

▶ ACTUEEL

Keyrail naar ProRail

Keyrail, beheerder en exploitant van de Betuweroute, houdt op te bestaan. Haar taken gaan volledig over naar ProRail. Het lijkt een goede keus om het goederenvervoer in Nederland bij één regisseur onder te brengen. De vraag is alleen of ProRail ook klaar is voor deze job en voldoende klantgericht kan inspelen op de flexibiliteit die het goederenvervoer verlangt.

▶ WERKPROGRAMMA ZEEHAVENS

De gezamenlijke zeehavens hebben voor de korte termijn een concreet werkprogramma opgesteld om de positie van de havens te versterken. Daarbij worden prioriteiten gesteld voor infrastructuur en achterlandverbindingen. De focus ligt vooral op een multimodale ontsluiting van de havens.

De maatregelen uit het werkprogramma worden gericht ingezet om de positie van de havens in de logistieke keten en op de achterlandverbindingen te versterken.

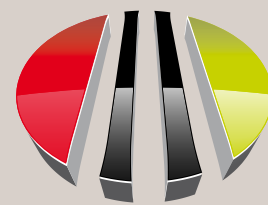
In het bijzonder heeft het spoor-goederenvervoer de komende jaren expliciete aandacht en ondersteuning nodig. Met de Lange Termijn Spooragenda en het Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer zijn daarvoor de lijnen uitgezet.

Aan deze uitdaging wil Logitech graag bijdragen vanuit haar brede kennis en ervaring op gebied van model shift en achterlandverbindingen.

Gert Drent, directeur.



LOGITECH I N F O



Achterlandverbindingen

Voor onze havens zijn goede achterlandverbindingen van essentieel belang. Het grootste deel van de containers die in de haven worden overgeslagen, komen of gaan naar het achterland.



▲ Efficiënte benutting van bestaande railinfra: essentieel voor groeiende economie in havenregio.

De kwaliteit van de achterlandverbindingen over weg, water en spoor is daarom voor veel bedrijven zwaarwegend bij hun keuze voor een haven als vestigingsplaats.

Investerings in het verbeteren van deze achterlandverbindingen zijn vaak duur. Bovendien hebben ze een lange doorlooptijd. Het is dus zeer belangrijk om de juiste stappen te zetten.

Verwachte vervoerwaarden

Voor dergelijke studies wordt Logitech vaak gevraagd vanwege haar (spoor)logistieke expertise in combinatie met haar technische knowhow. Samen met de klant stellen we de verwachte vervoerwaarden op voor de komende jaren. Deze bestaan uit meer dan alleen de autonome groei- verwachting van de bedrijven in de havenregio en de verwachte ontwikkelingen in de haven zelf. In specifieke situaties kan er ook sprake zijn van een vliegwieleffect. Bijvoorbeeld wanneer bepaalde achterlandverbindingen worden opgezet.

Knelpuntanalyse

Op basis van de vervoerwaarden maakt Logitech voor de huidige infrastructuur een knelpuntenanalyse met verbetervoorstellen. Moet de bestaande

infrastructuur worden aangepast of zijn alternatieve scenario's denkbaar? Wat zijn de gevolgen voor de omgeving? Wat zijn de kosten zijn van de verbetervoorstellen. Hier komt onze logistieke en technische expertise samen.

In het recente verleden hebben we voor Zeeland Seaports een masterplan opgesteld voor de railinfrastructuur in de Zeeuwse havens tot 2030. In dit masterplan is er nadrukkelijk aandacht besteed aan mogelijkheden om de capaciteiten op de bestaande railinfra beter te benutten. Daardoor kan de verwachte groei beter opgevangen worden.

Studies naar achterlandverbindingen

Op dit moment zijn we betrokken bij de onderzoeksopzet voor betere achterlandverbindingen vanaf de Haven van Moerdijk. In Rotterdam doen we studies naar een *common rail* terminal. De centrale vraag in deze studie is: hoe blijven goede treinverbindingen naar het achterland geborgd nadat de *deepsea* terminals op de Maasvlakte 2 operationeel zijn geworden? Een trein kan immers maar een beperkt aantal laad- en losstops hebben om concurrerend te blijven met andere vervoersmodaliteiten.

