

De Maasvlakte

Heel groot, ver weg en altijd wind

Hendrik Bouwknecht en Frank Schouten

Het beginpunt van de Betuweroute is de Maasvlakte. Sinds 1977 komen er treinen, maar sindsdien is het gebied onherkenbaar veranderd. Enkele enorme emplacements, zonder de mogelijkheid om een fatsoenlijke foto te maken en een lang spoor over de Tweede Maasvlakte vormen de kern. Veel Nederlanders zijn met dit imposante deel van het land onbekend, reden om er aandacht aan te besteden.

In de jaren zestig van de vorige eeuw groeide de Rotterdamse haven als kool. Vanuit de stad gezien westwaarts lagen de stadshavens (al enkele eeuwen in gebruik), Waalhaven (aangelegd in de twintiger jaren), Pernis (dertiger jaren), Botlek (eind jaren vijftig) en Europoort (begin jaren zestig). De gebieden liepen vol en er ontstond meer vraag naar aanlegplaatsen voor zeeschepen met grote diepgang.

Begin jaren zestig besloot de regering tot de aanleg van de Maasvlakte. Het begrip container was destijds nog onbekend in Nederland. De Maasvlakte werd logischerwijs gericht op diepstekende schepen, destijds voor de overslag van grondstoffen als erts, kolen, olie en gas. Gekoppeld aan de aanvoer van erts is ook

gedacht aan de vestiging van een hoogovenbedrijf. De locatie IJmuiden zou gaan kampen met capaciteitstekorten en uitbreiding was daar niet mogelijk. Er kwam niets van terecht en de oliecrisis van 1973 maakte aan elke illusie een einde. Vijftig jaar later blijkt het een gelukkige ontwikkeling dat de focus op IJmuiden gericht is gebleven: het bedrijf (inmiddels als Tata Steel) heeft vele malaises in de branche overleefd en staat uitstekend bekend.

De oude indeling

Alleen de zuidzijde van de Maasvlakte is aangesloten op weg en rail. De overslag van kolen en erts was daar voorzien vanwege de betere logistiek voor de "landzijdige" afvoer. De olieterminal MOT aan de noordzijde dient vooral voor (strategische) opslag en afvoer per pijpleiding, dus goede aansluiting op weg en rail zijn niet van belang. Bovendien meren hier de schepen met de grootste diepgang aan, een tweede reden voor een locatie dicht bij de zee-ingang van de Maasvlakte.

Het gebied tussen beide locaties was dus ooit bedoeld voor een hoogovencomplex. Toen dat niet doorging kwam het mooi uit dat inmid-

dels de containeroverslag aan het groeien was. Aanvankelijk gebeurde dit weliswaar niet met schepen met zeer grote diepgang waarvoor de Maasvlakte was aangelegd, tegenwoordig ligt dat echter anders. Overigens steken zelfs de allergrootste containerschepen (diepgang 15,5 m) minder diep dan een bulkcarrier (tot 22 m).

Op de Maasvlakte meerden in 1973 de eerste schepen aan, het jaar van de oliecrisis. De EMO (Europees Massagoed Overslagbedrijf) en de MOT (Maasvlakte Olie Terminal) openden als eerste hun poorten. Pas in 1983 volgde de Delta Terminal van containeroverslagbedrijf ECT. Voor die tijd was ECT actief in het Eem-/Waalhavengebied, maar de omvang van de schepen en de groei van de overslag maakten de uitbreiding op de Maasvlakte noodzakelijk. De sluiting van de oorspronkelijke ECT-terminal in de Eem-/Waalhaven in 2015 markeerde het einde van dit proces van schaalvergroting in het containervervoer.

Het spoor

Van 1977 (om precies te zijn 16 mei) tot 1984 was EMO de enige spoorklant op de Maasvlakte. In de eerste jaren was de verbinding met Botlek via Europoort enkelsporig, aanvankelijk



gewoon als raccordement zonder seinen en bediende wissels. In 1984 startte het spoorvervoer van containers bij ECT. Het containervervoer groeide vanaf toen hard. De viersporige containerterminal (met omloopspoor) op het terrein van de Delta Terminal kreeg het steeds drukker. In de jaren negentig begon het allemaal krap te worden. Eind 2000 werd aan de westzijde van de N15 emplacement Maasvlakte West geopend met achttien sporen. Er kwam een nieuwe terminal met twee portaalkranen voor het lossen en laden van treinen. Hij omvat zeven sporen onder de naam RTW, Rail Terminal West. De oude terminal gaat door het leven als ORT, Oostelijke Rail Terminal. Vanaf dat moment was het originele emplacement Maasvlakte gereserveerd voor kolen- en ertstreinen vanaf EMO, de containers konden op Maasvlakte West terecht. De verbinding van Botlek naar de Maasvlakte werd in de aanloop naar de Betuweroute in stappen dubbelsporig gemaakt. In 1999 was dit voltooid toen de Dintelhavenbrug (tussen Europort en de Maasvlakte) dubbelsporig was. Pas per december 2009 was de Maasvlakte voor elektrische locomotieven bereikbaar, afgezien van een proef in 2001.

