

## ▶ ACTUEEL

De economie veert gelukkig weer wat op en de crisis lijkt voorbij. Wat lang in de vrieskist heeft gelegen, begint eindelijk te ontdooien. Onze werkvoorraad is in het afgelopen half jaar sinds lange tijd zelfs toegenomen. Daarom hebben we een nieuwe medewerker kunnen aan nemen. Laten we hopen dat de marges voor ingenieursbureaus ook weer normaliseren, want op termijn wordt de markt niet beter van te krappe marges.

## ▶ SAMENWERKEN IN GROTE PROJECTEN

Voor een klein advies- en ingenieursbureau is samenwerken in de huidige tijd bijna een must. Zeker bij de grotere projecten. De grotere bureaus hebben alle disciplines in huis, maar daar kleven ook nadelen aan.

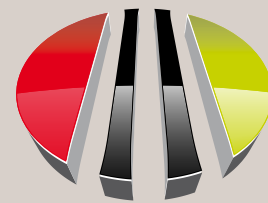
Om redenen van flexibiliteit, betrokkenheid van het personeel en kwaliteit, worden de kleine bureaus vaak uitgenodigd voor spoedeisende projecten. Als daarbij disciplines aan de orde komen die we zelf niet of onvoldoende in huis hebben, zoeken we naar passende partners die ons aanvullen.

Geleidelijk aan hebben we een netwerk ontwikkeld, waarbij we projecten op alle onderdelen kunnen bemensen en waarbij we tóch de positieve eigenschappen van een kleiner bureau weten te behouden. Daarbij zullen we elkaar niet alleen vakinhoudelijk aanvullen. We hebben het plan ook op het gebied van CO<sub>2</sub>-reductie en veiligheidsbewustzijn, samen stappen te zetten. Binnenkort zullen we u hierover concreter informeren.

*Gert Drent, directeur.*



# LOGITECH I N F O



## Multidisciplinaire projecten

*Op dit ogenblik is Logitech betrokken bij een aantal mooie multidisciplinaire projecten, die reflecteren waar we goed in zijn. Een kijkje op de werkvloer:*



▲ Snelheidsverhoging op tracé Zutphen-Vorden? Logitech helpt spoorligging aanpassen.

De projecten worden uitgevoerd samen met Verebus en Dutch Rail Control. Gezamenlijk beschikken wij over de vereiste erkenningen om deze projecten voor ProRail uit te mogen voeren.

### Snelheidsverhoging Zutphen - Vorden

Onder het penvoerderschap van Verebus verzorgen we de engineering voor de snelheidsverhoging tussen Zutphen en Vorden. Door de snelheid op te voeren van 120 km/uur naar 140 km/uur kan een substantiële rijtijdwinst op dit traject behaald worden. Daardoor wordt de overstaptijd op station Zutphen langer en verbetert de punctualiteit. Op een aantal locaties moet hiervoor de spoorligging aangepast worden.

### Vergroting opstelcapaciteit Watergraafsmeer

Logitech is ook bezig met het voorbereiden van verdere uitbreiding van de opstel- en servicecapaciteit voor reizigersmaterieel. Deze stap volgt op diverse eerdere werken op Watergraafsmeer en de aanleg van twee extra service- en opstelsporen vorig jaar. Bestaande sporen worden deels omgelegd en er komt een extra verbinding tussen deze sporen en de treinwasinstallatie. De sporen worden ook voorzien van treinbeveiliging, bovenleiding en servicepaden.

### Opstellen reizigersmaterieel Amsterdam Westhaven

De behoefte aan opstelcapaciteit voor reizigersmaterieel in de regio Amsterdam neemt toe. Dat komt mede door het Programma Hoogfrequent Spoor. Voor het opvangen van het voorzienne capaciteitstekort kan het beste het terrein van het bestaande goederenemplacement Amsterdam Westhaven worden aangepast. Dat is gebleken uit een alternatievenstudie, die eerder door ProRail is uitgevoerd.

