

KEYRAIL

Capaciteitsanalyse Waalhaven Zuid
Dienstregelingjaar 2010



Opsteller: Keyrail B.V. / Development & Logistic Solutions
Datum: 07-11-2009

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Situatieschets	4
2.1 Processen op Waalhaven Zuid	4
2.2 Het gebruik van locomotieven	5
2.3 Onderhoud aan de spoorweginfrastructuur	5
2.4 Ontwikkelingen	5
3. Analyse	7
3.1 Emplacementcapaciteit.....	7
3.2 Loc-locatie	8
3.3 Wissel 207 a/b – 211 a/b	9
4. Advies	10
4.1 Oplossingen.....	10
Bijlage 1: Schematische weergave Waalhaven Zuid	12
Bijlage 2: Verslag emplacementenoverleg 6 mei 2009.....	13
Bijlage 3: Schema MIP T376	16

1. Inleiding

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 verklaard¹:

- 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 verklaard², 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.

Als gevolg van de overbelastverklaring zal Keyrail binnen een periode van zes maanden na de overbelastverklaring een capaciteitsanalyse uitvoeren, conform artikel 25 richtlijn 2001/14 EG. Een volgende stap is het opstellen van een capaciteitsvergrotingplan dat binnen zes maanden na deze capaciteitsanalyse zal verschijnen.

Deze capaciteitsanalyse beschrijft de huidige situatie op emplacement Waalhaven Zuid, geeft een analyse van de problematiek gevolgd door een conclusie en een advies.

¹ Zie bijlage I Emplacementtekening Waalhaven Zuid

² Zie bijlage II Verslag emplacementenoverleg 2010

2. Situatieschets

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 containerisatie en vervolgens de komst van het shuttleconcept is de functie van het emplacement wezenlijk veranderd. Door een toename van het aantal vervoerders, de invoering van ERTMS en de elektrificatie in 2009 van de havenspoorlijn blijkt de druk op locopstelsporen (korte sporen) sterk toe te nemen.

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

2.1 Processen op Waalhaven Zuid

Op Waalhaven Zuid vinden processen plaats ten behoeve van bont vervoer en containervervoer, waarbij de laatste categorie het grootste volume vertegenwoordigt. De processen ten aanzien van bont vervoer vinden met name plaats op de sporen 325 tot en met 331. Bonte treinen worden samengesteld vanuit de bediening van diverse bedrijven op Waalhaven Oost en West. De gemiddelde lengte van een bonte trein bedraagt 495 meter.

Containervervoer bestaat voor het grootste gedeelte uit shuttles (gesloten bloktreinen). Op de RSC-terminal worden complete treinen geladen en gelost, maar ook treinen die gedeeltelijk door de RSC-terminal worden verwerkt en gedeeltelijk door een andere terminal (Bertschi, P&O, ECT). De lengte van een gemiddelde containertrein bedraagt 620 meter. Het proces wordt hoofdzakelijk afgehandeld op de langere sporen 304 tot en met 307 en 340 tot en met 343. Containershuttles met een lengte korter dan 580 meter worden ook steeds vaker afgehandeld op het spoor 329. Dit is een spoor wat van origine is ingericht voor de afhandeling van bont vervoer en een beperkte lengte heeft.

Tot slot vindt op de openbare laad- en losplaats van Waalhaven Zuid een proces plaats voor het laden en lossen van lege containers door een onderaannemer van spoorwegonderneming ACTS Nederland B.V. De rangeerbewegingen die nodig zijn voor het samenstellen van deze treinen doorkruisen het gehele emplacement.

2.2 Het gebruik van locomotieven

Door de elektrificatie van de Havenspoorlijn is de noodzaak tot locwisselen op Waalhaven Zuid toegenomen. Oorzaak hiervan is gelegen in het feit dat treinen geregeld aankomen met een elektrische locomotief en dat terminals uitsluitend kunnen worden bereikt met een diesellocomotief waardoor locwisselen onvermijdelijk is en er als gevolg van de ontkoppeling van processen dus meer locomotieven staan opgesteld.

