

## Verkenning agrorailterminal Bleiswijk

FloraHolland, de grootste bloemenveiling ter wereld, heeft uitgebreide plannen om sierteeltproducten per trein te vervoeren. Intermodaal transport is in de visie van het bedrijf noodzakelijk om met 30.000 vrachtbewegingen per week naast de weg ook het spoor te benutten.



De eerste containers met planten gingen eind juni per trein naar Milaan.

Hiervoor is een aantal concrete initiatieven opgestart:

- De eerste containers met planten zijn eind juni per trein uit RSC Rotterdam vertrokken naar Milaan.
- FloraHolland is betrokken bij HST Cargo, een initiatief om ook goederen via de hogesnelheidslijn te kunnen vervoeren.
- FloraHolland onderzoekt, in samenwerking met diverse ondernemingen uit verschillende schakels van de versketen, de haalbaarheid van vers-shuttles per spoor. Een kansrijk project is het realiseren van een agrorailterminal in de Greenport Westland-Oostland nabij de veilcentra FloraHolland (sierteelt) en The Greenery (groente en fruit) in Bleiswijk.

### Rendabel overslagbedrijf

Logitech is gevraagd een verkenning uit te voeren naar een vestigingsplaats voor een agrorailterminal in Bleiswijk en een schetsontwerp op te stellen, waarbij moet worden aangesloten op de hoofdbaan Gouda – Den Haag.

In de filosofie van Logitech vereist een haalbaarheidsstudie van deze aard een multidisciplinaire aanpak. Kennis en expertise van terminals en openbare railinfra is noodzakelijk om de infrastructuur van de terminal op de juiste locatie te positioneren, aangesloten op de hoofdbaan. Logistiek inzicht is essentieel om vanaf het allereerste idee voor het juiste terminalontwerp te realiseren. Het uiteindelijke doel is immers realisatie van een rendabel overslagbedrijf.

### Discussie

Het terminalontwerp geeft FloraHolland concreet inzicht in de ruimtelijke consequenties van een agrorailterminal nabij Bleiswijk. De bijbehorende raming van investeringskosten is belangrijke input voor het opstellen van een business case voor transport van versproducten per spoor. Inzicht in de benodigde infrastructuur en de bijbehorende investeringen draagt bij aan de discussie welke partijen voor welk deel van de financiering kunnen worden benaderd.

### Reizigerslogistiek station Groningen

Hoe je het ook noemt: een voetgangersbrug, traverse, een luchbrug, een passerelle of een loopbrug, het dient allemaal voor de transfer (verplaatsing) van reizigers tussen de verschillende perrons. Dit was het onderwerp van een haalbaarheidsonderzoek dat Logitech heeft uitgevoerd voor ProRail, regio Noordoost.



Op het centraal station Groningen is een historische traverse aanwezig, maar deze voldoet in veel opzichten niet aan de huidige richtlijnen. Ook is er een tweede, modernere traverse aanwezig (foto). Echter deze leidt niet naar alle perrons en is niet toegankelijk voor minder validen.

Daarom hebben we de haalbaarheid onderzocht van een uitbreiding van deze traverse naar een extra perron. Tegelijkertijd moeten de perrons door het aanbrengen van diverse liften toegankelijk worden gemaakt voor minder validen, uiteraard conform de huidige normen.

De afstand van de traverse naar het gewenste perron is aanzienlijk. Bovendien moet een oplossing worden gezocht voor het aanpassen van de aanwezige bovenleiding. Logitech heeft enkele schetsontwerpen gemaakt en geconcludeerd dat het in principe haalbaar is. In combinatie met de kostenraming heeft ProRail nu de basisinformatie om hier een besluit over te nemen.

