



Logitech gaat 'volautomatisch parkeren'

Logitech stapt in een relatief 'nieuwe' markt: advies bij de voorbereiding en realisatie van volautomatische parkeergarages, ook wel 'mechanisch parkeren' genoemd. Onze kennis en ervaring vanuit de magazijntechniek is hierbij volledig toepasbaar. Opdrachtgever is het Amsterdams Parkeer Fonds. APF wil de komende vijftien jaar investeren in de kwaliteit van de openbare ruimte in Amsterdam door de bouw van volautomatische, ondergrondse garages voor totaal 10.000 parkeerplaatsen.

APF is een fonds, gefinancierd door vier grote partijen, dat voor de gemeente Amsterdam een doorbraak wil realiseren in het oplossen van de groeiende parkeerproblematiek. Omdat de vergelijking met traditionele 'parkeergarages' op elk punt mank gaat, spreken we van volautomatische autostallingen. Het is de bedoeling de eerste stalling voor circa 500 auto's te bouwen onder één van de Amsterdamse grachten: de Boerenwetering. Er moeten zes à acht toegangshuisjes komen en de wachttijd mag maximaal drie minuten bedragen.

Veilig, snel en schoon gestald

De auto's worden via een toegangshuisje op straatniveau snel, veilig en schoon gestald in een volautomatisch ondergronds opslagstelsel. Straten, kades en pleinen worden hierdoor 'parkeervrij'. Dat biedt extra leefruimte voor voetgangers, kinderen, bezoekers en ruimte voor groen. Bij woningen en

winkels komen er meer laad- en losplaatsen. De bereikbaarheid neemt toe voor bewoners, ondernemers en bezoekers. Zowel de inwoners, als het leefklimaat en het milieu (de luchtkwaliteit) zullen profiteren van deze metamorfose van de stad. Het beruchte 'rondjes rijden' voor een plekje is immers niet meer nodig.

Het magazijn als inspiratiebron

APF heeft Logitech opdracht gegeven de systeem- en leverancierkeuze te verzorgen. De bedrijfszekerheid en de gebruiksvriendelijkheid van de volautomatische transport- en opslagsystemen staan daarbij centraal. De logistiek en techniek van deze systemen hebben zich ontwikkeld vanuit de magazijninrichting. Vandaar dat Logitech ook op dit gebied een goede onafhankelijke adviespartner is.

Ron de Jong met vroegpensioen

Eind augustus wordt ing. Ron de Jong 62 jaar. Hij heeft dan precies 46 jaar gewerkt, waarvan ruim 27 jaar bij Logitech. De laatste jaren als productgroepmanager Logistieke Bedrijfsinrichting. Op woensdag 20 juni 2007 neemt Ron met een borrel afscheid van zijn relaties op ons kantoor te Driebergen.

Onze relaties kennen Ron vooral van zijn logistieke en technische projecten. Hij maakte bij veel opdrachtgevers logistieke analyses en realiseerde daarna de bouw en inrichting van magazijnen, distributiecentra en productiebedrijven. Hij was één van de eersten die daarbij computersimulatie gebruikte en ontwikkelde eigen tools voor *activity based costing*, berekening van opslagcapaciteit, lay-out analyse en truck inzet.

