

## Duurzame ontwikkeling bedrijventerreinen

Een belangrijk thema bij de ontwikkeling of herinrichting van bedrijventerreinen is 'duurzaamheid'. Duurzaamheid komt tot uiting in samenwerking tussen bedrijven onderling en samenwerking met de betrokken overheden. Dit is gericht op verbetering van het (bedrijfs)economisch resultaat, naast vermindering van de milieubelasting en een efficiënter ruimtegebruik.

Het is van groot belang om in een vroeg stadium samen met de bedrijven te onderzoeken welke kansen er zijn om samen te werken. Dat bevordert een succesvolle (her)ontwikkeling van een bedrijventerrein. Alleen al een verhuizing is voor een onderneming een ingrijpende operatie met grote investeringen. Samenwerking in met name de niet bedrijfsgebonden activiteiten kan een uitstekende oplossing bieden om de schaarse middelen (geld en ruimte) efficiënt in te zetten.

### Op zoek naar samenwerkingsvormen

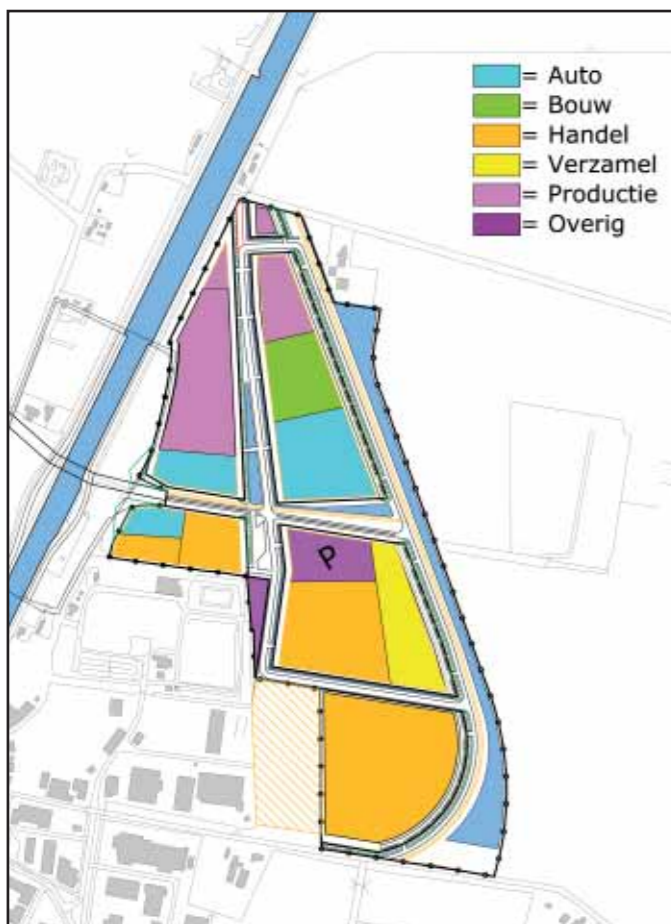
De provincie Zuid-Holland heeft Logitech gevraagd om de gemeente Hellevoetsluis te adviseren over de duurzame ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein. Alle bedrijven die belangstelling hadden getoond voor vestiging op het nieuwe bedrijventerrein deden mee aan een onderzoek van Logitech naar de beste vormen voor samenwerking. De bedrijven vulden een vragenlijst in met gegevens over hun profiel, milieukeurmerken, gewenste locatie, logistieke

kenmerken en bereidheid tot samenwerking in niet bedrijfsgebonden activiteiten. Denk bijvoorbeeld aan invoering van parkmanagement, bewaking, parkeren en gemeenschappelijke voorzieningen zoals vergaderfaciliteiten, kinderopvang en afvalverwerking.

Zo werden de raakvlakken duidelijk tussen de inrichtingswensen van de gemeente en van de individuele bedrijven. Dit is vertaald in een tweetal alternatieve inrichtingsplannen.

### Breed draagvlak

Deze aanpak heeft geleid tot een gedetailleerd beeld van de bedrijven en hun individuele wensen en mogelijkheden. Het heeft de bedrijven er ook toe aangezet om diverse vormen van samenwerking in overweging te nemen. Hierdoor ontstond een breed draagvlak voor een gezamenlijke aanpak van bepaalde voorzieningen. Ook heeft het bijgedragen aan het positieve 'imago' van het bedrijventerrein.