In december 2003 werd pas de derde spoorlijn op het spoor aangesloten: chemisch bedrijf LyondellBayer. Vanaf Maasvlakte West werd een fraai spoor noordwaarts langs de duinrand aangelegd. Medio 2005 is de stamlijn langs de vuurtoren uit 1970 verlengd tot het nieuwe terrein van rederij DFDS Tor Line. Het bedrijf was hierheen



De ertstrein van EMO op de Maasvlakte naar Dillingen is de enige in ons land met automatische koppeling. Tussen EMO en de Maasvlakte zijn koppelwagens nodig. Op 11 maart 2016 komen de 6435 en 6423 vanaf EMO en naderen emplacement Maasvlakte. Frank Schouten

verhuisd vanaf de Waalhaven. In september 2008 werd hij verlengd naar containeroverslagbedrijf Euromax, deels eigendom van ECT.

Tweede Maasvlakte

Aan het begin van deze eeuw groeide het containervervoer jaarlijks met tien procent. Er was behoefte aan meer ruimte, speciaal voor schepen met grote diepgang. Tussen 2001 en 2012 is de

containeroverslag in tonnage verdubbeld (cijfers voor heel Nederland, CBS). In 2008 werd gestart met de aanleg van de Tweede Maasvlakte, ten westen van de Maasvlakte in de Noordzee.

Het spoor op de Tweede Maasvlakte werd op 28 oktober 2012 in gebruik genomen. Het ligt aan de zeezijde van het gebied, in een fraaie boog er omheen. Dit wordt de "Buitencontour" genoemd. Er zijn drie terminals op aangesloten.

Het spoor over de Buitencontour van de Tweede Maasvlakte is omgeven door een hek. Op een foto valt dat echter niet erg op. Loc DE805 van RheinCargo is onderweg naar de Euromax. Op de achtergrond is het grootste schip ter wereld te zien, de Pioneering Spirit. Hij is ontworpen om booreilanden in hun geheel op te pikken en af te voeren. Ten tijde van de foto (6 juli 2016) werd hij afgebouwd. Het avondlicht om 20.19 uur zorgt voor de perfecte plaat. Hendrik Bouwknegt





Sommige containertreinen worden samengesteld uit enkele wagensets. Zo nadert locomotief V155 van Ruraltbahn op 27 juli 2016 met slechts vijf wagens emplacement Maasvlakte West. Vanaf het Coloradoviaduct zien we op de achtergrond de APMT 2 Terminal. Hendrik Bouwknegt

Vlak na Maasvlakte West ligt terminal APMT 2 (APM Terminal 2, als opvolger van de APM Terminal 1 naast ECT Delta). Een paar kilometer verder is RWG (Rotterdam World Gateway) aangesloten en op ongeveer dertien kilometer

van Maasvlakte West tenslotte de Euromax. De originele (en veel kortere) verbinding met de Euromax werd opgebroken; op die plaats ligt nu de zeetoeegang van de Tweede Maasvlakte. In 2014 werden achttien extra sporen in dienst

genomen onder de naam Maasvlakte West West (Mvtww). Deze bundel is niet direct aangesloten op de RTW en de ORT. Hij wordt vooral gebruikt om lege wagensets voor langere tijd op te stellen. Bij forse groei van het containervervoer kan in het verlengde van Maasvlakte West de RTW in omvang verdubbelen.

Alle doorgaande treinen van en naar de Buitencontour stoppen kort op de Maasvlakte West of West West. Het ETCS-systeem (beveiligingssysteem) springt automatisch op *shunting*, waarna de machinist opnieuw zijn treingegevens moet invoeren. Je kan je afvragen of die extra handmatige handelingen de vermeende veiligheid van het systeem wel ten goede komen. Een typefout is immers zo gemaakt. Over het tijdverlies hebben we het nog maar niet.

Er is echter reden tot zorg over de groei in de toekomst. Het containervervoer groeit maar nauwelijks (zie ook tweede deel van dit artikel), het vervoer van kolen en erts op het oudere deel van de Maasvlakte is de laatste jaren zelfs minder geworden. In het containervervoer zijn Antwerpen, Hamburg en Bremerhaven geduchte concurrenten. Het Nederlandse spoorvervoer is zich uit de markt aan het prijzen met uit de pas lopende stijging van infrakosten en dure tractie (ETCS). Het is niet vreemd dat langs de Duitse grens ineens inlandterminals (Bad Bentheim, Emmerich) uit de grond ploppen, alleen om het ongunstige Nederlandse spoor klimaat te omzeilen.

