk een beperkende factor.

Het aantal geschikte locaties is beperkt. De mogelijkheden overziende kan worden gesteld dat een remise/opstelplaats het beste gezocht kan worden aan de uiteinden van het stadstraject in Leiden, d.w.z. bij het Transferium 't Schouw/A44 of bij de A4/Grote Polder, mogelijk in combinatie met een opstelplaats in Gouda.

Kostenschatting opstel terrein/werkplaats

Eén van deze locaties, die nabij de A4, is verder uitgewerkt in een spoorontwerp en een kostenschatting. De totale kosten voor verwerving van de grond, aanleg van het complex, en realisatie van de werkplaatsfaciliteiten worden geraamd op € 22,6 miljoen.