Spoorwegondernemingen geven aan dat het wenselijk is om diesel en elektrisch aangedreven locomotieven gescheiden van elkaar op te stellen, teneinde de verschillende processen maximaal te kunnen faciliteren. Deze visie wordt door Keyrail gedeeld. Daarnaast is er na de komst van ERTMS een groei van rangeerlocomotieven zonder beveiliging.

Op Waalhaven Zuid zijn twee werkplaatsen voor locomotieven gesitueerd. Het betreft hier de werkplaatsen van Shunter B.V. en van Nedtrain B.V. Als gevolg van deze werkplaatsen is, ten behoeve van de werkvoorraad, ook sprake van een behoefte aan opstelcapaciteit voor deze voertuigen. Shunter B.V. gebruikt deels ruimte op "eigen terrein" en gedeeltelijk op het emplacement. Nedtrain heeft (nog) geen emplacementcapaciteit aangevraagd voor het dienstregelingjaar 2010. Dit zal echter wel noodzakelijk zijn na opening, omdat parkeergelegenheid op eigen terrein ontbreekt.

2.3 Onderhoud aan de spoorweginfrastructuur

Voor het onderhoud aan de spoorweginfrastructuur is op Waalhaven Zuid een beperkt onderhoudsrooster ingesteld op doordeweekse dagen, met weinig flexibiliteit voor de onderhoudsaannemer. Het gehele emplacement is wekelijks buitendienst, in de nacht van zaterdag op zondag. De keuze voor dit rooster is een gevolg van de schaarste aan emplacementcapaciteit. Voor de onderhoudsaannemer van Keyrail levert dit problemen op, omdat het overgrote deel van de onderhoudswerkzaamheden in het exploitatiegebied van Keyrail, waaronder het onderhouden van de hoofdbaan en de bovenleiding, in de nacht van zaterdag op zondag dienen plaats te vinden.

2.4 Ontwikkelingen

De komende jaren worden de volgende ontwikkelingen die van invloed zullen zijn op de emplacementcapaciteit op Waalhaven Zuid verwacht :

- De westelijke aansluiting van de tweede bundel van de RSC-terminal
Begin 2010 zal de tweede bundel van het RSC ook ontsloten worden in westelijke richting. Men kan dan vanaf deze sporen ook vertrekken of aankomen van of naar de Maasvlakte / Botlek. Gelijktijdig met deze aanpassing worden de sporen verlengd en vervalt de huidige lengtebeperking voor deze sporen. Dit zal tot gevolg hebben dat meer treindiensten met een grotere treinlengte op de Waalhaven uitgevoerd gaan worden.