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

Logitech-info is een uitgave van Logitech B.V., advies- en ingenieursbureau voor infra en logistiek  
Princenhol Park 14 • Driebergen • Postbus 134 • 3970 AC Driebergen • Telefoon 030 - 691 1977  
Fax 030 - 691 23 63 • [www.logitech.nl](http://www.logitech.nl) • [info@logitech.nl](mailto:info@logitech.nl)  
Redactie: Merel van de Geer • Druk: Liko ontwerp & realisatie, Zeist  
Conceptvormgeving: KRB Reclame, Apeldoorn  
Communicatieadvies: Zijlraff Concepting & Communication, Ermelo

## ACTUEEL

'Overslagvolumes Rotterdam in 2009 dramatisch lager.' 'Aanleg Maasvlakte 2 in volle gang.' 'Spoorgoederenvervoer in Nederland wel veilig genoeg?' 'Crisis raakt transportsector keihard.' Zomaar een paar recente oneliners uit de media. Ze prikkelen echter tot strategisch vooruit denken over deze thema's. Laten we ons vooral nu voorbereiden op de come-back na de crisis. Nederland is en blijft distributieland. Het dieptepunt is geweest. Intermodaal vervoer heeft de toekomst!



## Intermodaal vervoer heeft toekomst

Intermodaal vervoer staat sterk in de belangstelling. Het is een oplossingsrichting om duurzaam goederen te vervoeren en minder last te hebben van de toenemende verkeersdruk. Onlangs is een congres aan dit onderwerp gewijd. De conclusies waren dat intermodaal vervoer nog heel veel potentieel heeft, maar er valt nog veel te verbeteren. Zo moeten in het bedrijfsleven de mogelijkheden van intermodaal vervoer en de interesse ervoor nog veel meer gaan 'leven'.

### Terminologie

Wat wordt nu eigenlijk verstaan onder intermodaal vervoer? Bij intermodaal vervoer worden de goederen in een gestandaardiseerde ladingdrager of transporteenheid vervoerd en overgeslagen, via verschillende modaliteiten (weg-, water-, spoor-, pijpleiding- of luchttransport). Dit betreft voornamelijk containers, maar ook wissellaadbakken of trailers / opleggers. Multimodaal vervoer is oorspronkelijk een algemene term voor alle vervoer waarbij gebruik gemaakt wordt van meerdere modaliteiten. De term duidt in de praktijk nu vaak op vervoer van bulkgoederen zoals kolen en erts, die los worden overgeslagen, dus zonder ladingdrager. De term gecombineerd vervoer stamt uit het transportbeleid en is van toepassing op multi-, respectievelijk intermodaal vervoer, waarbij het grootste gedeelte van het traject wordt afgelegd over spoor of water en waarbij het aandeel wegvervoer is geminimaliseerd.

### Goedkoper

Wat is nu de essentie van intermodaal vervoer? Het vervoer van A naar B kan goedkoper als dat voor het grootste deel van het traject met een goedkopere modaliteit gaat. Bijvoorbeeld via het spoor of het water in plaats van over de weg. Maar welke modaliteit is in de gegeven omstandigheden mogelijk? En moet het snel of mag het langzaam? Het vergt kennis bij verladers om hierin verantwoorde keuzes te maken.

### Terugverdienen

De extra overslag in het voor- of natraject moet in het totaal wel worden terugverdiend. Daarom moeten de kosten van deze overslag zo laag mogelijk zijn. Samen met de klant legt Logitech hiervoor de basis door een slim logistiek concept en een goed doordacht terminalontwerp.



## Onze kracht

Op 10 november gaat in de Utrechtse Jaarbeurs de Logistieke vakbeurs van Nederland weer van start, de Logistica 2009. Dit jaar met maar liefst 260 exposanten, waaronder natuurlijk ook Logitech B.V. Dit keer hebben wij ervoor gekozen om op de Logistica onze specifieke kracht te presenteren.

De bundeling van logistieke kennis en onze ervaring in railgoederenvervoer komen samen in het ontwerpen van railterminals. We laten u graag zien welke aspecten een rol spelen om verantwoorde keuzes te maken en solide oplossingen te realiseren.

Daarnaast blijven wij natuurlijk uw adviseur voor interne of externe logistieke bedrijfsinrichting.

Graag verwelkomen wij u op de beurs!



Hal 09, standnr. A047  
Voor verdere informatie zie: [www.logistica-online.nl](http://www.logistica-online.nl).

Gert Drent,  
Directeur

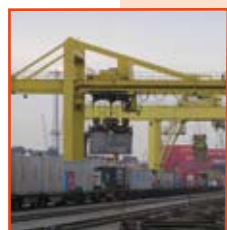
## Intermodaal denken vanuit Havenbedrijf Rotterdam



Gerard Eijkelenboom: 'Intermodaal vervoer is belangrijk voor de toekomst van de Rotterdamse Haven.'

