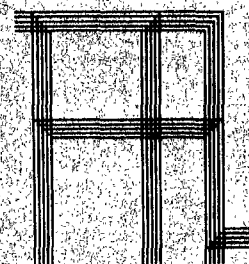


ZZ-d39^c



rapport van subgroep c:
goederenvervoer

maart 1985

ZUIDELIJKE TAK RINGSPORWEG AMSTERDAM

GOEDERENVERVOER

<u>Inhoudsopgave</u>	<u>pagina</u>
1. Reorganisatie wagenladingenvervoer	1
2. Functie Watergraafsmeer en verbindingbaan richting Utrecht	2
3. Goederenvervoersstromen via Amsterdam CS of de Ringspoorweg	3
3.1 Vervoersrelaties	3
3.2 Goederenvervoer via Amsterdam CS	4
3.3 Goederenvervoer via de Ringspoorweg	5
4. Goederenvervoersprognose	6
5. Invloed goederenvervoer op behoefte Ringspoorweg	8
6. Conclusies	9

Tabellen

- Omvang van het commerciële goederenvervoer via Amsterdam	10
- Aantallen goederentreinen transiet Amsterdam	11



sept 1985.

1. Reorganisatie wagenladingenvervoer

Bij het NS-goederenvervoer wordt onderscheid gemaakt tussen wagenladingenvervoer (voorheen gespreid vervoer genoemd), vervoer van treinladingen (voorheen gesloten vervoer), gecombineerd vervoer (in Amsterdam: containers) en systeemvervoer (VAM).

Ten aanzien van het wagenladingenvervoer is een nieuwe situatie ontstaan door de sluiting in juni 1984 van Watergraafsmeer als Regionaal Beheerspunt (RBP). Hierbij is de sorteerfunctie van Watergraafsmeer voor dit vervoer verdwenen. Deze sorteerfunctie bestond uit het hergroeperen van aankomende buurtgoederentreinen tot vertrekkende groepswagenladingentreinen en van aankomende groepswagenladingentreinen tot vertrekkende buurtgoederentreinen.

De buurtgoederentreinen zijn afkomstig van c.q. bestemd voor de bedieningspunten van het via Amsterdam verzorgde gebied; de groepswagenladingentreinen rijden tussen de Regionale Beheerspunten op het NS-net.

Het sluiten van Watergraafsmeer als RBP heeft geen invloed op het vervoer van treinladingen (gesloten vervoeren), op gecombineerd vervoer en op het systeemvervoer.

De sorteerfunctie van Watergraafsmeer in het wagenladingenvervoer is overgenomen door Kijfhoek en Amersfoort en voorts in beperkte mate door Amsterdam Westhavenwegemplacement.

Het verzorgingsgebied van het Westhavenwegemplacement zal voorlopig alleen omvatten het Westelijk havengebied, Noord-Holland benoorden het Noordzeekanaal (exclusief Hoogovens) en enkele nabij Amsterdam CS gelegen bedieningspunten.

Teneinde de noodzaak van uitbreiding op korte termijn van het Westhavenwegemplacement te voorkomen, zal de behandeling van het wagenladingenvervoer voor/van de Hoogovens te Amersfoort geschieden zolang daar nog plaats is; bij toenemend goederenvervoer zal deze behandeling naar verwachting weer naar Amsterdam (Westhavenwegemplacement) worden overgebracht, met uitbreiding van de sporencapaciteit aldaar.

Voor uitbreiding van dit emplacement bij toenemend goederenvervoer alsmede voor het eventueel opstellen van reizigersmaterieel, de mogelijke vestiging van een mini-werkplaats voor diesellocomotieven (ter vervanging van de werkplaats te Watergraafsmeer) en van een openbare laad- en losplaats ter vervanging van die aan de Cruquiuskade, is ruimtereservering gewenst.

De Gemengde Projectgroep 5 (STA) houdt rekening met de mogelijkheid van tracé-reservering voor een aansluiting van het Westhavenwegemplacement op de lijn Amsterdam - Haarlem, nabij Geuzenveld of Sloterdijk, ten behoeve van de verbinding met Kijfhoek.

2. Functie Watergraafsmeer en verbindingssbaan richting Utrecht

Watergraafsmeer behoudt nog een beperkte functie voor het lokale goederenvervoer; de wagens voor de bedieningspunten aan de oostzijde van CS worden in bonte volgorde naar Watergraafsmeer afgevoerd en daar per bedieningspunt fijngesorteerd.