▶ SPOORONTSluitING VDL NEDCAR

In opdracht van de gemeente Sittard-Geleen onderzoekt Logitech of er een nieuwe spoorontsluiting tussen het hoofdspoor Sittard-Roermond en het bedrijfsterrin van VDL Nedcar te realiseren is. Naast de aansluiting van VDL Nedcar biedt dit nog meer voordelen. Wanneer ook de bestaande railopstapplaatsen in Holtum-Noord in het aansluitingsplan wordt meegenomen, hoeven de goederentreinen niet langer door de dorpskernen Limbricht en Born te denderen.



Logitech heeft de dwang- en knelpunten binnen het plangebied in kaart gebracht met behulp van integrale ondergrondtekeningen en een opname op locatie. Vervolgens hebben we het beoogde spoortracé uitgewerkt.

Belangrijk onderdeel van deze uitwerking vormt de aansluiting op het dubbelsporige hoofdspoor. Een robuuste aansluiting voorkomt namelijk blokkering van de dienstregeling voor doorgaand reizigersverkeer.

De meest robuuste situatie is kostentechnisch het minst gunstig. We hebben een aantal varianten voor deze aansluiting opgesteld en deze vervolgens op hoofdlijnen besproken met ProRail om de kansrijkheid te bepalen. Deze varianten dienen in de volgende planfase als basis voor een verdere uitwerking in samenwerking met ProRail.

Onderzoek railinfrastructuur Remiseterrein Nieuwegein

*Hoe is het met de conditie van de sporen op het remiseterrein te Nieuwegein?
In opdracht van Bestuur Regio Utrecht heeft Logitech een onderzoek uitgevoerd naar de status quo van dit terrein.*



▲ Voor de komst van de Uithoflijn-voertuigen in de regio Utrecht is het nodig enkele extra opstelsporen aan te leggen, is de uitkomst van Logitech's onderzoek voor BRU.

De huidige infrastructuur op het remiseterrein is ongeveer 30 jaar geleden in gebruik genomen. Met name voor het inrukken, uitrukken en verplaatsingen tussen het opstel terrein en de werkplaatsen voor onderhoud en reiniging.

Extra opstelplaatsen nodig

De toegepaste techniek is 'the state of the art' van 30 jaar geleden, waardoor het railprofiel (NP46) en de hoekverhoudingen afwijkend zijn van wat anno 2014 wordt toegepast.

Voor de komst van de Uithoflijn-voertuigen moeten enkele extra opstelplaatsen worden aangelegd. Ook aanpassing van enkele wissels is noodzakelijk. Vanuit functioneel oogpunt kan de huidige infrastructuur met deze aanvullingen in stand blijven tot 2030. In 2030 wordt de vloot voertuigen verder uitgebreid. Dat vraagt ook nieuwe extra opstelplaatsen.

Verbouwing remise

Logitech heeft een globale opname van deze sporen en wissels uitgevoerd en een inschatting gemaakt welk onderhoud in de nabije toekomst nodig zal zijn om de infrastructuur veilig in gebruik te houden. Ook hebben we complete vernieuwing van alle

infra per 2015 afgewogen tegen het in stand houden van de bestaande infra tot 2030.

Voorlopig is het plan de remise op het bestaande remiseterrein te verbouwen. Naar verwachting wordt de ombouw in 2018 opgeleverd. De nieuwe lage vloertrams voor de Uithoflijn zullen dan worden onderhouden in de remise te Nieuwegein. Het projectteam Nieuwe Tram Remise (NTR) is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project

Gefundeerde keuze

Bij de uiteindelijke besluitvorming speelt het één op één in stand houden van de infra een belangrijke rol. Dat geldt ook voor de noodzakelijke aanpassingen in de lay-out van de infra. Dat heeft te maken met de vervanging van het huidige materieel door lage vloertrams en met ombouw en nieuwbouw van werkplaatsen op het remiseterrein voor de ingebruikname van nieuw Uithoflijn-materieel.

Het Bestuur Regio Utrecht zal bij zijn besluitvorming het advies van Logitech gebruiken om een gefundeerde keuze te maken over ombouw en nieuwbouw van werkplaatsen en de planning van onderhoud en toekomstige vernieuwingen.