### Terminal cruciale schakel

Als we naar de essentie van intermodaal vervoer kijken, is de *overslagterminal* een cruciale schakel. Dit geldt in geografische, planningstechnische, maar ook in economische zin. Eerder hebben we geconcludeerd dat de extra overslag ten opzichte van het wegtransport terugverdiend moet worden door de goedkopere modaliteit (zie hoofdartikel). Duidelijk is dat in deze schakel alles draait om snelheid en efficiency: snelle, betrouwbare overslag tegen de laagst mogelijke kosten.



Logitech voert diverse studies uit naar de planontwikkeling van railterminals. Er lopen twee grote realisatieprojecten; voor

RSC Rotterdam (uitbreiding westzijde) en voor Inter Ferry Boats te Antwerpen (aanleg tweede terminal). Recente nieuwe studies zijn:

- Overslagterminal **Saudi Arabië**: Lay-outstudie nieuwe pallet- en containerterminal.
- Railterminal **Barneveld**: Locale bulk- en containerterminal langs de hoofdlijn Amersfoort-Utrecht.
- Railterminal **Venlo**: Containerterminal op nieuw industrieterrein 'Trade Port Noord'.
- Railterminal **Chemelot te Geleen** (voormalig DSM): Openbare containerterminal, met name voor producten van Site Users.

In al onze projecten streven we ernaar om een terminal te ontwerpen die voldoet aan de genoemde eisen voor betrouwbaar en economisch haalbaar intermodaal vervoer.

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

Hoe wordt er vanuit het Havenbedrijf Rotterdam (HbR) naar intermodaal vervoer gekeken? Om hier een beeld van te vormen, interviewden we de heer ir. Gerard Eijkelenboom. Als Projectmanager Spoor bij HbR speelt hij een belangrijke rol in de ontwikkeling van de visie op het spoorvervoer. Eijkelenboom toont zich tijdens het interview als iemand met 'hart voor het spoor'.

Hoe wordt bij HbR intermodaal vervoer beschouwd?

Het intermodaal vervoer betreft de afhandeling van containers naar het achterland via spoor of binnenvaart. Daarnaast is voor de Rotterdamse haven het multimodaal vervoer van bulkgoederen een belangrijke poot. In tonnages vertegenwoordigen de kolen en ertsen een aanzienlijk deel van de totale vervoersvolumes.

Aan welke aantallen moet je denken?

Even een paar globale cijfers: voor de totale vervoersstroom via Rotterdam verwachten we een groei van 421 miljoen ton per jaar in 2008, naar 800 miljoen ton per jaar in 2035. Echter voor containers is de groeiverwachting van 10,8 miljoen TEU in 2008 naar 27 miljoen in 2035: bijna drie maal zoveel. En omdat het aandeel per spoor ook sterk zal toenemen, betekent dat een *verviervoudiging* van het aantal treinen. Dit stelt enorme eisen aan de toekomstige infrastructuur.

Wat is de invloed van de economische crisis op de prognoses?

Ondanks de huidige aanzienlijke terugval voor met name continentaal spoorvervoer worden de prognoses voor de langere termijn nog niet aangepast. Het uitgangspunt is altijd geweest om toe te werken naar een volgebouwde en volbenutte Maasvlakte 2. We gaan er op dit moment vanuit dat dat in 2033 wordt bereikt. De lopende projecten voor de eerste aanlegfase worden in ieder geval niet meer uitgesteld.

Wat zijn de activiteiten van HbR op intermodaal gebied?

Als we met z'n allen niks doen dan loopt het vervoer en verkeer onherroepelijk vast. Voor het intermodale vervoer is de grote uitdaging om de processen efficiënter te maken en te zorgen voor vollere treinen en een betere benutting. Er zijn vooral drie studies van belang:

1. 'Spoorslag' stelde de volumeprognoses vast voor Maasvlakte 1 & 2 en de daarbij benodigde infrastructuur. HbR eist van de contractanten op MV2 een maximaal wegaandeel van 35%, dat wil zeggen. 65% per binnenvaart en spoor. Voor het aandeel spoor is uitgegaan van 20%! Daar moeten dan ook wel de randvoorwaarden voor geschapen zijn.
2. In de 'ACTP-studie' (Academic Centre of TransPORT) is onderzoek gedaan naar de ideale logistieke concepten en de daarvoor benodigde *procesbesturing* en *bundeling* in het (intermodale) spoorvervoer. Dit leidde tot een drietal kansrijke concepten die



Containers zullen in het intermodale vervoer de boventoon blijven voeren.

parallel goed benut moeten worden: a) bundeling *on dock*, b) bundeling *near dock* (de *common railterminal*) en c) bundeling *corridor* specifiek zoals langs de Betuweroute of bijvoorbeeld in Duisburg.

