

ACTUEEL

Kansen grijpen in de spoormarkt

Een betreurenswaardige aardbeving in Japan.

Het vertrouwen in kerncentrales in Duitsland in één klap verdampt. Sterk toenemende vraag naar kolen. Groeiende kansen dus voor kolenvervoer per spoor. Een nieuw scenario met compleet bijgestelde prognoses. Vele miljoenen beschikbaar voor infrastructuur.

Hoe wereldschokkende gebeurtenissen onverwachte gevolgen kunnen hebben voor de spoormarkt. Verbanden die je vooraf niet ziet. Onvoorspelbaar, soms onnavolgbaar, maar niet ongrijpbaar. Want de kansen kun je grijpen.

De discussie over de wenselijkheid en noodzaak van kerncentrales versus kolencentrales heeft met de aardbeving in Japan op 11 maart 2011 een ongedachte wending gekregen. De gevolgen van zo'n ramp worden sterk beïnvloed door politieke en maatschappelijke belangen. Ook de gevolgen voor het spoorvervoer. De complexiteit van dit soort ontwikkelingen is te groot om het verloop te kunnen voorspellen. Maar wie ze alert volgt, komt kansen op het spoor.

Dit actuele voorbeeld illustreert het onnavolgbare effect van politieke, maatschappelijke of natuurlijke omstandigheden op bijvoorbeeld de spoormarkt: de nieuwe kansen die zich voordoen als er 'ineens' anders over het gebruik van kolen nagedacht wordt. Infrastructuur wordt altijd aangelegd voor de lange termijn. Korte termijn denken en media hypes horen daar niet bij. Anderzijds kunnen onverwachte gebeurtenissen dus flinke fluctuaties veroorzaken in de ontwikkelingen van de spoormarkt.

Regeringstermijn

De termijn van onze regeringen in Nederland speelt bijvoorbeeld een grote rol. Maximaal 4 jaar of hooguit een paar termijnen achter elkaar. Maar dan is het toch weer de beurt aan andere partijen, andere ministers, andere ideeën en weer ander beleid in een steeds wisselende conjunctuur. Neem bijvoorbeeld het merkwaardige besluit om een brug over het Pannerdensch Kanaal te bouwen voor de A15, terwijl de Betuweroute voor vele extra miljoenen door een tunnel moest.

Oprichtinggevers

Ook opdrachtgevers maken keuzes op basis van politiek, strategie en zich aandienende kansen. Naast de historische ontwikkelingen rondom Maasvlakte 2, breidt Havenbedrijf Rotterdam (HbR) haar activiteiten bijvoorbeeld uit naar het buitenland. Zo kreeg Logitech de kans om een spoorlogistiek onderzoek te doen voor een joint venture van het HbR in Oman. Een kans die we niet laten liggen!

Wij zijn geen economen en we hebben geen glazen bol. Daarom blijven we gewoon alert en benutten we onze kansen. Hiervan willen we graag enkele met u delen in deze uitgave van Logitech INFO.



Donkere dagen

Wordt Griekenland gered? Overleven Italië, Spanje, Portugal en Ierland hun financiële crisis? Europa en haar euro krijgen het zwaar te verduren. Velen zien met verlangen uit naar betere tijden, hoewel de echte 'Europese winter' misschien nog moet beginnen.

Overleven is voor velen een serieus item geworden. Evenals oplettend koers houden: bedreigingen omzeilen, kansen aangrijpen.

Ook in onrustig vaarwater zal Logitech u professioneel blijven ondersteunen met onze jarenlange ervaring in advisering en engineering. Dat mag u opnieuw van ons verwachten in 2012, ook al wordt de concurrentie soms harder.

Vertrouwen en betrokkenheid blijven hoog in ons vaandel staan, juist als het economisch tij keert. Wij zullen 2012 in ieder geval fris starten: u hoort zeker van ons.