Het is te hopen dat dit een min of meer tijdelijke inzinking is. Alleen het bouwen van grote

Vanaf het Coloradoviaduct is de RTW (Rail Terminal West) van ECT goed te zien. Hij is hier in het midden in beeld, achter de raadselachtige stelling waar de trein onderdoor rijdt. Op 6 juli 2016 is loc TS 107 van TrainServices onderweg van Maasvlakte West naar Euromax. De bestickering van deze loc verwijst naar de Port Shuttle: een dienst van TrainServices die diverse spoorterminals in het Rotterdamse havengebied met elkaar verbindt. Hendrik Bouwknegt





RheinCargo rijdt gemiddeld twee tot drie kolentreinen per dag van de Maasvlakte naar Duitsland. Op 27 augustus 2016 dendert de DE 679 met 39 beladen wagens vlak voor Waalhaven Zuid langs de City Terminal van ECT. Eind 2015 werd deze gesloten; alle activiteiten vinden nu op de Maasvlakte plaats. In de verte zijn twee kranen zichtbaar die Steinweg op de Hartel Terminal op de Maasvlakte niet meer nodig heeft. Hendrik Bouwknegt

nieuwe containerterminals is niet voldoende, zo leert de harde praktijk. De economie moet meewerken en de Rotterdamse haven moet zich op meerdere gebieden weten te onderscheiden van omliggende, concurrerende havens.

Sporen en treinen

De verbinding tussen Maasvlakte West en Euro-max is dubbelsporig, maar niet geëlektrificeerd. De baanvaknelheid is 80 km/u, maar die snelheid wordt zelden gehaald. De lijn is met hoge seinen in enkele blokken beveiligd. Aan weerszijden staan hekken, ook tussen beide sporen. Voordeel daarvan is dat bij werk aan het spoor het nevenspoor gewoon in dienst kan blijven. Nederland is overigens (voor zover bekend) het enige land waar normaliter ook het nevenspoor buiten dienst moet, over een ongunstig spoorklimaat gesproken. Op enkele plekken staan schermen om opwaaiend duinzand tegen te houden. De Maasvlakte verwerkt dagelijks tientallen blok-treinen: vooral containers, kolen en erts. Vrijwel alle spoorvervoerders die in ons land actief zijn geven er *acte de présence*. De meeste treinen rijden met elektrische tractie. De Havenspoorlijn is uitgerust met de spanning en beveiliging van de Betuweroute. Hierdoor zijn oude E-locs zoals de 1600 en een groot deel van de vloot 6400^{en} van DB Cargo er niet aan te treffen.

Sommige containertreinen bedienen meerdere terminals. Het gaat dan om de vier containerterminals op de Maasvlakte zelf en/of terminals in Europoort (P&O), Botlek (Bertschi en C.RO), Pernis (CTT) en het grote Rail Service Center Rotterdam Waalhaven Zuid. Vervoerders zijn hier niet enthousiast over. Per terminal is men uren bezig en de kwetsbaarheid is groot: er is al gauw een terminal waar het los- of laadproces

vertraging oplevert. DB Cargo bedient de Maasvlakte elke werkdag in de middag met een Unit Cargo-trein vanuit Kijfhoek. Meestal heeft die alleen ketelwagens voor Lyondell bij zich. Een enkele keer per week bedient hij op de heenweg enkele klanten op Europoort, maar meestal rijdt hij daar door en is de eerste activiteit op de Maasvlakte twee uur lang koffie drinken.

Opvallend op de Maasvlakte is dat veel spoor-aansluitingen dubbelsporig zijn en of uitgerust met bediende wissels en seinen. De schaal van het vervoer maakt dit logisch. Elders in het land treffen we dit veel minder aan.

Op de emplacementen worden de "processporen" door de treindienstleider toegewezen aan treinen (en dus vervoerders). Er ligt een basisplanning via de jaardienst onder waarin is getoetst of het allemaal wel past. Daarin zijn sporen op bepaalde tijden (*slots*) toegewezen aan treinen. Daarnaast kunnen vervoerders sporen huren. Ze kunnen er locomotieven of lege wagensets gedurende langere tijd opstellen. Wanneer een vervoerder aan ziet komen dat hij een spoor langer nodig heeft dan voorzien geeft hij dit zo snel mogelijk door. Met soms wat schuifwerk is wel een oplossing te vinden.

Dienstregelingpunten

Bijzonder van de Maasvlakte is dat het gebied veel "dienstregelingpunten" kent. Nadeel voor vervoerders is dat een trein dan pas kan rijden als hij een treinnummer, pad en de bijbehorende vereisten heeft. De wagenlijst (gekoppeld aan het treinnummer) moet geheel in orde zijn en alles moet exact kloppen. Voorbeeld: een trein staat gepland om na lossing op de RTW door te rijden naar de Euromax. De ECT besluit echter de trein te behandelen op de ORT.