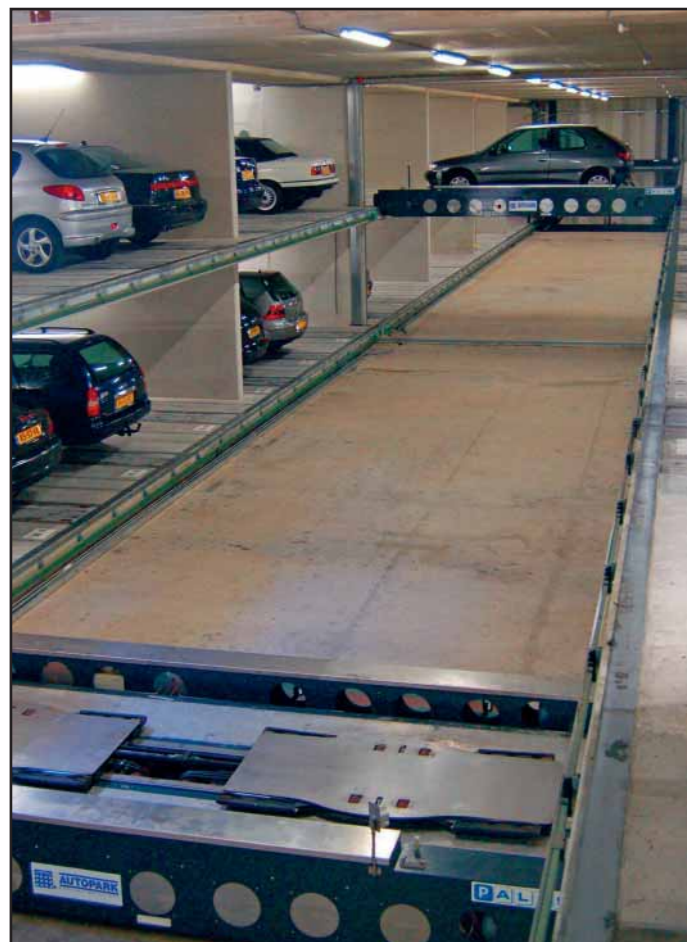
Ron was vooral in zijn element als hij nieuwe technische ontwikkelingen in zijn plannen kon verwerken zoals de plateaulift voor GVB Amsterdam. Of bestaande technieken in nieuwe processen, bijvoorbeeld een explosieveilige robot voor de handling van vaten met chemisch afval bij AVR-chemie. Enkele andere voorbeelden: een robot met vision-techniek om producten automatisch te herkennen en te stapelen bij Curver; en onbemande weegbrugafhandeling met een chipkaart bij Avira.

Wij danken Ron voor zijn jarenlange inzet voor onze klanten en zijn grote betrokkenheid bij Logitech.

U kunt Ron de Jong nog steeds bereiken, e-mail: r.dejong@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 • info@logitech.nl
Redactie: Henriëtte van Dijk • Druk: Liko grafisch bedrijf, Zeist
Conceptvormgeving: KRB Reclame, Apeldoorn
Communicatieadvies: Zijlraff Concepting & Communication, Ermelo



Volautomatische autoberging Apeldoornseleaan te Den Haag. Leverancier: Autopark Parking Systems.

ACTUEEL

Koningin Beatrix opent op zaterdagmiddag

16 juni a.s. de Betuweroute.

Deze feestelijke opening vindt plaats bij station Barendrecht waar zij het (virtuele)

startsein geeft voor de eerste goederen-

trein vanaf het emplacement Kijfhoek.

De maandag daarop rijden de eerste

goederentreinen met lading.

Voor die dag staan 16 treinen gepland.

In december van het ingroei-jaar 2007

komt dit aantal al op 50 per dag.

Opstappunten voor railgoederen

De aanstaande opening van de Betuweroute draagt bij aan de toenemende interesse van de verladers voor het goederenvervoer per spoor.

In het Rotterdamse havengebied kunnen zij gemakkelijk een eigen spoor aansluiting krijgen of gebruik maken van verscheidene openbare intermodale railterminals. Het Havenbedrijf Rotterdam en de projectorganisatie Maasvlakte 2 trekken er hard aan om samen met ProRail de railinfrastructuur op niveau te brengen.

Concentratie opstappunten

Maar in de rest van Nederland is de ontwikkeling jarenlang andersom geweest: het aantal bedrijfsaansluitingen en laad- en loswegen is daardoor sterk gedaald.

Inmiddels merken de Nederlandse verladers dat het wegvervoer tegen de grenzen van zijn capaciteit aanloopt. Bij het zoeken naar alternatieven komt het spoor opnieuw in beeld.

Voor rendabel spoorvervoer zijn echter grotere volumes nodig dan vroeger. Er moet dus worden gestreefd naar concentratie van spoorverladers op bepaalde spoorontsloten bedrijventerreinen. Dat geldt ook voor het bundelen van (container)lading op enkele railterminals.

Gegarandeerde spoorcapaciteit

De opstappunten voor railgoederen moeten natuurlijk wel aansluiten op spoorlijnen die gegarandeerd capaciteit bieden voor goederentreinen. Voor opstappunten in Rotterdam is dat goed geregeld. Zij krijgen via de havenlijn naar Kijfhoek een directe aansluiting op de Betuweroute. Ook de havens van Amsterdam, Vlissingen en het industriegebied Moerdijk en Oosterhout, waar meerdere opstappunten voor het goederenvervoer zijn geconcentreerd, zouden een eigen goederenaansluiting op de Betuweroute moeten krijgen.

Voor nieuwe opstappunten in de rest van Nederland is het van belang dat zij langs vastgelegde goederencorridors komen te liggen, die zo mogelijk kunnen aansluiten op de Betuweroute.