Gert Drent



Een opmerkelijk gevaarte op de Maasvlakte

Een wat vreemde en wellicht unieke verschijning op de Maasvlakte: een stalen portaalconstructie over drie sporen richting Maasvlakte 2. Maar liefst 25 meter lang en 16 meter breed, deels open, deels gesloten met een gaasconstructie. En onderaan voorzien van een betonnen keerwand. Waar dient dit allemaal voor?



Een unieke verschijning op Maasvlakte 2

Bij de ontwikkeling van de railinfrastructuur voor Maasvlakte 2 loop je tegen onverwachte hobbels aan. Voorlopig zal Maasvlakte 2 ontsloten worden door twee verbindingsspooren vanaf emplacement Maasvlakte West.

Na logistieke en ontwerptechnische afwegingen met Logitech is besloten deze sporen zo dicht mogelijk langs de ECT-railterminal te leggen. Voor de toekomst resteert zo nog voldoende ruimte voor het realiseren en aansluiten van nog een railterminal.

Onacceptabele situatie

Onverwacht kwam naar voren dat bij het onderhoud van de portaalcranes van ECT bepaalde hijswerkzaamheden boven het spoor zouden moeten plaatsvinden. Met een (toekomstige) 25 kV bovenleiding is dat echter een onacceptabele situatie. Samen met Havenbedrijf Rotterdam, ECT en ProRail heeft Logitech uitgebreid alle oplossingsrichtingen geïnventariseerd en onderzocht. Hierbij valt te denken aan het aanpassen van de werkwijze van ECT, modificaties aan de kraan, tot volledige afscherming van de spoorzone inclusief de bovenleiding.

Combinatie van oplossingen

Er moest rekening gehouden worden met zwaarwegende operationele eisen van ECT. Het onderhoud gebeurt normaal natuurlijk gepland, maar kan bij een calamiteit ook acuut noodzakelijk zijn. Dan is er wel passerend treinverkeer...

Uiteindelijk is gekozen voor een combinatie van oplossingen. De kraan is zo gemodificeerd dat het hijswerk nu boven het eigen terrein kan plaatsvinden. Daarnaast zijn bij de onderhoudsposities van de kraan beschermingswanden geplaatst (zie foto) om wederzijds bescherming te bieden aan het treinverkeer en aan het onderhoudspersoneel. Logitech heeft dit samen met Bartels Ingenieurs voor Bouw & Infra (onze partner voor betonnen constructies) uitgewerkt en opgeleverd, gereed voor aanbesteding. En inmiddels staan ze er al.

Spoor van vernieuwing

In 2011 is er weer heel wat weekenden gewerkt aan het vernieuwen van sporen, wissels en overwegen. Logitech heeft haar aandeel daarin geleverd door namens ProRail op diverse werken de bouw te begeleiden.

Spoorvernieuwing gebeurt vaak met lange werktreinen, bijvoorbeeld bij het vernieuwen van de complete spoorconstructie. Eerst worden de dwarsliggers vervangen met een speciale machine die de spoorstaven optilt, de oude dwarsliggers 'opraapt' en oplaadt. Daarna worden de nieuwe betonnen dwarsliggers keurig op de goede afstand weer uitgelegd. Tussen de opslagwagens en het leggedeelte rijdt een 'treintje op de trein', die de oude en nieuwe dwarsliggers verplaatst.



Daarna wordt met een zogeheten hormachine, ook zo lang als een trein, de ballast onder de dwarsliggers weggegraven en uitgezeefd. De grove stenen gaan terug in het spoor en de fijne fractie wordt opgeslagen in bunkerwagens. Vanuit een trein met zogenaamde onderlossers wordt de ballast weer aangevuld tot de voorgeschreven hoogte. Een licht-/ schift-/ stopmachine legt tenslotte het spoor nauwkeurig op maat en trilt de ballast goed vast.

Na het weekend kan maandagochtend de eerste forensentrein weer over een splinternieuw spoor rijden, dat weer zo'n 30 jaar meekan.