De dienstregeling moet dan gewijzigd worden van vertrekstation Maasvlakte West Noord naar Maasvlakte West. Het treinnummer kan wel worden gebruikt, echter de dienstregeling én de wagenlijst moeten worden gewijzigd. Zo komt iedereen de tijd wel door. Wanneer er niet zo veel dienstregelingpunten waren zou een simpele wijziging van het toegewezen pad volstaan. Van een trein die richting Maasvlakte rijdt neemt de vervoerder tijdig contact op met de terminal van bestemming. De terminal geeft dan aan wanneer er plaats is voor lossen en/of laden en op welk spoor. Elke trein heeft een bepaalde slottijd, maar afwijkingen zijn aan de orde van de dag. Slots op een terminal zijn meestal vier tot twaalf uur lang. De vervoerder dient vervolgens een orderaanvraag in bij ProRail waarin hij zijn wensen aangeeft. Dit is alleen van belang bij afwijkingen, normaliter volstaat de normale geplande dienstregeling. Soms is een paar uur opsteltijd op Maasvlakte West nodig, in andere gevallen kan hij zo "naar binnen". Zodra de terminal aangeeft dat de trein kan opstomen naar de terminal meldt de machinist zich via GSM-R bij de treindienstleider en krijgt hij een rijweg.

Afwijkingen

De processen zijn allemaal keurig efficiënt gepland, maar afwijkingen komen veel voor. Treinen uit het buitenland kunnen op hun lange route overal vertraging oplopen. Bij containerterminals kan het gebeuren dat een container die op de trein geladen moet worden niet tijdig naast de trein staat. Oorzaak is meestal dat hij door grote drukte niet tijdig uit de *stack* (een stapel containers) kan komen. Containers gaan namelijk niet rechtstreeks van het zeeschip op de trein, maar via tussenopslag. Daarvandaan gaan



LTE is beperkt actief in het containervervoer. Op 26 juli 2016 is de 6409 onderweg van Maasvlakte West naar de Euromax. Hij is juist onder het Coloradiaduct door gereden. Achter de drie containers van rederij Evergreen is de toegangspoort van de APMT 2 Terminal voor vrachtwagens te zien. Vlak achter de foto graaft de spoorpoort van die terminal. Hendrik Bouwknegt

ze met MTS'en (Multi Trailer System, een kort treintje op luchtbanden) naar de spoorterminal. Een enkele keer constateert de wagenmeester (of de machinist met die bevoegdheid) dat een container op de wagon niet op alle vier de penen staat. Elk hoekpunt van de container moet daarmee aan de wagon bevestigd zijn. In zo'n

geval moet de container omhoog gehesen worden, waarna de bewuste pen alsnog uitgeklopt kan worden. Zoiets vreet tijd. Anders dan bij vrachtwagens worden *twistlocks* (waarbij de container wordt vastgedraaid aan het steunpunt) niet gebruikt. Schokken en extreme bewegingen komen in het spoorvervoer niet voor.

De APMT 2 Terminal is door de vele hekken slecht te fotograferen. Op 27 juli 2016 komt de 6423 de spoorpoort uit. Hij rijdt net de aansluiting op de dubbelsporige stamlijn langs de Buitencontour op. Over ongeveer 200 meter gaat hij onder het Coloradiaduct door, kort daarna is hij op emplacement Maasvlakte West. Hendrik Bouwknegt



Curieus is dat sommige containerterminals tijdens de schaft meer dan een half uur geen enkele activiteit verrichten. En dat is uiteraard drie keer per dag het geval: in de vroege, late en nachtdienst. De laatste tijd is de dienstuitvoering op de grootste containerterminal, ECT Delta, goed op orde. Zwakke broeder is nu de Euromax, zo luidt het in kringen van spoorvervoerders.

Bij EMO kan vertraging bij het laden van kolen of erts ontstaan als het flink vriest of er defecten zijn aan de lopende banden die de grondstof aanvoeren naar de wagonbelader. Ook komt het wel eens voor dat een wagon scheef wordt beladen en een van beide draaistellen te zwaar wordt belast. Bij erg ruw beladen wil er ook nog wel eens een wagon defect raken.

Interne baan

Elke containerterminal heeft zijn eigen spoorterminal. Voor de meeste bestemmingen is dat verre van ideaal: elke terminal afzonderlijk haalt nooit de volumes die nodig zijn voor minimaal één rechtstreekse trein per dag. Treinen die op meerdere terminals een paar wagens oppikken om samen een lange trein te formeren zijn logistiek kwetsbaar.

De komende jaren zal een interne baan voor MTS'en tussen de terminals aangelegd gaan worden. In eerdere plannen was hij al opgenomen, samen met een openbare spoorterminal. Beide sneuvelden omdat de terminal dure grond zou vergen en er geen exploitant gevonden kon worden (Nieuwsblad Transport, 24 juli 2013). Niet alleen de vakbonden waren tegen, maar naar verluidt ook ECT. Destijds lagen ECT en het Havenbedrijf vaker met elkaar overhoop, met name omdat ECT monopolist wilde blijven

en het Havenbedrijf concurrentie toejuichte. Inmiddels zijn die plooiën gladgestreken. Van een nieuwe terminal is geen sprake meer; kennelijk is het pleit achter de schermen in het voordeel van de huidige spoorterminal van ECT beslecht. Punt van aandacht is hoe de extra overslagkosten van de interne baan gedekt moeten worden. Van de terminal moet de container immers op een ander voertuig worden overgeslagen in plaats van direct op de trein. Ook het omgaan met vertrouwelijke klantinformatie is een punt. Het is tegen-natuurlijk dat ECT een container van concurrent RWG gaat overslaan op de spoorterminal, hoe neutraal men in de statuten ook mag zijn.

