

Capaciteitsvergrotingsplan Waalhaven-zuid dienstregelingjaar 2010



n.a.v. overbelastverklaringen OB2010 , 6 Mei , 15 Mei , 27 Mei 2009 en
Capaciteitsanalyse Waalhaven-zuid 2010 d.d. 7 November 2009

Keyrail DL&S
3 mei 2010
versie 2.0

Inhoudsopgave

1. Samenvatting	3
2. Inleiding	4
3. Waalhaven Zuid nu en in de toekomst	5
Oorzaken overbelastverklaring.....	5
De toekomstige ontwikkeling van het verkeer.....	5
De beperkingen t.a.v. de infrastructurele ontwikkeling	5
4. Oplossingsrichtingen	7
Uitwerking oplossingsrichtingen	7
Tijdspad oplossingsrichting	8
5. Conclusie	8
Bijlage 1: Schematisch overzicht Waalhaven Zuid	9

1. Samenvatting

In de dienstregelingjaren 2006 en 2008 is het emplacement Waalhaven-zuid eerder overbelast verklaard. Als gevolg van deze overbelast verklaringen zijn diverse procesmaatregelen (zie capaciteitsanalyse Waalhaven-zuid) toegepast en is er een uitbreiding van de loclocatie Waalhaven-zuid uitgevoerd.

Door de invoering van 25 kV en ERTMS op de havenspoorlijn, zijn de reeds langere tijd aanwezige capaciteitsproblemen duidelijker zichtbaar geworden.

Emplacement Waalhaven-zuid in het Rotterdamse Havengebied is qua railinfrastructuur al jaren niet meer optimaal voor de huidige en toekomstige spoorprocessen. Er zijn ondertussen verschillende studies opgepakt. Om samenhang te bewaken heeft ProRail in samenwerking met Keyrail het Masterplan Waalhaven-zuid opgesteld.

De studie voor dit capaciteitsvergrotingplan heeft plaats gevonden binnen de werkgroep Masterplan Waalhaven-zuid. De in het masterplan Waalhaven-zuid genoemde adviezen worden dan ook "1 op 1" overgenomen in dit capaciteitsvergrotingplan.

Gezien de huidige capaciteitsproblemen, wordt geadviseerd zo spoedig mogelijk te beginnen met fase 1a. Daartoe zullen Keyrail en ProRail binnen 2 maanden een verzoek indienen bij Verkeer en Waterstaat om de uitbreiding van Waalhaven Zuid te initiëren.

2. Inleiding

Op basis van een overbelastverklaring stelt Keyrail een capaciteitsanalyse en een capaciteitsvergrotingplan op . De capaciteitsanalyse geeft oplossingsrichtingen voor het geconstateerde knelpunt. Daarnaast bevat een capaciteitsanalyse een advies om één of meerdere kansrijke oplossingen uit te werken.

In het capaciteitsvergrotingsplan worden de kansrijke oplossingsrichtingen uitgewerkt tot op niveau kosten, baten en doorlooptijd. Op basis van de verhouding tussen de baten en kosten, de MCA-score (ProRail Multi Criteria Analyse), wordt een advies uitgebracht over eventuele realisatie van één van de oplossingsrichtingen. Deze procedure is vastgelegd in de Europese richtlijn 2001/14, artikel 25 en 261.

Volgend op de overbelastverklaring is een capaciteitsanalyse uitgevoerd. In het rapport "Capaciteitsanalyse Waalhaven-zuid" van 7 November 2009 zijn de capaciteitsbeperkingen van het emplacement vastgesteld waardoor de voorgenomen exploitatie (capaciteitsaanvraag) niet gerealiseerd kan worden. Dit capaciteitsvergrotingplan is het vervolg hierop.

Ter indicatie is de huidige lay-out van het emplacement Waalhaven-zuid in bijlage 1 opgenomen.

In juli 2009 is door Prorail een "Integrale Verkenning Rotterdams Havengebied" uitgevoerd waarin geconcludeerd wordt dat er op het emplacement Waalhaven-zuid aanpassingen van de lay-out noodzakelijk zijn.

Omdat op dat moment er bij het Ministerie geen ruimte was voor een verkenningsstudie is door Keyrail en ProRail besloten om vooruitlopend hierop voor Waalhaven-zuid een toekomstvisie te ontwikkelen en in een Masterplan Waalhavengebied vast te leggen.

Het Masterplan is door een werkgroep bestaande uit ProRail, Keyrail en het Havenbedrijf Rotterdam uitgevoerd en het eindrapport Masterplan Waalhaven-zuid heeft de instemming van het management van de drie bedrijven.