Schematische indeling van de bedrijvenclusters

### Nieuwbouw magazijn

Een importeur van kranen en fittingen voor gas- en waterleidingen heeft Logitech gevraagd het bedrijf te ondersteunen bij de realisatie van een nieuw te bouwen magazijn. De eerste stap in dit proces is onlangs afgerond. Een logistiek ontwerp en een aantal alternatieve inrichtingsplannen voor een nieuw pand zijn opgesteld.

Belangrijke aspecten in het logistiek ontwerp zijn:

- De huidige reële ruimtebehoefte
- Groei van het assortiment
- Groei van de omzet
- Uitbreiding van de dienstverlening
- Benodigde ruimte
- Werkprocessen en benodigde hulpmiddelen
- Logistieke besturing
- Kantoorruimte

Gegevens over het artikelbestand, de huidige magazijnindeling en de omzet- en voorraadgegevens waren de input voor een uitgebreide data-analyse. De tweede pijler onder het logistiek ontwerp zijn de strategische plannen van het bedrijf.

Op basis van beproefde technieken (SLP) heeft Logitech een aantal indelingstekeningen opgesteld. Het logistiek ontwerp en de inrichtingsplannen ondersteunen de besluitvorming van de directie om over te gaan tot de volgende fase in de nieuwbouw: de aankoop van een bouwterrein en het aanvragen van de benodigde vergunningen.

Meer info: [j.vanwees@logitech.nl](mailto:j.vanwees@logitech.nl)



Logitech-info is een uitgave van Logitech B.V., advies- en ingenieursbureau voor infra en logistiek  
Princenhof Park 14 • Driebergen • Postbus 134 • 3970 AC Driebergen • Telefoon 030 - 691 19 77  
Fax 030 - 691 23 63 • [www.logitech.nl](http://www.logitech.nl) • [info@logitech.nl](mailto:info@logitech.nl)  
Redactie: Henriëtte van Dijk • Druk: Liko grafisch bedrijf, Zeist  
Conceptvormgeving: KRB Reclame, Apeldoorn  
Communicatieadvies: Zilrair Concepting & Communication, Ermelo

## ACTUEEL

De combinatie Boskalis en Van Oord start

binnenkort met 'de eerste plons' voor de

Tweede Maasvlakte. Het Havenbedrijf

Rotterdam heeft de opdracht voor deze

mega-klus getekend. Onderdeel van het

project is een dubbelsporige railontsluiting,

bestemd voor de aan- en afvoer van 20%

van de containers op de Maasvlakte.

Bij een 'volle' Maasvlakte zijn dat

uiteindelijk 2,4 miljoen containers

per jaar op zo'n 55.000 treinen.



## Files op de Havenspoorlijn?

Op de Rotterdamse Havenspoorlijn, die de Maasvlakte met de Betuweroute verbindt, vreesst men in de nabije toekomst een capaciteitsprobleem. Over de capaciteitsverhoging van de rijksweg A15 wordt al breed gediscussieerd. De modaliteit 'rail' komt nu ook steeds meer in de publieke belangstelling.

In juli 2004 werd de Havenspoorlijn door de minister van V&W geopend en naar verwachting zal de lijn dit jaar worden voorzien van 25 kV voeding en het geavanceerde ECTS-beveiligingssysteem.

### Capaciteitsproblemen

Versillende partijen hebben belang bij voldoende spoorcapaciteit: ProRail beheert de algemene railinfra in Nederland, KeyRail de Betuweroute en het Havenbedrijf Rotterdam de havenspooren. Belangrijk is ook dat de vervoerders, als toekomstige gebruikers, risico's lopen als gevolg van capaciteitsproblemen.

Op diverse fronten lopen nu studies om aan deze dreiging het hoofd te bieden:

- *Spoorslag 2008* bepaalt de benodigde railinfrastructuur en het ruimtebeslag voor de Tweede Maasvlakte (HbR i.s.m. ProRail).

- *Coördinatie Havenspoorlijn* bestudeert de logistieke besturingsmodellen voor de ladingafhandeling in de haven en naar het achterland (Erasmus Universiteit en TU Delft, i.o.v. HbR).
- *Integrale Verkenningstudie Rotterdams Havengebied* heeft als doel om de railinfrastructuur in dit gebied voor te bereiden op de toekomst (ProRail i.s.m. HbR).

### Nieuwe spoorconcepten

Hierdoor komen nieuwe spoorconcepten (weer) onder de aandacht. Hoe kan het spoorvervoer sneller, efficiënter en betrouwbaarder? Voldoet het aanbod aan de vraag van vervoerders/ verladings? In hoeverre is die vraagzide beïnvloedbaar? Duidelijk is wel dat grote procesverbeteringen niet alleen noodzakelijk, maar ook mogelijk zijn!