Druk waarmee?

Wie als buitenstaander containeremplacement Maasvlakte West een middagje gadeslaat, verbaast zich over de spoorse logistiek. Af en toe komt een trein binnen of vertrekt richting de Betuweroute, soms wordt een trein op een terminal geplaatst. Meestal echter gebeurt er op het oog weinig. Met een paar bewegingen per uur is de koek meestal wel op. Elke vervoerder heeft zijn eigen proces met (op het oog althans) langdurige perioden van stilstand. Enkele kleinere vervoerders besteden de *last mile* op de Maasvlakte of het hele havengebied uit aan RRF, TrainServices of een ander. Verregaande samenwerking in de spoorbranche zou tot meer efficiency leiden, denkt de eerder genoemde buitenstaander. Wellicht is de behoefte om het

proces geheel in eigen hand te houden sterker dan het streven naar efficiency. Of misschien is het niet zo inefficiënt als het lijkt.

De klanten

De grote containerterminals: ECT, Euromax, RWG en APMT 2

De Rail Terminal West (RTW) en Oostelijke Rail Terminal (ORT) zijn eigendom van gigant ECT. Ze slaan containers over voor ECT's Delta Terminal en voor de naburige terminal APMT 1. APMT 1 is onderdeel van de Møller-Maersk Group, net als zusterterminal APMT 2, dat gelegen is op de Tweede Maasvlakte. Die groep is ook eigenaar van rederij Maersk.

In 2014 werden op de spoorterminals van ECT (ORT en RTW op de Delta en de Euromax) 404.000 containers overgeslagen. Dat was ten opzichte van het slechte jaar 2013 weliswaar een stijging van zes procent, maar nagenoeg gelijk aan 2011 en 2012. Bij de aanleg van de Tweede Maasvlakte heeft het Havenbedrijf Rotterdam opgelegd dat in 2035 65 procent van het containerverkeer van en naar de Maasvlakte via de binnenvaart en het spoor wordt afgewikkeld. In 2020 wil de havenbeheerder dat er vijftig procent meer containers per spoor worden vervoerd dan in 2013, en dat het spoorandeel in het achterlandvervoer twintig procent bedraagt. Of het Havenbedrijf in staat is die harde opstelling te handhaven moet in de praktijk blijken.

In een artikel uit 1997 (De Koppeling, 12 september 1997) bij de start van de aanleg van emplacement Maasvlakte West werd gesteld dat in 2010 jaarlijks bijna anderhalf miljoen (!) containers op de Maasvlakte op het spoor zouden worden overgeslagen. Daarbij steekt de gereali-seerde 404.000 mager af.

Er is nog een fraai voorbeeld over getemper-de groei. Bij de opening van de zevensporige containerterminal RTW eind 2000 werd verwacht dat een tweede soortgelijke terminal er in 2002/2003 zou zijn, dus ongeveer twee (!) jaar later (Nieuwsblad Transport, 1 december 2000). Hij is er nog steeds niet, zoals eerder gememo-reerd in dit artikel.

Punt van zorg in de grootste haven van Europa is dat de wereldwijde groei van het container-vervoer veel lager is dan eerder voorzien, en Antwerpen gestaag marktaandeel wint. In 2015 daalde het aantal containers in Rotterdam zelfs met 0,5 procent (persbericht Port of Rotterdam, 15 januari 2016). Daarmee zijn de grote nieuwe terminals op de Tweede Maasvlakte natuurlijk nooit rendabel te krijgen.

Cijfers per terminal zijn niet voorhanden. Veruit de grootste is RTW, gevolgd door ORT en Euromax. APMT 2 neemt een middenpositie in, RWG lijkt de minst drukke qua spoorvervoer. In Rail Magazine 334 is een uitgebreide tabel met alle containertreinen opgenomen; stand van eind maart 2016. Het aantal spoorvervoerders bij de terminals neemt wèl gestaag toe, een leuke ontwikkeling voor

Het Coloradoviaduct biedt diverse fotomogelijkheden. Op 24 juni 2016 komt de 6427 met twaalf ketelwagens van Lyondell. Het is 17,51 uur, hij is iets later dan normaal. De wagens zijn zoals gebruikelijk de enige voor de Unit Cargo-trein van de Maasvlakte naar Kijfhoek. De overweg ter hoogte van de tweede ketelwagen heeft geen functie meer, maar is nog keurig in dienst. Hendrik Bouwknegt



hobbyisten. Het drijft echter de kosten van het spoorvervoer op, omdat één containershuttle bij meerdere terminals langs moet voor laden en/of lossen. Bij APMT 2 zien we Rurtalbahnhof, TrainServices, DB Cargo en Locon regelmatig. RWG ontvangt TrainServices, RRF, Rurtalbahnhof en LTE (in opdracht van TX Logistiek).