Dit Masterplan inventariseert de toekomstige behoeften en beschrijft op grond daarvan een globaal eindbeeld van de lay-out ontwikkeld, is gekeken naar een logische fasering. van de gewenste aanpassingen en gerealiseerd kunnen worden.

3. Waalhaven Zuid nu en in de toekomst

Oorzaken overbelastverklaring

Gedurende het verdelingsproces met betrekking tot de jaardienst voor dienstregelingjaar 2010 heeft Keyrail B.V. ("Keyrail") in mei 2009 het gehele emplacement Waalhaven-zuid overbelast verklaard:

- Op 6 mei 2009 is de opstellocatie voor locomotieven overbelast verklaard, als gevolg van een onverenigbaar conflict tussen Veolia Cargo Nederland B.V. en DB Schenker Rail Nederland N.V.
- Tijdens de analyse van de aanvragen is op 15 mei 2009 wissel 207 a/b – 211 a/b overbelast verklaard, als gevolg van het feit dat het aantal aanvragen voor gebruik van dit wissel de maximale capaciteit overstijgt.
- Het gehele emplacement is overbelast verklaard als gevolg van het feit dat spoorwegonderneming Rotterdam Rail Feeding B.V. op 27 mei 2009 kenbaar maakte zich niet te kunnen verenigen met het aanbod om de door Rotterdam Rail Feeding geëxploiteerde treindienst van en naar de Maasvlakte op Pernis af te handelen, vanwege het gebrek aan emplacementcapaciteit op de Waalhaven.

Bovengenoemde overbelastverklaringen zijn conform de daarmee samenhangende wetgeving (AMVB Capaciteit artikel 7) tot stand gekomen.

Het emplacement Waalhaven is daarnaast ook in 2006 overbelast verklaard en toen zijn alle oplossingen nog gevonden in procesmaatregelen. Deze zijn inmiddels geïmplementeerd en een verdere verbetering is hier niet meer van te verwachten.

De toekomstige ontwikkeling van het verkeer

Zoals in de "Integrale Verkenning Rotterdams Havengebied" wordt geconcludeerd zal het railgoederenvervoer van en naar het Rotterdamse havengebied voorlopig blijven groeien. Voor de bestaande gebieden zal deze groei zich vooral tot 2020 voordoen. Daarna zal deze hoofdzakelijk plaatsvinden op de Tweede Maasvlakte.

Kenmerkend is dat deze groei vooral plaatsvindt op het gebied van containervervoer. Daarbij zullen de treinen zoveel mogelijk naar de technisch maximaal haalbare lengte toe groeien en zullen met name de kortere infrasporen ontoereikend blijken. Dit is overigens wat nu ook al op Waalhaven-zuid duidelijk zichtbaar is.

De beperkingen t.a.v. de infrastructurele ontwikkeling

Het emplacement Waalhaven-zuid is van oudsher ingericht voor het verwerken van het treinverkeer van en naar de verschillende bedrijven die zijn gelegen rondom de Waalhaven in Rotterdam. Ten tijde van de aanleg van het emplacement bestond dit treinverkeer uitsluitend uit wagenladingverkeer, zodat het sorteren van wagens en het samenstellen van treinen de hoofdactiviteit op het emplacement was. Door de

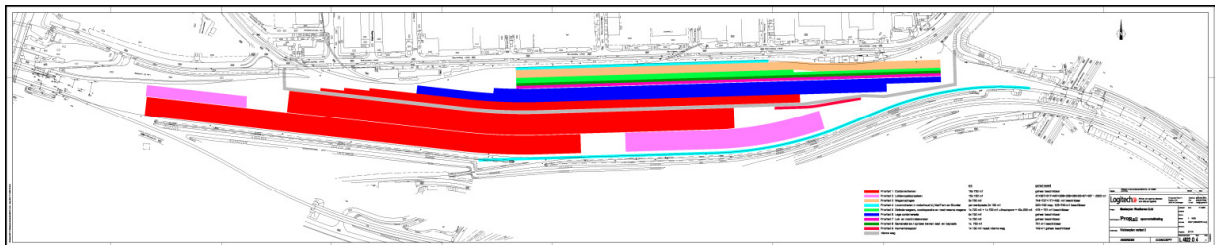
eerder genoemde containerisatie en de komst van het shuttleconcept is de functie van het emplacement wezenlijk veranderd. De huidige inrichting met veelal korte sporen past niet meer bij de huidige primaire functie, het afhandelen van containertreinen.