- Lengtebeperkingen onderweg of op eindpunten
De maximale lengte van een trein wordt bepaald door de terminals waar de trein wordt behandeld en de route. In Noord-Italië hebben terminals niet altijd de mogelijkheid om treinen langer dan 580 meter te behandelen. Ook op verschillende routes gelden door de baan (lengte inhaal- of passeersporen) beperkingen. Op Europees niveau wordt gekeken of deze beperkingen opgeheven kunnen worden. Met name op de corridor naar Italië wordt bij de bouw van nieuwe tunnels de lengte op de Europese standaard gebracht van 750 meter treinlengte. Dit geldt overigens ook voor de bouw van nieuwe terminals. Gevolg van deze ontwikkelingen is dat het emplacement op de Waalhaven op de corridor Rotterdam - Italië de bottleneck wordt, gezien de beperkte lengte van vele sporen hier.
- Waalhaven Oost
Vanuit Havenbedrijf Rotterdam N.V. en vanuit de Dienst Stadsontwikkeling van de gemeente Rotterdam is de wens geuit om de sporen op Waalhaven Oost te saneren, vanwege aldaar gewenste stadsontwikkeling. Momenteel worden deze sporen met name gebruikt in de periode van zaterdag tot en met dinsdag voor het opstellen van lege shuttlesets. Indien de plannen van het Havenbedrijf en de gemeente Rotterdam op de Waalhaven doorgang vinden, zal het gehele emplacement Waalhaven Oost verdwijnen. Er zal dan gezocht moeten worden naar alternatieve opstelcapaciteit van sporen van minimaal 750 meter. Daarnaast lijken milieueisen (geluid) de gebruiksmogelijkheden op Waalhaven Oost verder te beperken.
- Werkplaats Nedtrain
De nieuwe werkplaats van Nedtrain B.V. wordt in het dienstregelingjaar 2010 operationeel. De oude locomotievenwerkplaats te Feyenoord zal dan verdwijnen. Het is nog niet duidelijk hoe de processen ten aanzien van deze werkplaats zullen gaan lopen. Het is echter zeer aannemelijk dat extra behoefte ontstaat om op Waalhaven Zuid locomotieven op te kunnen stellen omdat op het terrein van Nedtrain nauwelijks opstelruimte aanwezig is.
- Integrale verkenning Havenspoorlijn
ProRail heeft een integrale Verkenning van de Havenspoorlijn afgerond. In deze studie is Waalhaven Zuid nadrukkelijk aangewezen als een emplacement waar ingrijpen noodzakelijk is. ProRail en Keyrail werken gezamenlijk aan een nadere studie van de problematiek op Waalhaven Zuid. De uitkomsten van deze studie zijn bij het schrijven van deze analyse nog niet bekend.
- Milieuvergunning
Op dit moment vinden gesprekken plaats tussen DCMR en Keyrail waarbij verkend wordt hoe en onder welke voorwaarden een toekomstige milieuvergunning kan worden verleend.

3. Analyse

Het emplacement Waalhaven Zuid is in de dienstregelingjaren 2006 en 2008 ook overbelast verklaard. In 2008 is als procesmaatregel ingegrepen in de bezettingstijden op dit emplacement. De maatregel was om de treindienst te laten bufferen op emplacement Kijfhoek om op deze manier de verblijfstijden op Waalhaven Zuid te verkorten. Momenteel ligt de gemiddelde tijd dat een containertrein overstaat op Waalhaven Zuid op werkdagen op circa 105 minuten. Dezelfde trein staat daarnaast ook op Kijfhoek nog gemiddeld 180 minuten over. Met de komst van 25 kV op Waalhaven Zuid is het probleem voor vervoerders om tussendoor drie uur stil te staan op Kijfhoek vergroot. In het verleden werd deze tijd vaak gebruikt om te wisselen van elektrische naar diesel locomotief. In 2010 is dit niet meer wenselijk, vervoerders kunnen namelijk met dezelfde locomotief vaak direct de Havenspoorlijn op rijden. De gehanteerde procesmaatregel leidt tot inefficiënties voor de vervoerders omdat de treinloc nu weggaat op Kijfhoek en er een extra loc moet komen voor de beweging Kijfhoek Waalhaven. Door de schaarste aan emplacementcapaciteit op Waalhaven Zuid is het voor Keyrail, in geval van langere overstand, niet mogelijk om aan de wens van de vervoerders te voldoen om direct door te rijden naar Waalhaven Zuid.

3.1 Emplacementcapaciteit

De actuele problematiek ten aanzien van het gebrek aan emplacementcapaciteit heeft de volgende oorzaken:

- Een tekort aan sporen met voldoende lengte. De gemiddelde lengte van een shuttletrein is 620 meter. Op Waalhaven Zuid liggen slechts acht sporen van deze lengte.
- Het laad- en losproces op de RSC-terminal gebeurt dwars: alle treinen in een bundel van vier sporen worden tegelijk geladen en gelost; van voor naar achteren en omgekeerd. Deze methode is efficiënt voor de terminal. Onder andere doordat minder kraanbewegingen benodigd zijn en het feit dat men zo laat mogelijke closing times voor verschillende treinen kan vaststellen (flexibiliteit). Als gevolg hiervan wil de terminal bij voorkeur vier treinen gelijktijdig laden of lossen waarna steeds idealiter vier (acht bij twee bundels) treinen tegelijkertijd van de terminal naar het emplacement moeten waarbij er weer evenzoveel klaar moeten staan om weer de terminal op te kunnen.
- Diverse spoorwegondernemingen hebben hun kantoren in de Waalhaven. Hierdoor is dit emplacement een logisch opstappunt voor machinisten. Dit heeft tot gevolg dat vele machinistendiensten beginnen en eindigen op emplacement Waalhaven. Spoorwegondernemingen wensen hier een stop in de dienstregeling, hetgeen een extra belasting van het emplacement tot gevolg heeft.
- Met de komst van 25 kV rijden elektrische locomotieven vaker door naar Waalhaven, waardoor in alle gevallen een locomotievenwissel plaatsvindt op dit emplacement.

- Met de komst van ERTMS en 25 kV op de Havenspoorlijn is het aantal rangeerlocomotieven zonder beveiliging toegenomen (voor de "last mile"). Operaties aan de westzijde van de RSC-terminal vereisen altijd een treinlocomotief met ERTMS. Dit vergt een investering van vervoerders, hetgeen er toe leidt dat men er de voorkeur aan geeft om processen uit te voeren op Waalhaven Zuid die logistiek gezien beter op Pernis uitgevoerd kunnen worden.
- Wegens een gebrek aan spoorcapaciteit worden containershuttles met een lengte korter dan 580 meter niet afgehandeld op lange sporen. Hiervoor wordt dan het 580 meter lange spoor 329 gebruikt. Probleem hierbij is dat deze treinen van en naar de RSC-terminal middels een witschakeling het NCBG-gebied moeten doorkruisen. Dit gaat gepaard met een (zeer) lage snelheid waardoor een langdurige blokkering van de wissels voor het RSC en de westelijke toegang van het emplacement onvermijdelijk is.
- Op de openbare laad- en losplaats van Waalhaven Zuid vindt een proces plaats voor het laden en lossen van lege containers door een onderaannemer van ACTS Nederland B.V. De rangeerbewegingen die nodig zijn voor het samenstellen van een (deel)trein kruisen het gehele emplacement, hetgeen veel capaciteit vergt.
- Het overgrote deel van de onderhoudswerkzaamheden, waaronder het onderhouden van de hoofdbaan en de bovenleiding, dient in een relatief kort tijdsbestek plaats te vinden. Grotere projecten zoals het vernieuwen van wissels of werkzaamheden aan de bovenleiding leiden al snel tot aantasting van de treindienst.

3.2 Loc-locatie

Er is sprake van een schaarste aan capaciteit voor het opstellen van locomotieven op emplacement Waalhaven Zuid. De voornaamste oorzaken voor deze schaarste zijn:

- De RSC-terminal is veelal het ontkoppelpunt voor zwaardere locomotieven, omdat de trein een aantal uren over staat voor het laden of lossen. Op de Havenspoorlijn geldt een dienstregelingsnelheid van 60 km/uur. Vandaar dat spoorwegondernemingen er dan vaak voor kiezen om met een lichtere (goedkopere) locomotief na de RSC-terminal verder te rijden.
- Veel machinistendiensten starten en eindigen op Waalhaven, met overstanden van locomotieven als gevolg.
- Verschillende spoorwegonderneming hebben "eigen" sporen nodig. Het is namelijk niet geaccepteerd dat concurrenten elkaars locomotieven verplaatsen.
- Er kan uitsluitend met dieselaangedreven locomotieven gereden worden naar de RSC-terminal. Voor het in- en uithalen van treinen van deze terminal kiezen spoorwegondernemingen geregeld voor goedkopere rangeerlocomotieven, zonder ERTMS.
- De aanwezigheid van werkplaatsen voor locomotieven, die zelf geen opstelgelegenheid hebben voor de te onderhouden locomotieven zorgt voor een extra belasting op dit emplacement.