Meer info: p.c.berensen@logitech.nl

Railterminals wereldwijd



Het ontwerp van de lay-out hangt af van ruimte, equipment en logistieke inrichting

In het afgelopen jaar is Logitech betrokken geweest bij het ontwerp en de realisatie van een aantal containerterminals. Vanaf de allereerste planvorming tot en met de oplevering van de bouw begeleiden wij onze opdrachtgevers bij de realisatie van hun 'droomterminal'.

Rollenpatroon?

Logitech, Advies- en ingenieursbureau voor infra en logistiek: deze brede omschrijving is in één adem representatief voor de verschillende rollen die wij vervullen bij logistieke of terminalprojecten.

In het prille beginstadium schakelen opdrachtgevers Logitech in als onderzoeksbureau of consultant. Er is een idee over een nieuwe terminal op een bepaalde plek. Maar hoe ziet die 'droomterminal' eruit? Wat is precies de achterliggende gedachte, wat is het idee? Is dat haalbaar? Inpasbaar? En wat kost zoiets? Vragen waar wij in de beginfase antwoorden op geven.



Dan wordt het concreter. De stakeholders willen meer weten en een technische uitwerking zien. Er worden meer partijen bij betrokken. Daarmee start de echte engineering. Logitech overlegt, stemt af en ontwerpt totdat er een compleet ontwerp ligt van een realiseerbare terminal.

Als de financiering geregeld is, komt de focus te liggen op realisatie. Bestekken maken, vergunningen regelen, de aanbesteding en de realisatie begeleiden. Logitech stapt daarmee in de rol van projectmanager, coördinator, toezichthouder. Tot en met oplevering, nazorg en onderhoud.

Wij helpen u verder. Niet in een vast rollenpatroon, maar in een rol die bij de fase past.

Meer info: j.vanwees@logitech.nl

Expertise

Voor de Port of Sohar in Oman is onderzoek gedaan naar de benodigde railinfrastructuur voor de aansluiting van de haven op een nieuw te bouwen railnetwerk. Dit netwerk zal de verschillende golfstaten met elkaar gaan verbinden. De Port of Sohar verwacht in de nabije toekomst grote hoeveelheden containers, bulkgoederen en breakbulkgoederen af te voeren via het spoor. Logitech is door het Havenbedrijf Rotterdam voor deze opdracht gevraagd vanwege onze expertise op het vlak van logistieke vraagstukken en railtechniek.

Complexiteit

Er wordt hard gewerkt aan de realisatie van een railterminal op het Chemelot-terrein in Geleen (voorheen DSM). Eerst hebben wij onderzoek verricht naar de haalbaarheid en is het definitief ontwerp opgesteld. Momenteel zijn we bezig de laatste hand te leggen aan het bestek. De start van de bouw is gepland in het voorjaar van 2012. De uitdaging van dit project is vooral de complexiteit ervan. Zorgvuldige afstemming met enkele aangrenzende projecten van derde partijen binnen een complexe organisatie als Chemelot is van groot belang. De chemische fabrieken op het terrein kennen ieder hun eigen dynamiek waar rekening mee gehouden moet worden bij de realisatie van de railterminal. Het vraagt de nodige flexibiliteit en inlevingsvermogen van alle partijen om over de grenzen van het eigen project heen te kijken.

Speciale voorzieningen

Een voorbeeld van een gerealiseerd bouwproject in 2011 is de uitbreiding van de terminal van Bertschi te Rotterdam. Deze terminal is uitgebreid met ca. 15.000 m² verharding voor de opslag van ondermeer gevaarlijke stoffen. Hiertoe zijn op de terminal alle benodigde voorzieningen aangebracht en is deze tevens voorzien van een containerkiepinstallatie.

Flinke spoorinjectie Tilburg Loven

Voor het bedrijventerrein Loven in Tilburg bestaan omvangrijke en vergevorderde plannen op het gebied van spoorgoederenvervoer. Op dit moment wordt, in samenwerking met ProRail, al druk gewerkt aan de realisatie van Railport Brabant, gevestigd op het voormalige Campinaterrein. Het krijgt de beschikking over twee sporen met een lengte van 350 meter. Nedtrain beschikt op haar nieuwe locatie inmiddels ook over een eigen spooraansluiting. Tegelijk is men bezig met de uitplaatsing van een groot deel van het sporenemplacement Tilburg Goederen, in het centrum van Tilburg.