Een ideaal opstappunt zou een railterminal kunnen zijn tussen Arnhem en Nijmegen, pal naast de Betuweroute.

Meer informatie over opstappunten voor railgoederen vindt u op de website van Railforum www.railforum.nl.



Infra en logistiek

In de vorige Logitech Info kondigden wij ons nieuwe logo met onderschrift aan: *Advies- en ingenieursbureau voor infra en logistiek*. Deze combinatie onderscheidt ons van andere bureaus. Ook deze nieuwe Info bevat weer projecten waarop het onderschrift goed van toepassing is.

Waar anders dan bij 'opstappunten voor railgoederenvervoer' komen de disciplines *infra en logistiek* bij elkaar?

Hoe is een terminal als Bertschi beter te typeren dan door *logistiek en infrastructuur*?

Waarom kunnen wij een nieuwe markt van automatische parkeergarages betreden? Komen daar *logistiek, techniek en infrastructuur* niet op een verrassende manier samen?

Onze meerwaarde ligt in deze integrale benadering. Dát maakt Logitech uniek! Daarvan willen wij u ook in dit nummer overtuigen.

Vriendelijke groeten,
Ir. Teun van Duin,
Directeur



Bertschi Intermodal Terminal Terneuzen

Op het Valuepark Terneuzen wordt binnenkort de intermodale terminal van Bertschi Nederland opgeleverd. Het is de vierde terminal in Nederland,

na Moerdijk, Delfzijl en Rotterdam. Deze terminal vormt een versterking van het Europese netwerk waarmee het Zwitserse Bertschi AG, als grootste intermodale vervoerder, haar klanten bedient.

Samen met Zeeland Seaports ontwikkelt Dow Benelux het Valuepark. Het Valuepark beslaat 140 ha en is erop gericht om bedrijven aan te trekken die een toegevoegde waarde hebben voor Dow.

Eerst reachstackers; de kraan later
Logitech verzorgde het totale ontwerp van de Bertschi-terminal op het Valuepark. Aanvankelijk zouden we starten met een portaalkraan. Uiteindelijk wordt begonnen met reachstackers en wordt de kraan pas later geïnstalleerd. In het ontwerp moest om die reden de constructie van de bevoering worden verzaamd. Omdat ook de sporen overrijdbaar moeten zijn voor de zware overslagtrucks, hebben we ook de spoorconstructie en de ondergrondse infrastructuur verzaamd.

Relatief eenvoudige lay-out

De lay-out van de terminal is relatief eenvoudig:

de beide sporen liggen aan de zuidzijde van de driehonderd meter lange terminal. De resterende ruimte wordt gebruikt als stack- en verkeersruimte. De terminal heeft een oppervlakte van 1.4 ha. In afwachting van de portaalkraan zijn de kraanbaanbalken al gebouwd en kan de kraan later alsnog worden geïnstalleerd. De sporen zijn geschikt om treinen met een lengte van 600 meter te behandelen in twee delen.

Ontwerp en bouwbegeleiding

Naast het ontwerp van de terminal en de volledige engineering verzorgde Logitech voor opdrachtgever Bertschi AG ook de nodige vergunningen. Bovendien voeren wij directie en toezicht op de uitvoering. Eind juli 2007 zal de terminal gereed zijn voor ingebruikneming. De gecontracteerde aannemers en de opdrachtgever werken constructief samen en ook de contacten met Dow Benelux bevorderen een goede voortgang.



De bouw van de terminal is in volle gang.

Even voorstellen...

Jacques van Wees (44) is als nieuwe logistieke adviseur/projectleider bij Logitech in dienst gekomen. Sinds 1 februari 2007 houdt hij zich bij ons bureau bezig met tal van projecten om zich in te werken in het specifieke dienstenpakket van Logitech. Dit betreft zowel railadvies, spooransluitingen en terminals als logistieke bedrijfsinrichting.



Het is voor hem een uitdaging om concrete logistieke projecten van planontwikkeling tot en met implementatie en nazorg uit te voeren.

Ir. Jacques van Wees heeft aan de LU te Wageningen zijn studie *Landbouwtechniek en logistiek cum laude* afgerond.

Na zijn studie is hij een aantal jaren bij TNO programmaleider Ketenlogistiek geweest. Daarna werd hij logistiek manager bij Kramp, een technische groothandel voor onderdelen voor landbouwmachines.

Na een periode als manager bij Bloemenveiling Flora Holland te Naaldwijk kwam hij terug bij Kramp om vier magazijnen uit de Benelux samen te voegen tot één distributiecentrum.