### Variantenstudie Logitech

Logitech voert het projectmanagement uit met een variantenstudie naar de inpassing van alle gevraagde functionaliteiten voor het opstellen en het onderhoud van reizigersmaterieel. Daarbij moeten de bestaande functionaliteiten voor goederenmaterieel gehandhaafd blijven. Uiteraard krijgen ook de nieuwe sporen treinbeveiliging, bovenleiding en servicevoorzieningen.

Mede door het uitvoeren van deze projecten weten Logitech, Dutch Rail Control en Verebus elkaar steeds beter te vinden in multidisciplinaire projecten.



## ▶ HAVENSTRATEGIE 2030 MOERDIJK



Onlangs heeft het Havenschap Moerdijk de Havenstrategie 2030 vastgesteld. In deze havenstrategie ziet het Havenschap belangrijke kansen voor het haven- en industrieterrein Moerdijk als een serieuze *extended gate* van Rotterdam en Antwerpen. Dat komt door de goede ligging van Moerdijk aan de drie internationale TEN-T corridors, die Nederland ontsluiten met het Europese achterland.

De beperkende factor is op dit moment de capaciteit en de kwaliteit van de railinfrastructuur tot het haven- en industrieterrein, en op het terrein zelf. Een upgrading van de spoorontsluiting is voor de ambities van het terrein een vereiste.

Sinds vele jaren zijn we partner bij de spoorse ontwikkelingen op het haven- en industrieterrein van Moerdijk. Als geen ander heeft Logitech de *know how* om knelpunten in spoorontsluiting te definiëren, die ontstaan wanneer het spoorvervoer de komende jaren sterk zal toenemen.

Voor het Havenschap Moerdijk is Logitech mede daarom betrokken bij de uitwerking van de Havenstrategie 2030. Met onze logistieke en spoortechnische kennis hebben we in een *quick scan* een eerste aanzet tot verbetervoorstellen gedefinieerd. Deze worden nu afgestemd met ProRail als belangrijke stakeholder. Welke verbetering in welk deeltracé draagt het meeste bij aan de ambities van Moerdijk?

# Rail Terminal Kaldenkirchen

*Cabooter Railcargo is voornemens met ondersteuning van Logitech haar spoorse activiteiten uit te breiden met de aanschaf van een bestaand railoverslagterrein in Kaldenkirchen, vlak over de grens bij Venlo.*



▲ *Wat is nodig om dagelijks een aantal containertreinen te ontvangen op de Cabooter Railterminal?*

Cabooter voert reeds de Cabooter Railterminal in Venlo en ontwikkelt de Rail Terminal Venlo Trade Port Noord. Kaldenkirchen wordt dan het derde initiatief van Cabooter op het gebied van railoverslag.

### Logitech ondersteunt Cabooter

Logitech ondersteunt Cabooter bij al deze ontwikkelingen. Een aantal jaren geleden is de Cabooter Railterminal onder onze begeleiding uitgebreid. Voor de Railterminal Venlo TPN maakt ons bedrijf de ontwerpen. Ook voor de Rail Terminal Kaldenkirchen is Logitech het logistiek en spoortechnisch aanspreekpunt voor Cabooter.

Het terrein in Kaldenkirchen is ongeveer 12 hectare groot. Voorheen was dit een railoverslagpunt van de Deutsche Bahn. De laatste jaren is de overslag op dit terrein sterk gereduceerd. De bestaande gebouwen en aanwezige terreinverhardingen zijn gedateerd. De aangesloten sporen hebben beperkt onderhoud nodig.

### Diverse haalbaarheidsstudies

Cabooter is voornemens om deze terminal in een eerste fase operationeel te maken voor een beperkt aantal containertreinen per dag. Logitech voert de logistieke analyses uit. Deze analyses zijn belangrijke input voor de diverse haalbaarheidsstudies.