Er is geen mogelijkheid om het huidige emplacement fysiek uit te breiden. Op het huidige aantal vierkante meters kan wel een nieuwe optimale lay-out gerealiseerd worden die het verwerken van containertreinen als belangrijkste proces faciliteert. Van alle sporen zijn er slechts twee die een nuttige lengte hebben van meer dan 730 meter terwijl sinds eind 2009 alle 8 sporen bij het RSC een dergelijke lengte hebben.

4. Oplossingsrichtingen

Uitwerking oplossingsrichtingen

De mogelijke oplossingsrichtingen worden uitvoerig beschreven in het rapport Masterplan Waalhaven-zuid. De oplossingsrichtingen hebben als overeenkomst: maximale opstelcapaciteit voor het containerproces aan de zuidzijde, overige processen aan de noordzijde.



■	Prioriteit 1	Containertreinen
■	Prioriteit 2	Lokkenopstelplaatsen
■	Prioriteit 3	Wagenladingen
■	Prioriteit 4	Locomotieven in onderhoud bij NedTrain en Shunter
■	Prioriteit 5	Defecte wagens, noodreparatie en inzet reserve wagens
■	Prioriteit 6	Lege containersets
■	Prioriteit 7	Lok- en machinistenwissel
■	Prioriteit 8	Samenstellen / splitsen treinen laad- en losplaats
■	Prioriteit 9	Aannemersspoor
■		Interne weg

Daarbij is het logisch niet het gehele emplacement in 1 keer om te bouwen maar dit fasegewijs te doen. Gezien de huidige lay-out is het niet mogelijk spoor voor spoor te verlengen. De toeleidende wisselstraten sluiten dan niet meer goed aan. Dat betekent dat er in ieder geval bundel voor bundel omgebouwd moet worden. Daardoor is het goed mogelijk duidelijke fases in de ombouw te definiëren. Het meest urgent is de behoefte aan langere sporen voor het containerproces. Dit is dan ook fase 1. Het aanpassen van de overige infra kan dan in fase 2 plaatsvinden.

Binnen de eerste fase kan overigens, afhankelijk van de beschikbare middelen, ook nog een knip worden gelegd. Fase 1a betreft de aanleg van de eerste 12 lange containersporen. Deze sporen bieden voldoende mogelijkheden om de volgende fases te realiseren, indien de verwachte groei van het goederenvolume nog niet is bereikt.

In de "Integrale Verkenning Rotterdams Havengebied" is, door ProRail, een kostenraming opgenomen voor de verschillende fases. In deze verkenning is berekend dat de totale ombouw van het emplacement Waalhaven 54 mio tot 92 mio zal gaan kosten met als rekenkundig gemiddelde 70 mio (exclusief btw, prijspeil 2009).

Uitgaande van de eerder genoemde fasering is de kostenverdeling als volgt:

Ombouw Fase 1a	circa 30 mio
Ombouw Fase 1 b (na Fase 1a)	circa 25 mio
Ombouw Fase 2	circa 15 mio

Deze kosten zijn gebaseerd op het eerder genoemde rekenkundig gemiddelde van een totale ombouw. Pas na verdere detaillering van het fpve zal meer bekend worden over de lay-out van bijvoorbeeld de wisselstraten zodat dan pas een nauwkeuriger raming kan worden opgesteld.

Tijdspad oplossingsrichting

Per direct zou gestart moeten worden met Fase 1a. Fase 1a kan op zijn vroegst na 2 jaar gerealiseerd zijn. Als het volume of de treinlengten verder toenemen wordt het steeds lastiger om de ombouw te realiseren. De resterende containersporen (fase 1b) moeten rond 2017 gerealiseerd zijn.

Voordeel van een gefaseerde aanpak is dat het eindbeeld in kleinere stappen gerealiseerd kan worden, waarbij voor de deelprojecten wellicht eenvoudiger financiering gevonden kan worden. Het Masterplan garandeert dan de toekomstvastheid en de onderlinge samenhang tussen de deelprojecten.

5. Conclusie

Gezien de huidige capaciteitsproblemen en het niet langer voorhanden zijn van procesoplossingen, wordt geadviseerd zo spoedig mogelijk te beginnen met fase 1a. Daartoe zullen Keyrail en ProRail een verzoek indienen om te kunnen starten met een planstudie voor Waalhaven. ProRail zal dit doen op basis van het afgeronde masterplan. Keyrail zal dit doen naar aanleiding van de overbelastverklaring. Zowel Keyrail als ProRail zullen hierbij aandringen op een planstudie die zal ingaan op de faseerbaarheid omdat niet alle infrastructuur op korte termijn noodzakelijk is.

Bijlage 1: Schematisch overzicht Waalhaven Zuid