3. De 'Integrale Verkenning' onderzocht de infrastructuur in de Rotterdamse haven tot 2020. Hier zijn twee belangrijke infra-knelpunten benoemd: 1) als er niks gebeurt aan de efficiëntie van het spoorvervoer dan zijn er op MV2 meer emplacementsporen dan er ruimte is en 2) de te korte sporen op bestaande infra zoals emplacement Waalhaven. Daarnaast zal de afstemming tussen treinen en schepen bij de Calandbrug aanzienlijk moeten worden verbeterd.

De verdere ontwikkeling van de infrastructuur zal ook in de pas moeten lopen met de behoefte. Partijen dienen de gelegenheid te krijgen, maar zullen ook een beetje gedwongen worden, om efficiëntieslagen te maken.

Welke rol speelt HbR om deze ontwikkelingen te stimuleren?

De belangrijkste mogelijkheden zijn: a) het faciliteren van terminals, b) faciliteren van Keyrail in de rol van regisseur en c) faciliteren van Portbase om de noodzakelijke informatie voor ketenregie beschikbaar te maken. Maar ook initiatieven als *terminal feeder* worden door HbR gesteund. Een belangrijk sturingsmiddel dat HbR graag ingezet ziet via met name Keyrail, is *beprijzen*. Onder andere in Hamburg zijn daar zeer goede resultaten mee geboekt. De verblijftijden van wagons in de haven zijn daar tot 40% gereduceerd!

Is er een bepaald toekomstbeeld voor na 2035/2040?

Het zullen vooral de containers zijn die in het intermodale vervoer de boventoon blijven voeren. Op Maasvlakte 2 wordt ruimtelijk rekening gehouden met de mogelijkheid van het rijden van dubbellange treinen (1.500 m), dit zal de capaciteit op het spoor aanzienlijk vergroten. Intermodaal vervoer heeft inderdaad de toekomst in het duurzame goederenvervoer, maar er is in de totale keten nog wel veel te verbeteren.

### Succesfactoren multimodaal vervoer

De geschiktheid van specifieke transportketens voor multimodaal of intermodaal vervoer hangt af van een aantal succesfactoren:

**Transportvolume:** de modaliteiten water en spoor zijn vooral interessant bij grote transportvolumes.

**Transportafstand:** een vuistregel is dat voor vervoer over water de transportafstand minimaal 100 km moet zijn en voor vervoer per spoor 200 km.

**Transportverpakking:** voor efficiënte overslag van de ene modaliteit naar de andere is gestandaardiseerde transportverpakking noodzakelijk, bijv. ISO-containers.

**Waardedichtheid:** vervoer over water en spoor is vaak langzamer dan wegvervoer, mede door de extra overslag. Bij hoogwaardige goederen speelt daarom renteverlies een rol.

**Conditionering:** bederfelijke goederen stellen hoge eisen aan de doorlooptijd van de transportketen en vereisen soms specifieke laadeenheden, zoals koel- en vriescontainers (reefers).

**Distributienetwerk:** zijn er overslagcentra / terminals in de nabijheid van afzender en ontvanger?

**Overslagfaciliteiten:** kan het overslagcentrum een efficiënt overslagproces bieden met de juiste faciliteiten?

**Ketenregie:** is er één partij binnen de transportketen die als regisseur de verschillende transportmodaliteiten en overslagmomenten op de juiste wijze kan organiseren?

**Samenwerking:** goede samenwerking tussen verlader, vervoerder en ketenregisseur is essentieel.

**Overtuigingskracht:** inzet van nieuwe transportwegen in plaats van ingesleten transportmethoden vereist visie en overtuigingskracht: *mental shift vóór modal shift*.