Samen met DHV, waarmee wij in v.o.f.-verband samenwerken, levert Logitech ook bijdragen aan deze studies. Het simulatieprogramma *Open Track* is bijvoorbeeld toe te passen bij het meten van effecten van capaciteitsverhogende maatregelen. Bijvoorbeeld het rijden met langere treinen of een betere spreiding van treinen over de dag. Dit zijn kansen die we niet onbenut moeten laten!



### Opvolging

Na 20 jaar bij Logitech ga ik met pensioen. De wisseling van de wacht is inmiddels geregeld.

Als opvolger is ing. Gert Drent benoemd tot directeur van Logitech. Hij werkt al 17 jaar bij Logitech als projectadviseur/ projectleider. Sinds onze zelfstandiging in 2001 is hij plaatsvervangend directeur.

Tegelijkertijd is ing. Ed van Nieuwamerongen in zijn plaats benoemd tot plaatsvervangend directeur van Logitech. Hij is sinds 1994 in dienst, ook als projectadviseur/ projectleider.

Daarnaast blijft Wim van den Bosch (sinds 1982 onze controller) in het managementteam.

Met deze vertrouwde mensen wordt het beleid van ons zelfstandig advies- en ingenieursbureau voortgezet.

Ik dank u voor het vertrouwen dat u Logitech en mij de afgelopen jaren hebt gegeven.

Het ga u goed!

Vriendelijke groet,  
Ir. Teun van Duin

## Straks geen 'Bosnië' meer in Leeuwarden

Begin maart heeft de aanbesteding plaatsgevonden van de herinrichting van de railterminal aan de Marshallweg in Leeuwarden. Voor het einde van dit jaar moet hier de volledige bestrating, fundering, riolering en drainage verbeterd worden. Zo ontstaat er weer een terminal die goed bruikbaar is en aan alle eisen voldoet.



Overzicht railterminal zoals die er momenteel bijligt.

De huidige onderhoudsstaat van de terminal is bedroevend. De ontstane kuilen en gaten zijn zo erg, dat ingewijden de terminal zelfs betitelen als een stukje 'Bosnië in Leeuwarden'. Dit wordt veroorzaakt doordat de fundering niet toereikend is voor de huidige belastingen, in combinatie met een slechte afwatering van regen- en grondwater. Eind 2008 moet dat verleden tijd zijn.

### Volledige herinrichting

De Vries Transport Group (tot voor kort onderdeel van VOS Logistics) exploiteert sinds 1996 de railterminal, die gelegen is op een terrein dat grotendeels eigendom is van ProRail. Het resterende deel is eigendom van NS Vastgoed. Het terrein van ProRail bestaat uit een openbaar deel (openbare lalo) en een deel dat specifiek door De Vries gebruikt wordt.

Al sinds 2004 heeft Logitech diverse onderzoeken gedaan naar mogelijkheden om het bestaande probleem aan te pakken. De volledige herinrichting kwam als beste optie naar voren. Tussen de betrokken partijen is recent definitieve overeenstemming bereikt over deze aanpak. Tegelijkertijd heeft Logitech in opdracht van ProRail het volledige ontwerp verder uitgewerkt en het bestek opgesteld.

### Toekomstgericht advies

Naast de technische uitwerking heeft Logitech De Vries Transport Group geadviseerd over de logistiek op de terminal, met het oog op de toekomstige stackindeling. De daadwerkelijke uitvoering van het werk wordt een dezer dagen opgestart. De terminal zal gedurende de gehele uitvoeringsperiode in exploitatie blijven. Logitech verzorgt hierbij het technisch toezicht.

### Verkenning railterminal Moerdijk

De prognoses voor het containervervoer via de havens van Moerdijk zijn indrukwekkend. Dat is geheel in lijn met de algemene verwachtingen voor het goederenvervoer, zoals die bijvoorbeeld zijn geformuleerd voor Rotterdam.

De visie van het Havenschap Moerdijk is dat van deze containers een groot aandeel per spoor afgehandeld wordt. Daarom ontwikkelt men plannen voor een nieuwe railterminal in dit havengebied.

In opdracht van het Havenschap Moerdijk heeft Logitech een verkenning gedaan naar de optimale locatie voor een railterminal. Onderwerpen van studie waren onder andere de ruimtelijke inpassing, de aansluiting op het hoofdnet, ontsluiting voor interterminal transport en voor openbaar verkeer. Dit heeft geleid tot een voorkeurslocatie met een voorstel voor een terminalconcept.