3.3 Wissel 207 a/b – 211 a/b

Sinds de aansluiting van de kortsluitroute, moet worden geconstateerd dat wissel 207 a/b – 211 a/b zeer zwaar belast wordt. Voordat de kortsluitroute werd aangesloten, was het mogelijk om losse locomotieven vanaf de Pernis-zijde via de aansluiting 2 (wissel 435) af te handelen. De hoeveelheid aan treinbewegingen over wissel 207 a/b – 211 a/b maken dat deze overbelast is verklaard. De volgende factoren zijn hierop van invloed:

- Alle aankomst- en vertrekprocessen van Waalhaven richting Maasvlakte vinden plaats over dit wissel. Met name het proces op de sporen 327 tot en met 331 kost veel tijd doordat een compleet NCBG-gebied, met lage snelheid, doorkruist moet worden.
- Bij de RSC-terminal ligt een aantal sporen waarvan de wissels niet centraal bediend zijn. Doordat rijwegen daar door de machinist met de hand ingesteld moeten worden (met steeds uitstappen), neemt dit proces extra tijd in beslag. Een waarschuwingssysteem dient de kraanmachinist erop te attenderen dat een trein beweegt.
- Op, of langs, het terrein van de RSC-terminal ligt geen omrijspoor. Dit heeft als gevolg dat locomotieven die een trein geplaatst hebben en een nieuwe trein moeten gaan rijden, vanaf RSC-oostzijde of vanaf de Waalhaven via de hoofdbaan via Pernis (en daarmee via wissel 207 a/b – 211 a/b) moeten rijden of dat gekozen wordt om geduwd te rijden. In beide gevallen betekent dat een extra belasting van dit wissel.
- Schouwen en onderhouden van dit wissel is op doordeweekse dagen niet mogelijk.

4. Advies

Er zijn verschillende oorzaken aan te wijzen voor de problemen waar het emplacement Waalhaven Zuid in de huidige situatie mee geconfronteerd wordt. Het aansluiten van de kortsluitroute heeft de problemen op wissel 207 a/b – 211 a/b vergroot en de invoering van ERTMS en het aanbrengen van bovenleiding heeft de reeds aanwezige problemen verergerd.

De capaciteitsproblemen op Waalhaven Zuid worden met name veroorzaakt door de drukte op het aansluitwissel van het RSC en een gebrek aan lange sporen op het emplacement. Vooral nog is de problematiek omtrent een tekort aan opstelcapaciteit voor locomotieven met het verdelingsvoorstel voor de jaardienstverdeling 2010 opgelost.

Uit de in hoofdstuk 3 beschreven analyse kan men als volgt samenvatten:

- Er is sprake van een tekort aan lange sporen.
- De aanwezigheid van 25 kV op de Waalhaven zorgt ervoor dat de druk vanuit spoorwegondernemingen om direct door te rijden naar Waalhaven Zuid groter wordt.
- Diverse spoorwegondernemingen hebben hun kantoren op Waalhaven. Vanwege de processen die hierop aangepast worden, ontstaat een tekort aan capaciteit.
- De invoering van ERTMS zorgt ervoor dat men processen wenst uit te voeren op Waalhaven die logistiek gezien beter op Pernis uitgevoerd kunnen worden.
- De locatie van de losplaats te Waalhaven Zuid zorgt voor rangeerbewegingen die het hele emplacement doorkruisen.
- Er is weinig tijd voor het realiseren van grote onderhoudsprojecten zoals het vernieuwen van wissels door een relatief kortdurend onderhoudsrooster.
- De aanwezigheid van werkplaatsen voor locomotieven zorgt voor een extra belasting.
- Alle aankomst- en vertrekprocessen van Waalhaven richting Maasvlakte vinden plaats over wissel 207 a/b – 211 a/b.
- Niet centraal bediende wissels bij het RSC werken vertragend in de treinafhandeling.
- Het ontbreken van een omrijspoor bij de RSC-terminal betekent een extra belasting van het besproken wissel.

