

## ACTUEEL

Moedig krabbelen we allemaal op uit de crisis. Tijd om weer nieuwe doelen te stellen en nieuwe ambities te hebben. In Den Haag gonst het nog van bezuinigingen. Maar zonder adequate infrastructuur is de herstellende groei straks niet op te vangen. De overheid is zich daar gelukkig van bewust. Rijkswegen worden opgekrikt en sluzen verbreed. Ook het spoor verdient die aandacht!

## Hoofdspoorverbindingen onder de loep

Voor efficiënt spoorgoederenvervoer zijn goede hoofdspoorverbindingen van wezenlijk belang. Ze zijn immers bepalend voor de kosten en de snelheid van het vervoer via deze modaliteit. In deze Logitech-info wijden wij drie artikelen aan projecten en studies, verspreid over het land, die betrekking hebben op hoofdspoorverbindingen.

▶ Door aanleg van de Oostboog bij Zuidbroek kan een aanzienlijke winst worden behaald in de relatie Groningen Railport (Veendam) - Noord-Duitsland. Het nu nog noodzakelijke kopmaken in Onnen kan dan vervallen waardoor per trein een tijdswinst ontstaat van ca. 1,5 uur. Per trein wordt in dat geval ongeveer 45 kilometer minder gereden.

▶ Door aanleg van de VEZA (de VERbinding Zeeland-Antwerpen) is er voor treinen in de relatie Vlissingen-Antwerpen een tijdswinst te boeken van maar liefst 2 uur. Vanwege de rechtstreekse verbinding vervalt het kopmaken en omrijden via Roosendaal, waardoor per trein ongeveer 50 kilometer wordt bespaard.

▶ Op kleinere schaal zijn dergelijke voordelen ook te halen door bijvoorbeeld het verplaatsen van een overloopwissel en van de aansluiting op Tilburg Loven. Hier wordt in de relatie met Rotterdam het kopmaken via Den Bosch vermeden: in tijdsbesteding een winst van minimaal 1 uur per trein en in rijafstand een vermindering van 50 kilometer.

### Voordelen

Welke invloed hebben deze uitbreidingen op de aantrekkelijkheid van het spoorvervoer op de lange termijn? Dat is moeilijk meetbaar. Zeker is wel dat met relatief kleine aanpassingen soms grote voordelen zijn te behalen. Denk aan beperking van treinkilometers en dus een lagere belasting van het milieu, een lagere capaciteitsbehoefte, minder gebruikskosten voor de infrastructuur en reductie van risico's van bijvoorbeeld rangers. Daar tegenover staan de noodzakelijke investeringen en de kosten voor beheer en onderhoud.

Lees meer over de beschreven voorbeelden op de volgende pagina's.



## Rail-Tech Europe 2011

De Rail-Tech Europe 2011 wordt dit jaar georganiseerd in de historische Rijtuigenloods van de wagenwerkplaats in Amersfoort.

Ook wij als advies- en ingenieurbureau nemen deel aan de 8ste editie van dit internationale railvent. We stellen het op prijs onze relaties in zo'n fraaie omgeving te ontmoeten. Daarom verwelkomen wij u graag van dinsdag 29 tot en met donderdag 31 maart aanstaande.

Onze stand wordt door diverse adviseurs bemand. Zij brengen u graag op de hoogte van nieuwe ontwikkelingen en onze meest recente projecten.



U vindt ons in hal 2, standnummer 2-B242. Graag tot ziens in Amersfoort.

Vriendelijke groeten,  
Gert Drent, directeur



## Verbinding Zeeland – Antwerpen (VEZA)

Logitech heeft specifieke kennis in huis om in een vroeg stadium bedrijven te helpen bij het ontwikkelen van hun strategische plannen, met name op het terrein van intermodaal vervoer. In 2009 heeft Logitech in opdracht van het havenbedrijf Zeeland Seaports een masterplan opgesteld voor de ontsluiting van de havens van Vlissingen en Terneuzen via het spoor tot 2020. Nu is er een studie gedaan naar een directe verbinding met Antwerpen.



Visualisatie knooppunt Zandvliet

In het masterplan van 2009 zijn prognoses opgesteld voor de verwachte groei op het spoor. Ook zijn er voorstellen gedaan om deze groei te kunnen faciliteren. Zo is in het masterplan onder meer aanbevolen om via de Zeeuwse lijn een rechtstreekse aansluiting te realiseren op de haven van Antwerpen: de Verbinding Zeeland - Antwerpen (VEZA). Die verbetert de achterlandverbinding en sluit aan bij de wensen van de bedrijven in de Zeeuwse havens. Momenteel gaat al dit vervoer nog via Bergen op Zoom, Roosendaal en Kijfhoek. Dit betekent veel omrijdkilometers en extra milieu-belasting in stedelijk gebied.