Steinweg

De Hartel Terminal van Steinweg is in 2009 aangelegd voor nooit van de grond gekomen overslag van Braziliaanse staalplakken voor Duisburg. Hij ligt aan het begin van de Maasvlakte, op de strook tussen de N15 en de Mississippihaven. Steinweg gebruikt de Hartel Terminal sindsdien voor de overslag van aluminium. DB Cargo haalt gemiddeld één keer per week een paar schuifwand- of rongenwagens met aluminium voor Oostenrijk of Duitsland. Andere spoorvervoerders zijn er nooit gesignaleerd

EMO

EMO heeft last van de *Energiewende* die vooral in Duitsland aan de gang is. Traditionele brandstoffen zoals steen- en bruinkool worden vervangen door zwaar gesubsidieerde, maar schonere bronnen als zonne- en vooral windenergie. Dit heeft zijn weerslag op het kolenvervoer, dat in enkele jaren tijd danig verminderd is. DB Cargo rijdt gemiddeld drie tot vier kolentreinen per dag naar Duitse energiecentrales en staalfabrieken, zoals in Anglberg, Großkrotzenburg, Neunkirchen, Fürstenhausen en Dillingen. De treinen zijn samengesteld uit DB-wagens type Falns, meestal 44 stuks. Een duo 189'ers rijdt ze vanaf de Maasvlakte via de Betuweroute naar Duitsland. Ook RheinCargo ondervindt last van de Duitse voorliefde voor schone energie. Het aantal kolentreinen vanaf EMO is geslonken. Achter een robuuste diesellocomotive type Class 66 gaan maximaal twaalf kolentreinen per week naar Moers, vanwaar ze doorgaan naar energiecentrales in het Ruhrgebied en het Saarland. Maximaal enkele keren week rijdt RheinCargo de kolentrein naar Möllen, die ook enkele keren vanuit Sloe of Amsterdam vertrekt. De andere slag van deze trein heeft

standaard Amsterdam Westhaven als vertrekpunt. Captrain rijdt op werkdagen met een TRAXX-locomotive een kolentrein naar de cokesfabriek in Bottrop. De bruine On Rail-Falns'ers zijn begin 2016 vervangen door blauwe ERR-exemplaren.

Vanaf november 2015 was LTE zes keer per week te gast met een kolentrein voor Bexbach. Eind maart 2016 stopte het vervoer, gericht op de energiepiek in het winterhalfjaar. LTE reed tussendoor op 22 februari van dit jaar op proef een kolentrein met wagens type Eanos naar Oostenrijk, dat helaas geen structureel vervolg heeft gekregen.

Het ertsvervoer naar de hoogovens van Rogesa in Dillingen (in het Duitse Saarland) was jarenlang een constante factor. Er reden dagelijks zes treinen, samengesteld uit gelede DB wagens van het type Falrs. Dit was goed voor een vervoersvolume van zo'n zes miljoen ton jaarlijks, vijftien procent van het spoorvervoer in Nederland. De laatste jaren is er de klad in gekomen en schommelt het aantal rond de vier dagelijkse treinen. De 189'ers die deze treinen rijden zijn voorzien van de automatische koppeling die ook de zware ertswagens hebben. De krachten zijn te groot voor de traditionele schroefkoppeling.

EMO zet voor het laden van de kolen- en erts-treinen onder de wagenbeladers gele rangeerrobots in, die op afstand vanuit een controlekamer bediend worden.

RCT Kramer

Captrain bereed in 2012 voor het laatst de spoor aansluiting (nabij de EMO) voor het uithalen van de containertrein naar Schkopau. Deze viel op door de oranje UBC-bulkcontainers met plasticorrels. De ontvanger wisselde de Engelse producent in voor BP in Geel (Vlaanderen), vanwaar Crossrail (en inmiddels DB Cargo) het vervoer overnam met de inzet van silowagens. Daarna werd het stil, tot begin 2015 Locon RCT Kramer wekelijks ging aandoen voor de containerdienst op Straatsburg.

Op 7 maart en 11 mei verraste DB Cargo door containertreinen bij RCT te plaatsen, die beide keren geheel uit witte koelcontainers bestonden. Ze bevatten groente en fruit uit Israël, dat in de Slo-

veense havenstad Koper aan land was gekomen. De containers gingen met vrachtwagens naar de Kloosterboer-vestiging elders op de Maasvlakte. Tezamen met eenzelfde soort trein die Locon op 16 april reed naar de BOW Terminal van Kloosterboer in Vlissingen Sloe, betroffen het proeven om te beoordelen of spoorvervoer een grotere rol kan spelen. Of het tot een structureel vervolg zal komen is nog niet bekend.

Hoe komen we daar?