Daarmee is echter de besluitvorming nog bepaald niet afgerond. De planontwikkeling van het Havenschap richt zich momenteel op mogelijke wijziging van een bestemmingsplan, parallelle ontwikkeling van een noodzakelijk emplacement en overleg met andere betrokken partijen in de Moerdijkse haven.

Daarnaast is de fasering van deze nieuwe terminal een belangrijk onderwerp. Logitech ondersteunt het Havenschap Moerdijk in dit proces. Zowel op technisch gebied als met advies over het ontwikkelingsproces.

Meer info: [c.bos@logitech.nl](mailto:c.bos@logitech.nl)



## Aanleg spooraansluiting Bonder Recycling en Overslag BV



Het eerste wissel wordt met twee kranen op zijn plaats gelegd!

Logitech heeft veel expertise opgebouwd in het ontwerpen en realiseren van spooraansluitingen voor goederenvervoer. Bedrijven die de aanleg van spoor overwegen, weten daarom al snel de weg naar Logitech te vinden. Begin 2007 zijn wij ingeschakeld bij de plannen van Bonder R&O om hun terrein per spoor te ontsluiten.

### Gert Drent: nieuwe directeur Logitech



#### Wat is je achtergrond?

Na de Verkeersacademie in Tilburg ben ik in 1983 als managementtrainee bij de NS begonnen. Na drie jaar gewerkt te hebben als exploitatiemanager op Kijfhoek, ben ik steeds meer bij het goederenvervoer betrokken geraakt. In 1990 werd ik projectleider bij Logitech (toen onderdeel van de Strukton Groep). Bij de verzelfstandiging, eind 2000, kwam ik in het Management Team.

#### Wat is je affiniteit met Logitech?

Het praktische en kleinschalige van deze sector spreekt mij erg aan. Logitech is een boeiende, kleine club met heel gevarieerde projecten. Dat sluit goed aan bij mijn interesse in techniek en in het railgoederenvervoer.

#### Hoe zie je Logitech in de markt?

Logitech zit in een nichemarkt en moet flexibel tussen de 'grote' concurrenten door laveren. De brede kennis en ervaring in advies en engineering is onze basis. We staan goed bekend en worden gewaardeerd om onze snelle en creatieve uitwerking van lastige projecten.

#### Wat is jouw doel als directeur?

Spoorvervoer zit 'in de lift' en het gaat goed met Logitech. Dat moeten we vasthouden en benutten door te groeien, terwijl we tegelijkertijd een 'verjongingsslag' doormaken. Ik wil dit vooral aansturen als 'teampayer' in een open werksfeer, waarin elke medewerker tot zijn recht komt.

Meer info: [g.j.drent@logitech.nl](mailto:g.j.drent@logitech.nl)

Het terrein op de Kanaaldijk 15 te Utrecht wordt aangesloten op één van Nederlands meest intensief bereiden spoortrajecten: de 4-sporige hoofdspoorlijn Amsterdam – Utrecht. Bonder R&O realiseert op de Kanaaldijk een recyclingbedrijf voor oude ballast. Oude ballast komt vrij bij vernieuwingswerken aan het spoorwegnet van ProRail.

### Aansluiting hoofdspoor

In de nabijheid van het te ontsluiten terrein was een stamlijn met een kopspoor aanwezig, die aansloot op de hoofdspoorlijn. Aansluiten op deze stamlijn en een openbare weg oversteken met een viaduct bleek de best haalbare optie.

Op en nabij het terrein van Bonder R&O was er wel een aantal belangrijke obstakels, waarmee rekening moest worden gehouden:

- Een hoofdtransportleiding van de Gasunie: deze is beschermd met een betonnen overkluising.
- Een verdeelpunt van Eneco: het spoorontwerp is hierop aangepast.
- Enkele middenspanningskabels (10 KV) van Eneco: deze zijn verlegd.
- Twee voorzieningskasten van ProRail moesten worden verplaatst: vanwege de beperkte buitendienststellingen van de hoofdspoorlijn was dit de meest tijdkritische factor!

### Efficiënt vervoer

De bouwfase is gestart in het najaar van 2007. Conform planning zal het project 1 mei 2008 worden opgeleverd. In enkele maanden tijd is dan circa 2 kilometer spoor aangelegd met daarin opgenomen een weegbrug voor wagons, een losbunker, een spoorviaduct en een overkluising. Treinen tot 600 meter lengte kunnen het terrein aandoen. Zo kunnen grote hoeveelheden oude ballast (circa 300.000 ton per jaar) zeer efficiënt en milieuvriendelijk worden verwerkt.