### Uitdaging & verkenning

Zeeland Seaports staat momenteel voor de belangrijke uitdaging om de VEZA op de agenda van het Ministerie van Infrastructuur & Milieu geplaatst te krijgen. Logitech heeft hiertoe een verkennende studie uitgevoerd naar het mogelijke tracé en de kosten van deze spoorlijn. In dit vroege stadium is betrokkenheid van zowel ProRail als de Belgische spoorbeheerder Infrabel gewenst. Logitech kent de routes om met de juiste gesprekspartners aan tafel te komen.

### Visualisaties

Een belangrijk onderdeel van de verkenning is de beoordeling van de milieueffecten die te verwachten zijn en van de benodigde vergunningen in Nederland en België. Immers de wettelijke procedures zijn een significant onderdeel van de totale doorlooptijd. Ook de presentatie was belangrijk. Met behulp van een visualisatie en een animatiefilm van de toekomstige VEZA zijn de belangrijkste knelpunten helder in beeld gebracht.

### Verantwoordelijkheid

Zowel op zakelijk als op maatschappelijk vlak nemen wij onze verantwoordelijkheid. Dat doen we grotendeels 'achter de schermen'. Toch laten we daar graag iets van zien.

De verbetering van het kwaliteitsniveau van onze dienstverlening blijft een continue uitdaging. Al 13 jaar voldoen wij aan de kwaliteitseisen van de ISO-9002 norm, jaarlijks ge-audit door de externe partij Lloyd's.

Logitech werkt ook aan het verminderen van onze 'CO<sub>2</sub>-footprint'. Kleine maatregelen en praktische bewustwording hebben al tot forse vermindering geleid van het papier- en energiegebruik. Tot nu toe prima resultaten. Maar we gaan verder: onze doelen zijn 10% minder CO<sub>2</sub> uitstoot in 2015 en 15% minder uitstoot in 2020.

Daarnaast hebben wij ons, door deelname aan het project *Op Kop* van de Provincie Utrecht, verplicht om vanaf dit jaar klimaatneutraal te zijn. Dit gebeurt door jaarlijkse compensatie van de resterende CO<sub>2</sub> uitstoot.

Logitech is ook maatschappelijk betrokken. Zo steunen wij met financiële bijdragen Stichting Het Utrechts Landschap, het Nederlandse Rode Kruis en het KWF.

Wij blijven werken aan technisch verantwoorde infra-oplossingen. Maar op een manier die ook verantwoord is. Voor nu en voor de toekomst.

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



## Verkenning Oostboog voor Groningen Railport

Voor de continuïteit van het treinvervoer vanaf Groningen Railport in Veendam naar Noord-Duitsland en Oost-Europa is een goede goederenverbinding van groot belang. Onlangs heeft Logitech daarom voor Groningen Railport onderzocht hoe de zogenoemde nieuwe *Oostboog* naar de grensovergang Nieuweschan - Weener kan worden gerealiseerd.

Momenteel kan het vervoer naar Noord-Duitsland alleen plaatsvinden door kop te maken in Onnen. De rijafstand wordt hierdoor ruim 40 km extra. Dat leidt tot een meer railinfraheffingskilometers, een langere reistijd en een hogere (milieu)belasting. Door de aanleg van een oostelijk gerichte spoorboog bij Zuidbroek, de *Oostboog*, kan er zonder kopmaken rechtstreeks van en naar Duitsland worden gereden. Ook treinvervoer vanaf bedrijven als Rest Hout Nederland en Nedma, direct naast Groningen Railport gelegen, zal hiervan profiteren.

### Aandachtspunten

Vanuit capaciteitsoogpunt waren de beide aansluitingen op het bestaande spoor en de beveiliging een belangrijk aandachtspunt in dit onderzoek. Daarnaast moest rekening worden gehouden met een aanzienlijk hoogteverschil van zes meter tussen beide aansluitingen, met de bestaande spoorbrug over het A.G. Wildervanckanaal en met de ligging van een groot aantal belangrijke gasleidingen in het plangebied.

Logitech heeft een aantal varianten op hoofdlijnen gespecificeerd. In overleg met Groningen Railport is één voorkeursvariant nader uitgewerkt. Dit betreft een nieuw te realiseren spoor van circa 2,5 kilometer lang, dat gedeeltelijk parallel loopt aan het bestaande spoor. Hierdoor wordt het goederenvervoer tussen Weener en Veendam *onafhankelijk* van het toekomstige personenvervoer tussen Zuidbroek en Veendam.

### Factsheet

De resultaten zijn verwerkt in een factsheet. Die bevat naast een visuele weergave van het tracé een beknopte uitleg over het project 'aanleg Oostboog', de verwachte doorlooptijd en de investeringen die ermee gemoeid zijn. De factsheet wordt door Groningen Railport gebruikt om alle betrokken partijen zover te krijgen samen deze Oostboog gestalte te geven.



Factsheet met beknopte projectomschrijving

### Leidingenbrug over spoor

Wie met kabels en leidingen sporen wil kruisen die onder de Spoorwegwet vallen, ontkomt er niet aan bij ProRail een vergunning aan te vragen. Hiervoor moet worden voldaan aan de technische voorschriften van ProRail. In opdracht van Oiltanking stelde Logitech recent de vergunningaanvraag op voor het realiseren van een leidingenbrug over een stamspoorlijn heen. De locatie ligt in het westelijk havengebied in Amsterdam.