Port of Utrecht

Voor de Port of Utrecht heeft Logitech onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van een railterminal op het bedrijventerrein Lage Weide.

Op dit moment wordt het bestaande spoor op Lage Weide maar zeer beperkt gebruikt door individuele bedrijven. Meer vervoer over spoor ontlast de drukke weginfra rond Utrecht.

Modal shift

We hebben onderzocht onder welke voorwaarden het vervangen van een deel van het goederenvervoer over de weg door vervoer over het spoor haalbaar is. Het merendeel van de bedrijven op Lage Weide heeft een fijnmazige distributie binnen Nederland.

Na inventarisatie van de goederenstromen op Lage Weide bleek een aantal bedrijven onder voorwaarden in aanmerking te komen voor zo'n modal shift.

Kansen & beperkingen

De bevindingen zijn gedeeld met de bedrijven in een workshop. Deze meeting bracht aan het licht dat ondernemers wel degelijk kansen zien voor spoorvervoer. Ze zien echter ook beperkingen, met name op het gebied van flexibiliteit en imago. Om een modal shift op gang te krijgen, moet er nog veel gebeuren aan een 'mental shift' bij de verladers.

Op basis van deze output hebben we geconcludeerd dat een realisatie van een railterminal op Lage Weide niet haalbaar is. De beste kansen liggen in het opstarten van spoorvervoer op bestaande locaties; tegen lage kosten en op beperkte schaal. Hiertoe zijn vijf locaties beschreven.

Stimuleren van het spoorvervoer heeft de beste kans als belangrijke verladers, een grote spoorvervoerder en de Port of Utrecht gaan samenwerken in een pilot.

Komt er een pilot?

Verladers met potentiële lading voor het spoor zijn belangrijk en ze zijn al geïdentificeerd. Spoorvervoerders moeten een groot netwerk hebben om een beperkt aantal wagenladingen van en naar Lage Weide concurrerend te kunnen vervoeren. Een grote vervoerder wil aanhaken op Unit Cargo-niveau. Bovendien heeft Port of Utrecht de middelen om laagdrempelig een pilottrein op te starten.

Goede kansen dus voor de opstart van een pilot op korte termijn!

Meer vervoer over het spoor ontlast drukke weginfra rondom Utrecht. Na onderzoek door Logitech overweegt Port of Utrecht nu een samenwerkingspilot op bedrijventerrein Lage Weide. ▼



SPOORONTSluitING TRADE PORT NOORD VENLO



De afgelopen maanden hebben we hard gewerkt aan het opstellen van het Functioneel Integraal Systeemontwerp voor de spooraansluiting van de toekomstige railterminal Venlo Trade Port Noord op de hoofdbaan Eindhoven - Venlo.

Logitech was voor deze studie de centrale spil tussen opdrachtgever Trade Port Noord, ProRail, Verebus (treinbeveiliging) en Dutch Rail Control (tractie- en energievoorziening). Daarnaast waren we verantwoordelijk voor de engineering van de disciplines baan- en spoorbouw en civiel.

Het is gelukt om binnen drie maanden alternatieve scenario's te bepalen en het voorkeursalternatief uit te werken; mede dankzij de goede samenwerking tussen alle betrokken partijen en de korte communicatielijnen. Het voorkeursalternatief bestaat behalve uit onvermijdelijke aansluitwissels ook uit twee aankomst- en vertreksporen en een omloopspoor. Dat is inclusief de benodigde kopsporen aan weerszijden voor het omlopen van locomotieven. Er komt bovendien een extra wisseloverloop en wachtspoor tussen de hoofdbaan sporen. Het geheel wordt voorzien van bovenleiding en treinbeveiliging.

Het Functioneel Integraal Systeemontwerp dient als basis voor verdere besluitvorming over de financiering van deze spoorontsluiting in het BO-MIRT (Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur), dat inmiddels heeft plaatsgevonden.