Het spoorgoederenvervoer in Tilburg krijgt in de stadsontwikkelingen de nodige aandacht

De uitplaatsing betekent ook dat enkele overloopwissels worden verplaatst, zodat het nieuwe emplacement vanaf twee richtingen uitstekend bereikbaar wordt. Het emplacement zal onder meer bestaan uit een aankomst- en vertrekspoor, een speciaal infraspoor met een railinzetplaats en een aansluiting naar de nieuw aangelegde spooraanluiting van Nedtrain. De overweg Rauwbrakenweg komt te vervallen. Al met al een hele operatie die volgens planning eind 2012 gereed moet zijn. Daarnaast worden er op het bestaande deel nieuwe verbindingen aangelegd, zodat het emplacement efficiënt is te gebruiken door railvervoerders.

Ruimte voor plan Spoorzone

De verplaatsing van de sporen vanuit het stadcentrum geeft de gemeente Tilburg de kans om het plan Spoorzone te realiseren. De Spoorzone is een omvangrijk gebied, centraal gelegen in de stad. Het gebied strekt zich aan weerszijden van het spoor uit van de Ringbaan West tot de Ringbaan Oost, met een lengte van ruim 2,5 kilometer en een totale bruto oppervlakte van circa 75 hectare.

Wij werken in dit project samen met Movares. Logitech verzorgt het baan- en spoorbouwgedeelte en is verantwoordelijk voor de nieuwe lay-out. ProRail heeft voor ons gekozen vanwege onze logistieke inbreng. Movares tekent voor de beveiliging en de tractievoeding. De meeste nieuwe sporen worden namelijk opgenomen in de beveiliging en worden met een bovenleiding uitgerust.

Op korte termijn sluiten we het voorontwerp af, waarna de verdere detaillering volgt.

Nieuwe locatie Strukton Rail

Afgelopen zomer werd op één van de weinige zonnige dagen in Zutphen het bouwboard onthuld van de nieuwe werkplaats voor Strukton Rail Equipment en Strukton Rolling Stock. Vanaf medio 2012 worden hier treinen en spoorgebonden materieel onderhouden, gereviseerd en getest.



Projectleider Ed van Nieuwamerongen blikt terug op de bijna 10 jaar dat we Strukton hierbij adviseren en ondersteunen: "Het begon eind 2002 met de wens van Strukton om de locaties Zutphen en Den Bosch tot één nieuwe unilocatie samen te voegen. We beoordeelden diverse opties in de driehoek Den Bosch – Zwolle – Nijmegen op beschikbaarheid, bereikbaarheid en kosten van aansluiting op het hoofdnet. Helaas voldeed geen van de locaties volledig aan de wensen. Het uitgebreide functioneel programma van eisen op diende in de volgende jaren steeds als basis voor de verdere planvorming. In 2005 hebben we vlekkenplannen gemaakt voor aanpassing en uitbreiding van de bestaande werkplaats bij de Oude IJsselbrug in Zutphen. Maar toen kwam in 2006, mede door ontwikkelingsplannen van de gemeente Zutphen, de locatie in beeld waarop nu gebouwd wordt. Onze rol verschoof van algemene advisering naar technische ondersteuning. Zo hebben we onder andere het sporenplan uitgewerkt en afgestemd op de ProRail-ontwerpen voor het naastliggende emplacement."

Meer info: evn@logitech.nl

[Bron foto: Bruin Koopmans Architecten]

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: Merel van de Geer • Druk: De Lektroom Griffioen, Nieuwegein
Conceptvormgeving: KRB Reclame, Apeldoorn • Vormgeving: BBOrigin, Zeist
Communicatieadvies: Zijraff Concepting & Communication, Ermelo