4.1 Oplossingen

Om de processen op het emplacement Waalhaven doorgang te kunnen laten vinden, zijn aanvullende spelregels nodig. Onderstaand volgt een aanzet voor de invulling van dergelijke spelregels:

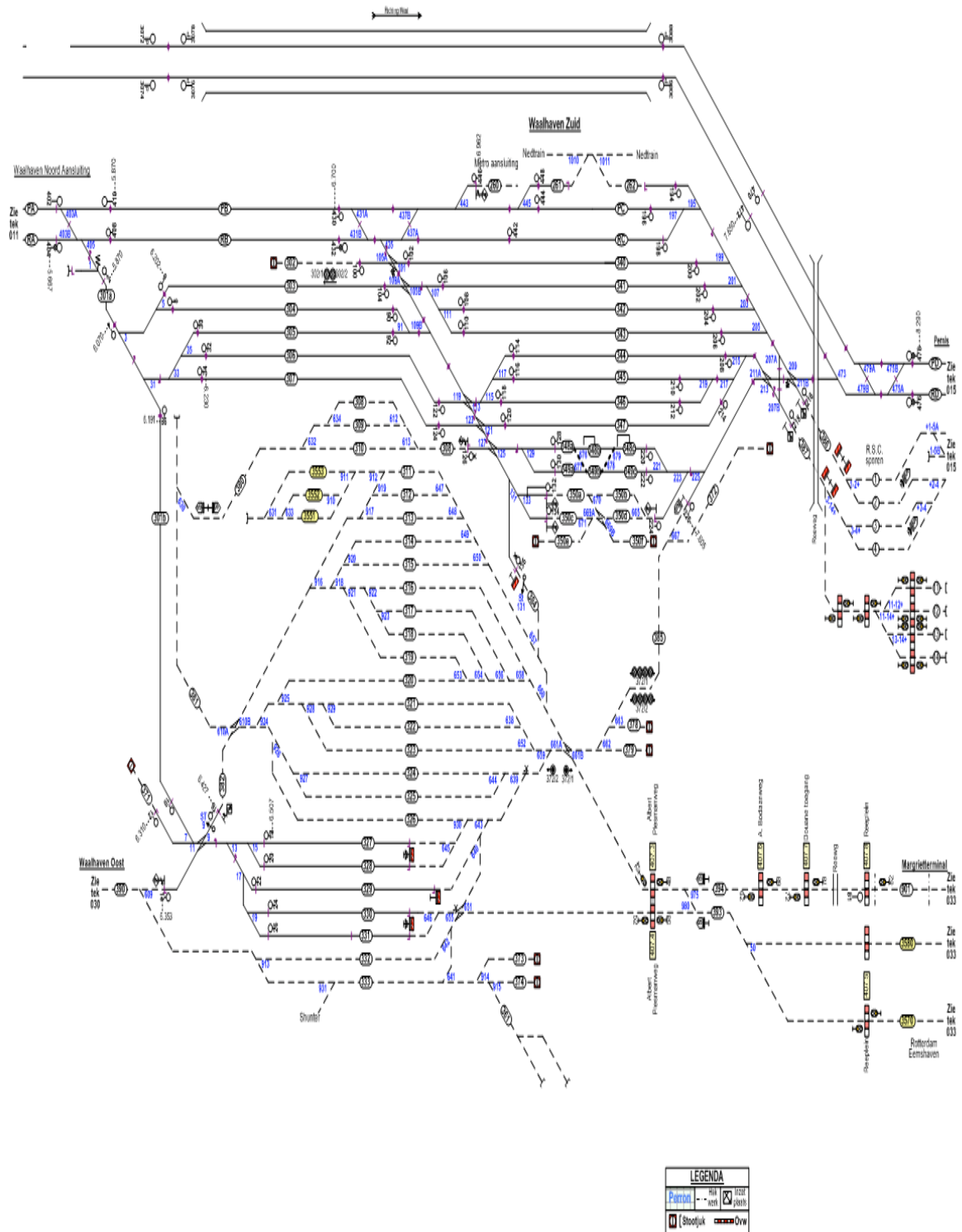
- Op Waalhaven uitsluitend treinen toestaan waarbij de herkomst of bestemming een terminal is in het Waalhavengebied. Het uitvoeren van machinist- of locomotiefwisselingen van treinen zonder herkomst of bestemming op Waalhaven

werkt verstorend voor de reguliere treindiensten op het emplacement Waalhaven Zuid.