Voor de technische haalbaarheid stellen we de ontwerpen op binnen de grenzen die de huidige vergunningen op het terrein ons bieden. De financiële haalbaarheid moet blijken uit de benodigde investeringen, op basis van de ontwerpen, en de business case, op basis van de logistieke analyse. Ook bij het vaststellen van de financiële haalbaarheid ondersteunen we Cabooter Railcargo BV.

### Gezonde exploitatie

Om volledig de kansen te kunnen benutten die deze terminal biedt, moeten in de volgende fase vergunningen worden aangevraagd. De eerste ontwerpen hebben we inmiddels opgesteld. Uitgangspunt daarbij is: een gezonde exploitatie mogelijk maken - vanaf de eerste start tot en met de groei naar een volwassen terminal.



# Railterminal Trade Port Noord Venlo

Logitech gaat een centrale rol vervullen bij het opstellen van het Functioneel Integraal

Systeemontwerp voor de spoorontsluiting van de toekomstige Railterminal Trade Port Noord in Venlo.

Eind november 2014 heeft Trade Port Noord (TPN) de ontwikkeling, bouw en exploitatie van deze railterminal gegund aan Cabooter Railcargo.

## Logistieke hotspot

Gezamenlijk doel van TPN en Cabooter Railcargo is om eind 2018 deze nieuwe Railterminal in gebruik te kunnen nemen. De spoorse overslag van goederen in de regio Venlo staat onder steeds meer onder druk. De aanleg van deze railterminal moet de capaciteit sterk vergroten. Daardoor kan Venlo logistieke hotspot nummer 1 blijven en zo bijdragen aan de groei van Mainport Rotterdam.

Logitech blijft ook dit jaar betrokken bij de verdere ontwikkeling van deze railterminal en de spoorontsluiting hiervan, mede dankzij onze goede relatie met zowel TPN alsook Cabooter Railcargo.

## Rol van Logitech

Onze betrokkenheid is tweeledig. Wij ondersteunen Cabooter Railcargo bij de te nemen processtappen en het verder detailleren van het ontwerp van de Railterminal zelf.

Daarnaast hebben wij als railtechnisch adviseur zitting in het projectbureau Railterminal van TPN, dat voor de opgave staat om alle voorwaardelikheden die horen bij het daadwerkelijk realiseren van de Railterminal in het zicht te hebben, te organiseren, hierover te besluiten en zo nodig te beheren.

## De impact van spoorontsluiting

Belangrijk onderdeel van onze adviesfunctie is technische afstemming met ProRail en het in kaart brengen van de impact van de spoorontsluiting op de omgeving. Zo hebben we recent alle eisen en wensen van ProRail en Trade Port Noord in kaart gebracht. Daaronder hoort ook de naastliggende ecologische zone. Op basis hiervan kan besluitvorming plaatsvinden over benodigde grondverwerking en wordt inzicht verkregen in de ruimtelijke inpassingsmogelijkheden van overige infrastructurele elementen, direct naast de spoorzone.

Railterminal Trade Port Noord Venlo: Logitech brengt in kaart wat de impact is van spoorontsluiting op de omgeving. ▼



## KADEVERZWARING INLAND TERMINAL VEGHEL

Afgelopen jaar hebben we hard gewerkt aan het verstevigen van de kade voor de Inland Terminal van Van Berkel te Veghel. Aanleiding was de verbredening en uitdieping van de Zuid Willemsvaart. De bestaande kadewand zou hierdoor te licht worden. In de plannen van Rijkswaterstaat was een nieuwe kade voorzien. Tijdens de aanleg zou de terminal dan gedurende langere tijd onbereikbaar zijn voor het scheepsverkeer.