Met de auto naar de Maasvlakte via de A15 – N15 is voor de meeste mensen een heel eind. Ter plekke is het goed zoeken naar de bereikbaarheid van fotostekken. Bescheiden mogelijkheden biedt de lijn tussen emplacement Maasvlakte en de EMO, fraaier is de lijn naar chemisch bedrijf Lyondell met een levensgroot stopcontact van de energiecentrale als fotomotief. De Buitencontour staat geheel in de hekken, maar vanaf de duinrand vallen die niet erg op. Er loopt over een groot deel een handige parallelweg bijna op de kruin van de dijk.

Aanrader van uw redactie is het viaduct vlak ten noorden van de Delta. Als de zon schijnt kan men in de ochtend treinen vanaf de Euramax, RWG en APMT 2 leuk platen. Aan het begin van de avond (zomermaanden) zijn vertrekkende treinen vanaf Maasvlakte West naar die terminals een mooi doel.

Parkeren is op de Maasvlakte een probleem, men moet soms een flink eind lopen. Per fiets vanaf Rotterdam Centraal is het 55 (!) kilometer. Al vaker aangeprezen in dit tijdschrift is de RET Ferry van Hoek van Holland naar de Maasvlakte, prima geschikt voor fietsen en een geweldige attractie. Op de heenweg langzaam varen ter hoogte van het zeehondenstrandje is vaste prik ("rechts ken u zeehonden zien leggen"). De steiger van de Ferry op de Maasvlakte is bij Rhenus, op vijf kilometer van het fotoviaduct. Eventueel kan men bij het sympathieke Future Land (uitleg over de Tweede Maasvlakte) uitstekende koffie met wat lekkers scoren. Fietsen van Future Land naar de Euramax via de Buitencontour kost bijna een uur. De afstanden hier zijn enorm.

De terminal van DFDS Tor Line was in 2005 de vierde klant op de Maasvlakte na EMO, ECT en Lyondell. Op 3 maart 2011 komt de 6438 de poort uit. Later dat jaar ging de terminal over naar Rhenus. De sporen in een boog naar rechts op deze foto werden in 2013 rechtgetrokken. Op de foto buiten beeld links ligt de steiger van de RET Ferry van en naar Hoek van Holland. Frank Schouten



Legenda sporen

- Bestaand (goederen)spoor
- Opgebroken goederenspoor
- Nieuw aangelegd goederenspoor
- Gepland goederenspoor

- 1 Emplacement Maasvlakte Oost
- 2 Emplacement Maasvlakte West
- 3 Uitbreiding emplacement Maasvlakte West West, sinds 2014
- 4 Douanescan
- 5 Steinweg Hartel Terminal, sinds 2010
- 6 EMO erts
- 7 EMO kolen
- 8 Rotterdam Container Terminal
- 9 ECT Oostelijke Rail Terminal (ORT), verbinding Maasvlakte Oost opgebroken 2014
- 10 ECT Rail Terminal West (RTW)
- 11 Lyondell
- 12 Rhenus Logistics, infrawijziging 2013
- 13 Fietsveer Hoek van Holland - Maasvlakte (RET)
- 14 Voormalige hoofdlijn Yangtzehaven, opgebroken eind 2012
- 15 APMT 2 Terminal, sinds 2015
- 16 RWG Terminal, sinds 2015
- 17 Buitencontour, sinds 2012
- 18 Euromax Terminal, sinds 2008