Oiltanking realiseert een nieuwe biodieselfabriek met een capaciteit van zo'n 200.000 ton duurzame biobrandstof per jaar. Het wordt daarmee de grootste biodieselproducent in Amsterdam. Tussen het bestaande terrein van Oiltanking en deze nieuwe fabriek loopt de stamspoorlijn Houtrakpolder. Het ondergronds kruisen van dit spoor was geen optie vanwege alle kabels en leidingen die hier al liggen. Een leidingenbrug over het spoor bleek een goed alternatief. Over deze leidingenbrug liggen nu tien leidingen en een kabeltracé.

Binnen een korte periode heeft Logitech tekeningen opgesteld en op basis hiervan technisch vooroverleg met Oiltanking en ProRail gehad. Mede door de ervaring en goede contacten van Logitech is binnen twee weken na opdracht de daadwerkelijke vergunningaanvraag ingediend.

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



## Nieuwe spooransluiting NedTrain Componentenbedrijf

Het componentenbedrijf van NedTrain in Tilburg verhuist binnenkort naar Loven-Noord. Dit bedrijfs onderdeel van NedTrain reviseert treinonderdelen zodat deze weer als nieuw toegepast kunnen worden. De onderdelen variëren van bijvoorbeeld pantografen en compressoren tot noodremtrekkers. Sinds jaar en dag is het bedrijf gevestigd in Tilburg, midden in de stad, aan het spoor. NedTrain kon haar ambities op de huidige locatie niet waarmaken.



Machinaal aanbrengen van de ballast

### Nieuwbouw en verhuizing

In 2007 kwamen de gemeente Tilburg en NedTrain overeen dat NedTrain de huidige locatie zou verlaten. Dat had tot gevolg dat NedTrain in 2009 is begonnen met de nieuwbouw op het circa 8 hectare groot terrein van industriegebied Loven-Noord.

In mei kan de verhuizing plaatsvinden. Natuurlijk moest het terrein worden voorzien van een spooransluiting. In dit geval een enkel spoor van 250 meter. Logitech verzorgde hiervoor de engineering. Het wachten is nu op de 300 meter lange verbinding naar en aansluiting op de stamlijn naar industriegebied Loven. Die wordt aangelegd in opdracht van ProRail en zal vermoedelijk voor de zomer operationeel zijn. Ook voor ProRail voerden wij de engineering uit.

### Uitplaatsing Tilburg Goederen

Met ProRail onderhandelt de Gemeente bovendien over het uitplaatsen van functies, verband houdend met goederenvervoer per spoor. Voor de laad- en losplaats en een deel van de bestaande opstelsporen die nu nog in het centrum liggen, is ook een plaats gevonden op Tilburg Loven. De gemeente Tilburg ontwikkelt voor het vrijgekomen gebied een ambitieus plan: *Spoorzone Tilburg*.

Zo ontstaat voor de spoorinfra op Loven een veelomvattend plan, waarvoor Logitech op korte termijn het ontwerp gaat opstellen in samenwerking met Movares. Een cruciaal element hiervan is de westelijke aansluiting op het hoofdspoor. Die moet eind 2012 operationeel zijn. Deze aansluiting vormt een belangrijke voorwaarde voor de nieuwe terminal van Rail Terminal Tilburg en de bestaande vuiloverslagterminal van Attero.

### 'Kolen uit Amsterdam'

In 2010 heeft Logitech in opdracht van Haven Amsterdam en Rietlanden Terminals B.V. de aanleg van de nieuwe stamlijn Afrikahaven en van de spooransluiting van de Rietlanden kolenterminal begeleid. Afgelopen 31 januari zijn de eerste kolen vanaf de nieuwe terminal in het westelijk havengebied van Amsterdam per spoor afgevoerd.



Even na zeven uur 's morgens reed de eerste lege kolentrein van DB Schenker Rail met 44 wagons, met in totaal een lengte van 550 meter, de nieuwe stamlijn Afrikahaven op. De trein passeerde diverse nieuwe beveiligde overwegen op de stamlijn van tweeënhalve kilometer lengte.

Bij Rietlanden aangekomen, werden de twee treindelen op de spooransluiting van Rietlanden gerangeerd. De eerste wagon werd gepositioneerd op de weegbrug onder de eveneens nieuwe beladingsinstallatie. Daarna begonnen de transportbanden met de kolen vanaf het terminal-terrein te draaien en stortten op deze terminal de eerste Amsterdamse kolen in de wagons. Wagon voor wagon schoof de trein geleidelijk onder de beladingsinstallatie door, totdat de trein volledig beladen klaarstond voor vertrek.

Aan het eind van de dag vertrok de trein vanuit het havengebied via de nieuwe stamlijn met bestemming Duitsland.

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