In opdracht van Van Berkel heeft Logitech naar alternatieve oplossingen gezocht met minder nadelige logistieke gevolgen. Uiteindelijk is er voor gekozen om voor de huidige kademuur een onderheide drukontlastvloer aan te leggen. Deze is in fasen aangelegd, zodat de terminal tijdens de bouw bereikbaar bleef voor het scheepsverkeer. Bovendien bleek deze oplossing goedkoper te zijn dan het bouwen van een nieuwe kademuur. In de berekeningen van de drukontlastvloer is rekening gehouden met de aanleg van een rail voor een kadekraan. De kraanbanen zijn inmiddels aangelegd. De kraan is op dit moment in aanbouw.

Onze integrale projectaanpak op met name logistiek en civiel vlak heeft geresulteerd in een optimale oplossing voor zowel onze opdrachtgever als Rijkswaterstaat. Van Berkel kon tijdens de verbouwing de winkel openhouden en Rijkswaterstaat kon besparen.

## NIEUWE COÖRDINATOR ONDERSTEUNINGS- GROEP

Vanaf juni 2015 zal Gerjan Ooms de rol van coördinator ondersteuningsgroep overnemen van Paul Berensen die van zijn welverdiende pensioen mag genieten. Het afgelopen jaar heeft Gerjan hier naartoe kunnen werken.



Als coördinator wordt Gerjan verantwoordelijk voor de aansturing van de tekenaars, ontwerpers en werkvoorbereiders. Zijn taken zullen onder andere bestaan uit het opstellen en bewaken van de planning, het in overleg verdelen van de projecten en het up to date houden van de ontwerpvoorschriften en de toepassing daarvan.

Als de werkdruk hoog is, kan een goede planning een lastige klus zijn. Het is dan belangrijk om in overleg met de projectleiding prioriteiten te stellen, zodat de verschillende projecten op tijd geleverd worden. Belangrijk daarbij is dat ook de kwaliteit wordt bewaakt.

Gerjan is na het afronden van zijn studie HBO Civiele Techniek in 2009 in dienst gekomen bij Logitech.

Met zijn 6 jaar werkervaring is dit een logische stap in zijn carrière.

## 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  
Druk: Edauw + Johannissen, Den Haag  
Communicatieadvies: Zjiraff Concepting & Communication, Ermelo

# Paul met pensioen

*Medio juni 2015 ging Paul Berensen, onze zeer ervaren projectleider civiele techniek, met welverdiend pensioen. Weliswaar een beetje met tegenzin, want Paul z'n werk is z'n lust en z'n leven.*



▲Tijd voor andere zaken...

Paul begon bijna 40 jaar geleden als tekenaar bij Transportvoorlichting, de voorloper van het huidige Logitech. Hij verhuisde zelfs vanuit Enschede naar Maarssenbroek.

### Civiele allesweter

Na verloop van tijd werd hij hoofd van de tekenkamer en uiteindelijk projectleider baan en spoorwegbouw. Naast natuurlijk heel veel kleinere projecten was het Rail Service Center Rotterdam toch wel z'n meest aansprekende project. Zowel bij de eerste aanleg als bij de latere uitbreidingen was hij betrokken als civiele allesweter. Zowel de technische aspecten van de eerste aanleg als de uitbreidingen van de railterminal kwamen vooral voort uit Paul's inzicht.

De laatste jaren heeft hij zijn kennis mogen overdragen aan nieuw talent en combineerde hij z'n projectleiderschap met het aansturen van de werkgroep.

### Wandelende vraagbaak

Nu is het moment van afscheid aangebroken van een uiterst gedreven collega met een grote ervaring en brede kennis. Hij laat ons twee enorme kasten na met dossiers en een heleboel dozen vol met

spullen waar hij geen afscheid van kon nemen. Ondanks z'n eigenschap veel dingen op het laatste moment af te handelen konden alle collega's bij Paul altijd terecht voor raad en advies.

Voor Logitech is Paul absoluut van grote waarde geweest en daar zijn we hem zeer dankbaar voor. Wij wensen hem en zijn echtgenote heel veel plezier toe in de volgende fase van hun leven samen.