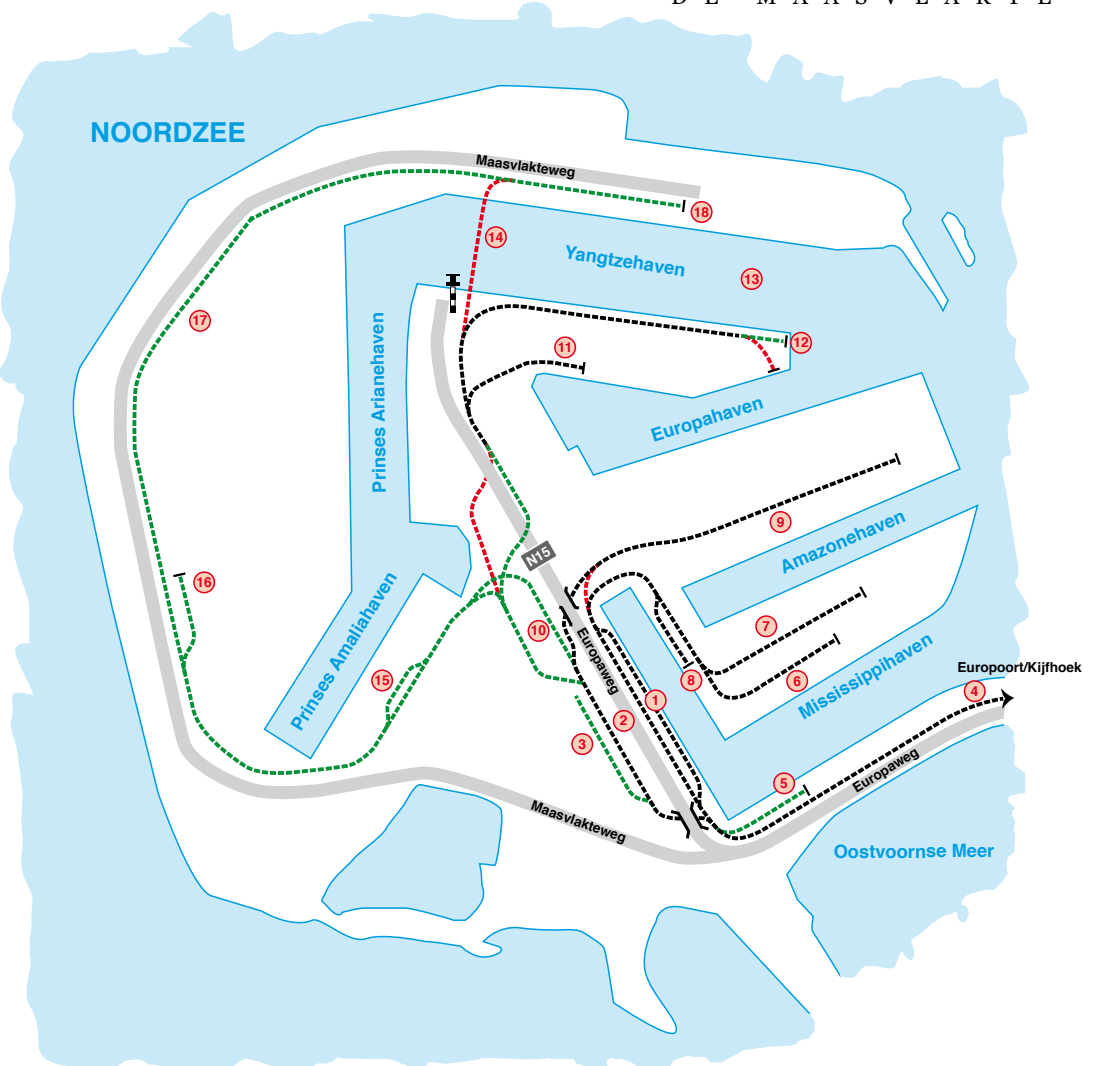
LyondellBasell Covestro

Na een naamswijziging van beide moederbedrijven van LyondellBayer gaat het chemisch complex nu door het leven als LyondellBasell Covestro Manufacturing, een hele mond vol. Wij houden het maar op Lyondell, hoewel niet geheel correct. Het spoorvervoer is al jaren constant met de afvoer van styreen (gevaarlijke stoffencode UN 2055) en propyleenoxide (UN 1280) in ketelwagens. DB Cargo haalt dagelijks aan het einde van de middag tussen de tien en vijftien wagens uit, die via het UC-netwerk uitwaaieren over heel Europa.

Styreen gaat vooral naar Oostenrijk (met name Sankt Pölten; met styreenwagens van Vopak TTR en Shell Moerdijk vanaf Kijfhoek als bloktrein), Tsjechië en Duitsland. Propyleenoxide reist naar Polen, Duitsland, Slowakije, Frankrijk, België (Antwerpen) en binnenlands via Köln-Gremberg en Bad Bentheim naar Delden. Een enkele keer per maand rijdt DB Cargo een bloktrein styreen naar het Poolse Oswiecim Monowice, die overigens doorgaans vanaf Vopak TTR in Botlek vertrekt. Dit jaar zijn Locon en RRF enkele keren bij het bedrijf gesignaleerd om styreenwagens op te halen, die met het Retrack-netwerk van VTG Rail Logistics Europa in gaan. De bestemming is de schrijvers van het artikel niet bekend.

Rhenus

Het spoorvervoer bij Rhenus (in het begin onder de naam DFDS Tor Line) kent de laatste jaren geen regelmaat. Maandenlang kan DB Cargo niet langs komen, waarna er plots een meestal kort durende opleving is. Soms gaat aluminium in schuifwandwagens naar Oostenrijk of staal naar Duitsland. In februari dit jaar ontving Rhenus vijf keer een wagensgroep met grote, zware contragewichten van een grote hijskraan van een Duitse vestiging van Liebherr. De betonnen gevaartes hadden veel weg van aluminiumblokken. In de beginjaren kwamen er zelfs containertreinen van Rail4chem en ERS Railways. Het spoor naar Rhenus loopt fotogeniek langs de laatst gebouwde vuurtoren van ons land. ▲



Meer lezen over
goederenvervoer
in Nederland?

Koop dan het boek:
**Goederentreinen
in Nederland
2004-2015**

Hendrik Bouwknecht
Harold de Groot
Rob Meijer
Frank Schouten

**SCAN EN GA
DIRECT NAAR
DE SHOP! >>**



176 bladzijden
volledig in kleur!
€ 39,95

UITGEVERIJ
UQUILAR