Het grootste deel van het emplacement Watergraafsmeer zal worden ingericht voor het opstellen en reinigen van reizigersmaterieel en het opstellen van tijdelijk terzijde gesteld goederenmaterieel.

Daarnaast behoudt Watergraafsmeer een bufferfunctie voor doorgaande goederentreinen via Amsterdam CS - Weesp - Hilversum v.v. en via Amsterdam CS - Breukelen - Rotterdam of Utrecht v.v.¹⁾. Te

Watergraafsmeer moeten wachtsporen beschikbaar blijven waar goederentreinen kunnen wachten op een geschikt moment voor doorvoer, zowel richting Amsterdam CS als richting Weesp en richting Breukelen.

Per rijrichting is een wachtspoor nodig, dus vier in totaal. Samen-gebruik is niet mogelijk, omdat de wachtsporen voor de goederentreinen Amsterdam - Weesp v.v. zijn gesitueerd langs de spoorlijn Amsterdam - Weesp aan de zuidzijde van Watergraafsmeer, en de wachtsporen voor treinen Amsterdam - Breukelen v.v. aan de noordzijde, aansluitend op de verbindingssbaan.

¹⁾ Tenminste zolang de Ringspoorweg geen alternatief kan zijn voor de route via CS, zie paragraaf 3.3.

Daar op het traject via Weesp het verkeer van reizigerstreinen aanmerkelijk intensiever zal worden als gevolg van de Flevolijn, zal er enige verschuiving van goederenverkeer naar de route via Breukelen plaatsvinden.

Op deze route is op het traject Amsterdam CS - Amstel - Bijlmer de capaciteit voor goederentreinen echter nu reeds zeer beperkt. Deze zal nog verder afnemen als een overstapmogelijkheid op de Zuidtak wordt geboden, hetzij te Bijlmer, hetzij te Duivendrecht. Er blijkt dan geen ruimte meer voor goederentreinen aanwezig te zijn. Goederentreinen richting Breukelen zullen derhalve in toenemende mate via de huidige verbindingssbaan Watergraafsmeer - Duivendrecht-aansluiting worden geleid. Het belang van deze verbinding neemt daarmee weer toe, na een aanvankelijke afname door de sluiting van Watergraafsmeer voor het wagenladingsvervoer.

Met het via Watergraafsmeer laten rijden van goederentreinen richting Breukelen wordt bovendien voorkomen dat deze goederentreinen nabij Amsterdam CS gelijkvloers moeten oversteken naar de aan de noordzijde gelegen sporen richting Zaandam en Amsterdam Westhavens.

De verbinding van Watergraafsmeer met de Zuidtak en met de lijn Amsterdam - Utrecht (richting Utrecht) dient tevens voor het vervoer van ledig reizigersmaterieel via de Ringspoorweg en via Utrecht. De verbinding is ook zeer waardevol gebleken als omleidingsroute bij stremming van het treinverkeer via Amsterdam Amstel.

Er is nog onderzoek gaande of de spooraansluiting met het Industriegebied Amstel moet worden gehandhaafd.

3. Goederenvervoersstromen via Amsterdam CS of de Ringspoorweg

3.1 Vervoersrelaties

Uitgaande van vorengenoemde situatie, zal in de volgende relaties goederenvervoer via Amsterdam CS of via de Ringspoorweg moeten worden geleid:

a. Westelijk havengebied en

- richting Utrecht/Ruhrgebied v.v. (treinladingen erts en kolen)
- richting Amersfoort v.v. (wagenladingentreinen)
- Watergraafsmeer v.v. (buurtgoederentreinen).

Indien de aansluiting van het Westhavenwegemplacement op de lijn Amsterdam - Haarlem ontbreekt:

- richting Rotterdam via Breukelen v.v. (buurtgoederentreinen: Kijfhoek; treinladingen: containertreinen, graan).

b. Hoogovens en

- richting Breukelen of Hilversum naar/van Duitsland, België (treinladingen)

- richting Amersfoort v.v. (buurtgoederentreinen).

c. Overig Noord-Holland en

- Watergraafsmeer of richting Amersfoort v.v. (VAM-vervoer)

- Haarlem - Amersfoort v.v. (buurtgoederentreinen).