- Aankomende containertreinen zoveel mogelijk plannen op de sporen 303 tot en met 307. Doordat het aankomstproces op de RSC-terminal langer duurt dan het vertrekproces, belast men op deze manier bij aankomst uitsluitend de wissels 211a - 207b. Verkeer over de wissel 207a-211b blijft gedurende deze tijd dan wel mogelijk.
- Verkeer met bestemming Maasvlakte of verkeer vanaf de Maasvlakte bestemd voor de RSC-terminal uitsluitend via Pernis afhandelen.
- Bij vertrek vanaf de sporen 327 tot en met 330 dienen de NCBG-wissels voor vertrek in de juiste stand te worden gelegd (gelijk de behandeling van een zwart-wit wissel).
- Het monitoren van de uitgevoerde treindienst ten opzichte van de aangevraagde dienstregeling in de jaardienst. Hieronder valt ook het handhaven van de in de Netverklaring genoemde voorwaarden voor het gebruik van een treinpad en de spelregels "ketenregie".
- Onderzoeken of change request 800002 Ontsluiting Westzijde Waalhaven Zuid in de studie Integrale Verkenning Havenspoorlijn zo spoedig mogelijk uitgevoerd kan worden.
- MIP T3763 prioriteit geven en opnemen in de studie Integrale verkenning Havenspoorlijn, waarbij spoor 308/309 en 310 opgerekt worden en voorzien van bovenleiding. Tevens dienen de sporen 312 en 313 opgerekt te worden.
- Een integrale studie opzetten om het gebrek aan opstelcapaciteit van locomotieven op de Havenspoorlijn in kaart te brengen.

³ zie bijlage III Schematische weergave MIP T376

Bijlage 1: Schematische weergave Waalhaven Zuid



Bijlage 2: Verslag emplacementenoverleg 6 mei 2009

Verslag van **Overleg emplacementenverdeling 6 mei 2009**

Aanwezig

H. de Groot (ERS), G. Kooman (RRF), H. Eleveld (RRF),
T. Daams (RurtalBahn), R. van 't Veer (ITL), R. Broere
(Veolia/Rail4Chem), W. van Rijswijk
(Veolia/Rail4Chem), R. van Staayeren (ACTS), L. de
Pater (ACTS), M. Kampinga (DB/Schenker), T.
Vellekoop (DB/Schenker), P. Jansen (Shunter), R. Smits
(Shunter), M de Brok (Keyrail), B. Batenburg (Keyrail)

Afwezig

HGK, Crossrail, B-Cargo

Verslag

Actie

Opening mededelingen

M. den Brok heet iedereen welkom en opent het overleg.

B. Batenburg begint met een aantal mededelingen.

Er is een voorbespreking geweest m.b.t. de werkplaatsen. Er is niet
gesproken over de verdeling. De aanvragen van RSK en RSN zijn
binnengekomen na 14 april j.l. en worden meegenomen in de ad hoc . De
reparatiesporen worden niet verdeeld.

De vervoerders geven aan dat het belangrijk is dat de coördinator ook 's BB
avonds en in het weekend bereikbaar is. B. Batenburg gaat dit bespreken en
komt hier op terug.

Werkplaatsen:

Spoor 738 Maasvlakte	>> Shunter
Spoor 608 Europoort	>> RSK
Spoor 575 Botlek	>> RSK
Spoor 471 Pernis	>> Rail factory
Spoor 75 IJsselmonde	>> Shunter
Spoor 76 IJsselmonde	>> RSK
Spoor 77 IJsselmonde	>> Rail factory

Europoort is een probleem.