GROOT ONDERHOUD ZLSM

De Zuid-Limburgse Stoomtreinmaatschappij (ZLSM) verzorgt met historisch materieel een toeristische treindienst in Zuid-Limburg: vanuit Sijpeveld naar Valkenburg, Kerkrade en het Duitse Vetschau. Onlangs is het eigendom van de spoorlijnen overgegaan van ZLSM naar de Provincie Limburg om groot onderhoud van het spoor mogelijk te maken. Het klein regulier onderhoud van het spoor blijft wel in beheer van de ZLSM.



In 2014 heeft de provincie Limburg het groot onderhoud aan het spoor aanbesteed. Voor de uitvoering daarvan heeft Logitech de contractdocumenten opgesteld. Interessant hierbij zijn de toegepaste materialen. Om het karakter van de spoorlijn in stand te houden, hebben we zoveel mogelijk gekozen voor hergebruik van materialen.

Een van de onderdelen van dit project betreft de vernieuwing van de overweg Elkenraderweg in Wijlre. Hier wordt een vereenvoudiging van de sporen doorgevoerd. Daardoor kruist de overweg slechts één in plaats van drie sporen. Voordeel is een veiliger passage van het spoor. Daarnaast zal in de toekomst minder onderhoud aan het spoor nodig zijn door de vereenvoudigde lay-out.

COLOFON

Logitech INFO is een uitgave van Logitech B.V. adviseurs en ingenieurs
Princenhof Park 14 • Driebergen
Postbus 134 • 3970 AC Driebergen
Telefoon 030 - 691 19 77
info@logitech.nl • www.logitech.nl
Redactie: Merel van de Geer
Vormgeving: Koen Wilgehof / BBO, Zeist
Druk: Edauw + Johannissen, Den Haag
Communicatieadvies: Zijtraff Concepting & Communication, Ermelo

Spooraansluitingen van essentieel belang

Spooraansluitingen zijn voor het spoorvervoer net zo essentieel als achterlandverbindingen. Een groot aandeel van spoorvervoer wordt afgewikkeld via die individuele aansluitingen.



▲ Logitech kiest voor duurzaamheid en kostenbeheersing bij het ontwerpen of herzien van spoorwegaansluitingen.

Naast de grote containerstromen die via railterminals worden afgewikkeld, beschikken zo'n 400 bedrijven in Nederland over een eigen spoor-aansluiting.

De rol van Logitech

Voorbeelden van grotere aansluitingen zijn Tata Steel, DOW, Shell, Chemelot, EMO. Maar er zijn ook tal van kleinere, die voor het overgrote deel zijn te vinden in de havengebieden van Amsterdam, Rotterdam, Moerdijk, Terneuzen en Vlissingen. Het type vervoer varieert van relatief kleine wagenladingen tot grote bulkvervoeren en ook de lading is zeer gevarieerd: rollen staal, kolen, erts, personenauto's, gas, graan, chemicaliën enzovoorts. Een groot deel van die aansluitingen komt van onze tekentafels (en AutoCad stations).

Actuele discussie

Ooit was het ontwerpen van spooraansluitingen onze core business, maar het aantal nieuwe aansluitingen is afgenomen. Toch is Logitech nog steeds dé specialist op dit gebied en gelukkig weet de markt ons te vinden als het gaat om nieuwbouw, ombouw of adviseer over onderhoud en instandhouding.

NS Spooraansluitingen is beheerder van een groot aantal aansluitingen. De actuele discussie die nu wordt gevoerd gaat over het opheffen van die beheerderstaak van NS.

Het ligt in de lijn der verwachtingen dat de rol van beheerder overgaat naar ProRail. Toch kan het niet zo zijn dat ProRail haar universele ontwerpnormen van toepassing verklaart op de spooraansluitingen. Een nuancering van die normen is dan bijna een voorwaarde.

Kiezen voor duurzaamheid

Voor particuliere opdrachtgevers passen wij toegesneden ontwerpnormen toe, gebaseerd op het type vervoer, de treinfrequentie en de optredende belastingen. We kiezen waar mogelijk voor een duurzame, maar economische constructie.

Ook adviseren we hergebruik van bovenbouwmaterialen en ballastmaterialen.

Niet alleen omdat deze doorgaans prima voldoen maar ook omdat ons milieu daar beter van wordt. Zo voorkomen we overdimensioneren door te moeten kiezen voor een zware constructie met veel te hoge investeringen tot gevolg.