3.2 Goederenvervoer via Amsterdam CS

De reorganisatie van het wagenladingenvervoer heeft tot gevolg, dat er minder goederentreinen via Amsterdam CS rijden dan voorheen.

Het aantal goederentreinen via Amsterdam CS kan nog verder worden verminderd door de aanleg van de verbinding tussen de lijn Haarlem - Amsterdam en het Westhavenwegemplacement.

Voor het merendeel van de goederentreinen via Amsterdam CS zou de volledig uitgevoerde Ringspoorweg een alternatief kunnen bieden. Opge-merkt moet worden, dat als gevolg van het toenemende aantal reizigers-treinen te Amsterdam CS de reizigersdienst en de goederendienst elkaar aldaar steeds meer hinderen; hierop wordt, mede op basis van de goederenvervoersprognose, nader ingegaan in paragraaf 5 "Invloed goederenvervoer op behoefte Ringspoorweg".

3.3 Goederenvervoer via de Ringspoorweg

Indien goederenvervoer via de Ringspoorweg zal worden geleid, dan is de volgende infrastructuur nodig¹):

- in alle gevallen: de verbindingsboog tussen de Westelijke en de Zuidelijke tak van de Ringspoorweg;

bovendien

- voor treinen naar en van het Westhavenwegemplacement: de daarvoor ontworpen rechtstreekse verbinding tussen dit emplacement en de Westelijke tak van de Ringspoorweg;
- voor treinen naar en van de Hoogovens en overig Noord-Holland be-noorden het Noordzeekanaal: de verbindingsboog tussen de Ringspoorweg en de Hemlijn richting Zaandam (de z.g. Hemboog);
- voor treinen richting Breukelen: de verbindingsboog tussen de Zuidelijke tak vanuit de richting RAI en de lijn Amsterdam - Utrecht.

N.B.: Omleiding via Weesp - Hilversum kan een alternatief zijn, zolang de Gooilijn of de kruisingen bij Blauwkapel en Lunetten niet overbelast raken.

De verbinding tussen de lijn Utrecht - Amsterdam uit de richting Utrecht via de Zuidelijke tak naar Watergraafsmeer en v.v. blijft in gebruik als omleidingsroute en voor het vervoer van ledig reizigersmaterieel.

In het rapport Ringspoorweg, Westelijke tak van de Projectgroep Rail 4 is vermeld, dat er 's nachts geen goederenvervoer via de Westelijke tak zou behoeven plaats te vinden, aangezien de route via Amsterdam CS dan voldoende capaciteit biedt (blz. 12).

Als konsekwentie zal er 's nachts in dat geval ook geen goederenvervoer zijn op de Zuidelijke tak tussen de Riekerpolder en de lijn Amsterdam - Utrecht.

¹) Uitgangspunt is, dat de Schiphollijn blijft uitgesloten voor goederenvervoer.

4. Goederenvervoersprognose

Voor het trein- en wagenladingsvervoer via Amsterdam CS (respectievelijk de Ringspoorweg) is een nieuwe prognose opgesteld in samenwerking tussen de NS en het Gemeentelijk Havenbedrijf (GHB) Amsterdam, die mede gebaseerd is op gegevens van de Hoogovens.

Gezien de onzekere economische ontwikkelingen op lange termijn moeten deze prognoses met de uiterste voorzichtigheid worden gehanteerd.

De gegevens zijn in de tabel op blz. 10 samengevat.

De prognose betreft de geraamde jaartotalen voor de jaren 1990 en 2000 voor de relaties die via Amsterdam CS (c.q. de Ringspoorweg) zullen rijden. Ter vergelijking zijn de jaarlijks vervoerde tonnages opgenomen van de jaren 1981 en 1983.

Toelichting bij de prognose:

Hoogovens

Het verbreken van het samenwerkingsverband met Hoesch (Estel) in 1982 heeft een nadelige invloed gehad op de productie en het vervoer, zie de tabel.

Voor 1990 en 2000 wordt een geleidelijk tot de capaciteitsgrens toenemende bezetting van de huidige productiecapaciteit verwacht. De vervoerscijfers zijn daarop afgestemd.

Er wordt nog uitgegaan van ruimtereservering voor de mogelijkheid tot verhoging van de productiecapaciteit.

Amsterdam

Ook voor het Westelijk Havengebied is een nieuwe prognose uitgewerkt. Het GHB verwacht dat het ertsvervoer via de Amsterdamse haven, dat in 1983 drastisch verminderde, zich slechts in beperkte mate zal herstellen.