Logitech verwacht met Jacques en zijn kennis en ervaring de logistieke advisering van Logitech een extra impuls te kunnen geven in de aantrekkende adviesmarkt.

Wilt u meer weten, dan kunt u contact opnemen met ir. Jacques van Wees, e-mail: j.vanwees@logitech.nl



Bedrijfsspooraansluiting weer interessant



Bedrijfsspooraansluiting Gevelco Britanniëhaven Rotterdam.

Eén van de mogelijke opstappunten voor railgoederenvervoer, is de bedrijfsspooraansluiting. In de hoogtijdagen van het wagenladingsvervoer waren er in Nederland zo'n 1500 aansluitingen. Dit aantal is teruggelopen naar circa 300 stuks en dat bleef lange tijd stabiel. Logitech ziet nu weer een toenemende vraag naar nieuwe bedrijfsspooraansluitingen en reactivering van bestaande. Railgoederenvervoer wordt weer aantrekkelijker!

Nieuwe bedrijfsspooraansluitingen

Onderstaande bedrijven beschikken mede dankzij de inzet van Logitech nu of binnenkort over een eigen bedrijfsspooraansluiting:

Bertschi Dürrenäsch	- Terminal Terneuzen
Essent Milieu	- Afvaloverslagstation Maastricht Beatrixhaven
Gevelco	- Staalvervoer Britanniëhaven in Rotterdam
Resthout	- Overslag afvalhout in Veendam
Techno Service Nederland/Connexxion	- Onderhoud materieel Valleilijn in Amersfoort
Voith Railservices	- Onderhoud materieel in Leeuwarden en Blerick

Veiligheid vereist schouw en onderhoud



Het railgoederenvervoer op uw bedrijfsspooraansluiting moet uiteraard op een veilige en verantwoorde wijze plaatsvinden. Afhankelijk van de hoeveelheid vervoer zal er periodieke controle (schouw) van de spoor kwaliteit moeten plaatsvinden. Daarnaast kunt u de kans op onveilige spoor situaties verminderen door het opstellen van onderhoudsplannen en door de uitvoering van het hieruit voortvloeiende onderhoud. Onderstaande bedrijven weten dat u ook hiervoor bij Logitech aan het juiste adres bent:

Cobelfret - Vlissingen	Rail Service Center Rotterdam
Covra - Vlissingen	Van Leeuwen buizen - Zwijndrecht
OMYA - Moerdijk	Zeeland Seaports

Wilt u meer weten, dan kunt u contact opnemen met ing. E.D. van Nieuwamerongen, e-mail: evn@logitech.nl

De overgebleven aansluitingen hebben soms nog strategische waarde en soms vindt incidenteel vervoer plaats. Grofweg één derde is helemaal buiten gebruik, mede omdat de beperkte infrastructuur niet meer voldoet aan de huidige eisen en wensen. Railgoederenvervoer is meestal pas rendabel bij redelijk grote volumes. De oude bedrijfsspooraansluitingen, met vaak maar één kort spoor, zijn dan vaak te beperkt. Er is méér nodig: opstel-/ overslagsporen, een omloopspoor voor de locomotief en/ of rangeersporen voor het samenstellen van treinen.

Rendabel aansluitpunt

Bij ontwikkeling van een nieuwe bedrijfsspooraansluiting is de uitdaging, naast de inpassing in het bestaande bedrijfsterrein, de realisatie van een rendabel aansluitpunt op het openbare netwerk. Bedrijven willen dat meestal zo snel mogelijk realiseren. Maar aansluiting op een hoofdbaan is vanwege de benodigde ingrepen in de treinbeveiliging (en bovenleiding) vaak erg kostbaar en tijdrovend.

De stamlijnen, de schakels tussen bedrijfsspooraansluitingen en hoofdbanen, zijn grotendeels in eigendom van ProRail. Bedrijven kunnen daar vaak moeilijk de juiste aanspreekpunten vinden. En vervolgens belandt men in een oerwoud van voorschriften en procedures met bijbehorende doorlooptijden, die vooraf niet voorzien waren. Met als gevolg financiële onzekerheden en uitloop op de planning.

Logitech: uw adviseur

Logitech werkt al bijna 50 jaar voor zowel de bedrijven als voor ProRail (voorheen NS) en is hier dus volledig in thuis. Wij kunnen u professioneel ondersteunen bij het vinden van het gunstigste aansluitpunt en bij de engineering/ realisatie van uw bedrijfsspooraansluiting. In de kolom op deze bladzijde ziet u een aantal bedrijven die u hierin voorgingen.