B. Batenburg stelt voor spoor 672 en 673 of 608 aan te melden als
reparatiespoor.

De vervoerders gaan akkoord met spoor 608. Het spoor moet voor iedereen
toegankelijk zijn. Belangrijk is hoe de bereikbaarheid geborgd gaat worden.
RSK zal optreden als coördinator.

Op de Havenspoorlijn worden nergens reparaties uitgevoerd binnen de milieunormen. Er gaan gesprekken plaatsvinden met DCMR.

B. Batenburg deelt mede dat er vooraf met ACTS een gesprek is geweest m.b.t. de aanvraag.

ACTS geeft een korte toelichting op de onderbouwing van de aanvraag en deelt mede dat de claim inmiddels is verkleind.

Kijfhoek

Met betrekking tot Kijfhoek deelt B. Batenburg mede dat het heuvelverkeer op Kijfhoek gaat toenemen waardoor er minder sporen ter verdeling komen.

Waalhaven

B. Batenburg vraagt naar het gebruik van de overwegen op de Waalhaven Oost en West

De vervoerders geven aan dat de overweg op Waalhaven Oost niet meer wordt gebruikt.

De overweg op Waalhaven West wordt 4 maal per dag bereden. Over de toekomst kan op dit moment niets worden gezegd.

Afgesproken wordt dat de vervoerders binnen 2 weken een reactie zullen geven op dit onderwerp..

Vervoerders

B. Batenburg geeft aan dat de verdeling niet automatisch een akkoord is voor de tarieven.

Verdeling

► Kijfhoek

Er ontstond een korte discussie over het aantal processporen dat voor het heuvelverkeer nodig zou zijn.

Spoor 287: ITL geeft, indien nodig, iedere vervoerder ruimte voor laden en lossen.

Keyrail

► IJsselmonde

Door ERTMS zal er druk verkeer zijn op IJsselmonde i.v.m. locwissels.

Sporen 90 t/m 95: mag ook onderhoud aan goederenwagens op uitgevoerd worden.

► Waalhaven

B. Batenburg geeft aan dat de losplaats niet in de jaardienst is aangevraagd en vraagt toestemming aan de vervoerders deze aan ACTS als 1^e ad hoc aanvraag als nog mee te nemen. Vervoerders gaan akkoord.

De sporen buiten de loc-locaties worden in consensus verdeeld.

Loc-locaties Waalhaven.

Er wordt geen consensus bereikt over de sporen 350b en 350d.

Zowel Veolia als DB/Schenker houden zich vast aan de claim.

348c en 350c zijn, volgens de vervoerders, als alternatief te kort.

Keyrail verklaart hierbij alle loc-opstelsporen op de Waalhaven overbelast en zal met een verdeelbesluit komen.

Binnen 2 weken zullen DB/Schenker en Veolia een onderbouwing voor het gebruik van deze sporen per email sturen naar OSS@ Keyrail.nl

Keyrail

Veolia/DB

► Pernis

Is in consensus verdeeld conform lijst.

► Botlek

Is in consensus verdeeld conform lijst

► Europoort

Is in consensus verdeeld conform lijst.

► Maasvlakte West

Is in consensus verdeeld conform lijst

Met betrekking tot Spoor 882 zal ERS te allen tijde ruimte houden voor het doorwisselen van locs.

De aanvraag van HGK zal in de planning worden meegenomen.

► Maasvlakte Oost

Is in consensus verdeeld conform lijst met uitzondering van de loc-locatie 751 t/m 753.

Keyrail verklaart de loc-locatie Maasvlakte Oost overbelast en zal met een verdeelbesluit komen.

Rondvraag/Acties

DB/Schenker zal een planning sturen met betrekking tot tijdruimteslot Waalhaven Oost. B. Batenburg zal een memo rondsturen over hoe om te gaan met sporen ter verdeling TRDL.

DB/Schenker

Bijlage 3: Schema MIP T376