Ten aanzien van het kolenvervoer neemt het GHB, mede op basis van recente gegevens van het Ministerie van Economische Zaken aan, dat dit sterk zal achterblijven bij de oorspronkelijke ramingen van dit Ministerie.

De vermoedelijke effecten van deze ontwikkeling op het NS-vervoer zijn in de prognose verwerkt.

Het Pilot-project¹⁾ zal naar de mening van het GHB geen spoorvervoer opleveren, aangezien al het betreffende kolen- en ertsvervoer naar het achterland in principe per binnenvaart zal worden verzorgd.

Voor het Westelijk havengebied te Amsterdam voorziet het GHB, vanwege enkele bedrijfssluitingen, vooralsnog stagnatie in de bedrijfsbezetting. De verplaatsing van bedrijven uit het Oostelijk havengebied zal enige vervoerstoename in het Westelijk havengebied tot gevolg hebben. In de (zeehaven) stukgoedsector wordt herstel van het vervoer verwacht.

VAM-vervoer

Hierop kan van invloed zijn dat:

- het aantal verzendpunten op lange termijn naar verwachting zal verminderen (Wet afvalstoffen: vuilverwerking dient te geschieden binnen de regio, waarin het vuil geproduceerd wordt);
- de stagnatie in de jaarlijkse toename van de hoeveelheid huisvuil tijdelijk kan zijn.

Vooralsnog is aangenomen, dat door deze ontwikkelingen de vervoersomvang ongeveer gelijk blijft.

Rest

Als rest is het vervoer naar en van de overige bedieningspunten ten noordwesten van Amsterdam samengevat.

Aanleg van de aansluiting Westhavenwegemplacement op de lijn Amsterdam - Haarlem is buiten beschouwing gelaten, zodat het vervoer via Amsterdam CS (c.q. via de Ringspoorweg) moet plaatsvinden, behoudens het zeer kleine aandeel van het vervoer dat binnen de regio blijft.

1) Het Pilot-project IJmuiden is het plan ter realisering van een erts- en kolenoverslagterrein van ca. 20 ha aan de noordzijde van het Noordzeekanaal, aansluitend aan het Hoogoventerrein, met een ligplaatsruimte van 600 m voor diepstekende schepen (150.000 - 180.000 ton), alsmede een laadplaats voor de belading van duwbakken en een opslagcapaciteit van het terrein van \pm 1 à 1,5 mio ton. De eerste fase wordt inmiddels gerealiseerd door uitdieping van de toegangsvaargeul naar IJmuiden tot 52,5 ft, waardoor ontvangst van massagoedschepen van 150 - 180.000 dwt mogelijk wordt. Er zal daarbij zowel gelichter (= direkte overslag naar binnenvaart) als al dan niet gedeeltelijk gelost/geladen (= indirecte overslag via de kade naar/van binnenvaart) kunnen worden.

Aantallen treinen

In de tabel op blz. 11 is het aantal treinen aangegeven, dat in 1981 en 1983 in bovengenoemde relaties heeft gereden, alsmede het te verwachten aantal treinen voor de jaren 1990 en 2000.

Afzonderlijk is vermeld het aantal facultatieve treinen. Dit zijn treinen, welke dienen om de optredende schommelingen in de vraag naar vervoer of vervoersmoment op te vangen en pas worden ingelegd als de vraag ernaar zich voordoet.

Er moet echter constant een pad (ruimte in de dienstregeling) voor aanwezig zijn.

Bij het ontwerpen van de dienstregeling moet dus met deze treinen rekening worden gehouden. Het aantal per etmaal benodigde paden voor de reguliere goederentreinen moet voor de hier beschouwde relaties worden verhoogd met globaal 30 % t.b.v. facultatieve treinen.

Uit beide tabellen blijkt dat de vervoersomvang en het aantal treinen in 1983 aanmerkelijk lager waren dan in 1981. Het jaar 1983 was voor het NS-goederenvervoer een teleurstellend jaar. In 1984 is het goederenvervoer van de NS weer met ca. 10 % toegenomen. Het jaar 1983 kan daarom niet als een representatief jaar worden beschouwd.

5. Invloed goederenvervoer op behoefte Ringspoorweg

Bij het ontwerpen van het standaard-uurpatroon reizigerstreindienst wordt rekening gehouden met 4 paden per uur per richting via Amsterdam CS voor goederen-, post-, materieel- en D-treinen, losse locomotieven e.d.

In voorgaande jaren bleek dit aantal redelijk aan de behoefte te voldoen, behoudens in de perioden van 7.00 - 10.00 uur en van 16.00 - 19.00 uur, waarin de behoefte aan paden groter is door de dan optredende concentratie van materieel- en goederentreinen respectievelijk post- en D-treinen. Bij intensivering van de reizigerstreindienst te Amsterdam CS zal het steeds moeilijker worden om 4 paden te blijven reserveren.

In de drukste spitsuren moeten de goederentreinen in principe geheel worden geweerd, omdat dan alle capaciteit nodig is voor de reizigerstreindienst.

6. Conclusies

- De verbinding tussen de lijn Utrecht - Amsterdam (richting Utrecht) en Watergraafsmeer heeft een functie voor het goederenvervoer, vervoer van leeg reizigersmaterieel en als omleidingsroute bij stremmingen. De Zuidelijke tak moet deze functie kunnen blijven vervullen.

- Confrontatie van de prognose goederenvervoer met het aantal via Amsterdam CS gereserveerde paden geeft aan, dat dit aantal in het algemeen voldoende zal zijn voor de afwikkeling van het goederenvervoer via Amsterdam CS.

Wel zal het bij intensivering van de reizigersdienst te Amsterdam CS steeds moeilijker worden om voldoende paden voor de goederendienst te blijven reserveren, met name tussen 7.00 en 10.00 uur en tussen 16.00 en 19.00 uur. De Zuidelijke tak ten westen van Duivendrecht en de westelijke tak behoeven naar de huidige inzichten evenwel nu niet ingericht te worden voor goederenvervoer.

Omvang van het commerciële goederenvervoer via Amsterdam

vervoersomvang in 1000 tonnen

	werkelijk vervoerd				prognose			
	1981		1983		1990		2000	
<u>Hoogovens</u>								
wagenla-: vertrek	237		243		300		450	
dingen aankomst	144		123		190		295	
treinla-: vertrek	635		67		160		200	
dingen aankomst	1862		1236		1850		2255	
Subtotaal:		2878		1669		2500		3200
<u>Westhavengebied</u>								
wagenla-: vertrek	243		146		400		400	
dingen aankomst	226		104		300		300	
treinla-: vertrek	1352		448		450		550	
dingen aankomst	1		25		-		-	
Subtotaal:		1822		723		1150		1250
<u>VAM</u>								
		256		259		260		260
<u>Rest¹⁾</u>								
vertrek	33		30		50		50	
aankomst	34		32		40		40	
Subtotaal:		67		62		90		90
Totaal :		5023		2713		4000		4800

¹⁾ Overige bedieningspunten ten noordwesten van Amsterdam

<u>Aantallen¹⁾ goederentreinen transiet Amsterdam</u>								
per werkdag, van en naar	werkelijk vervoerd				prognose			
	1981		1983		1990		2000	
	aantal treinen	pa- den	aantal treinen	pa- den	aantal treinen	pa- den	aantal treinen	pa- den
<u>Hoogovens</u>								
wagenladingen	4+1 fac ¹⁾	5	3+1 fac	4	5+2 fac	7	7+2 fac	9
treinladingen	17+6 fac	23	9+3 fac	12	14+5 fac	19	17+6 fac	23
<u>Westhavengebied</u>								
wagenladingen	8+3 fac	11	4+1 fac	5	11+4 fac	15	11+4 fac	15
treinladingen	10+3 fac	13	4+1 fac	5	3+1 fac	4	4+1 fac	5
<u>VAM</u>	3	3	3	3	3	3	3	3
<u>Rest²⁾</u>								
wagenladingen	10+3 fac	13	7+2 fac	9	5+2 fac	7	5+2 fac	7
<u>VGL</u> stukgoederen ³⁾	4	4	4	4	-	-	-	-
Totaal		72		42		55		62

1) Inclusief facultatieve treinen (fac), welke dienen om fluctuaties in de vraag naar vervoer of vervoersmoment op te vangen (en waarvoor een pad aanwezig moet zijn).

2) Naar en van overige bedieningspunten ten noordwesten van Amsterdam.

3) In 1984 beëindigd.



3 JUNI 1985