

NETHERLANDS

Vliegend Hertlaan 45
3526 KT Utrecht
Mobile +31 629378096
www.alstom.com

From: 5.1.2e

To:

5.1.2e

Copy:

Circulation: External

Subject: Beantwoording gestelde vragen vanuit mail van Provincie Gelderland van 20240112, Fasering aanleg RTG

Date: 17 januari 2024

Inleiding

Voor de aanleg van de RTG terminal heeft de Provincie geen inschrijving ontvangen, wat gevolgen heeft voor de verdere uitvoering van het project. Binnen de provincie zijn 3 scenario's gedefinieerd: 1) stoppen met het project, 2) een alternatieve financiering van de sporen, en 3) een gefaseerde aanleg van de sporen. Deze laatste optie heeft directe gevolgen voor het bedienings- en beveiligingssysteem. De provincie Gelderland heeft Alstom twee vragen gesteld over de mogelijkheid om het systeem te realiseren, inclusief de voor- en nadelen/risico's van de verschillende scenario's.

Algemeen

Alstom heeft in deze memo de antwoorden, op hoofdlijnen, en de voor- en nadelen met daarbij de risico's opgenomen. Een aantal algemene uitgangspunten gelden, te weten:

- Het proces van Zeilend binnenkomen blijft gehandhaafd en daarmee de koppeling met de HSWI met ProRail conform het Koppelvlakdocument.
- Alstom houdt er rekening mee dat de hardware voor het bedien en beveiligingssysteem, gebaseerd zijn op de huidige eind lay out van de terminal, namelijk 3 sporen en alle relevante zaken hieromheen.
- De aanleg van de overwegen en van de weg blijven van toepassing.
- Vooralsnog blijft de toekomstig exploitant verantwoordelijk voor de integratie en de processen; Alstom kan de exploitant hierbij ondersteunen hetgeen een optie is in de overeenkomst met de provincie.
- Alstom heeft nu geen informatie over het moment van de realisatie van de terminal naar een eindsituatie.

Vragen vanuit de Provincie Gelderland

Voor een mogelijke fasering van de aanleg van de RTG waarbij wordt begonnen met slechts 1 spoor, zonder kraan, zijn er 2 mogelijke varianten voor de interlocking en bediensystemen:

Vraag 1: Fasering zoals de sporen buiten aangelegd worden: dus eerst voor 1 spoor (eerste fase) en later voor 3 sporen met 4 wissels en een kraan (tweede fase)

Antwoord Alstom: Het is mogelijk om de terminal in de twee gewenste fases aan te leggen.

Alstom zal het hardware gedeelte voor de technische ruimte direct naar de eindsituatie leveren. De systemen en apparatuur van het deel voor de buitensituatie dat nodig is voor het 1^{ste} spoor moet worden geleverd inclusief de daarbij behorende kabels en voedingen. De buitensystemen en -apparatuur voor de overige sporen kunnen later worden geleverd en uitgevoerd. Aanpassing naar eindfasering is eenvoudig uit te voeren.

Voordeel: De investering voor de aanleg van dit 1^{ste} spoor is beperkt en snel te realiseren.

Door de technische ruimte in één keer naar de eindfasering te ontwerpen en te bouwen wordt het risico en de faseringskosten beperkt tot alléén de uitbreiding van de buitenelementen. De interface naar HSWI wordt volledig volgens eindfasering opgeleverd waardoor daar geen eindfasering van toepassing is.

Nadeel: deze zijn verwoord onder risico's.

Risico:

1. Omdat er momenteel onvoldoende duidelijkheid is over de inrichting van de terminal met één spoor ontstaat het risico dat voor de aanleg van de overige sporen inclusief de terminalkraan, een buitenbedrijf stelling nodig is van een langere periode of dat de werkzaamheden in een groot aantal fases moet worden uitgevoerd. De hieraan gerelateerde kosten zijn een veelvoud van de huidige kosten.
2. Er is nu geen duiding van de reserveringen van bijvoorbeeld de bovenleidingsportalen, Kabel en leidingen tracés en meer. Een invulling hieraan geven is ook bij de aanleg van slechts één spoor essentieel voor toekomstige uitbreidingen.
3. Met het 1^{ste} spoor zal het proces van het laden en lossen van de trein met reachstackers moeten worden uitgevoerd. De bevloering rond de sporen moet hiervoor geschikt zijn.
4. Het is aan de exploitant om te bepalen hoeveel reachstackers er nodig zijn.
5. Door het toepassen van reachstackers is een proces nodig om treinen zeilend binnen te laten komen. De exploitant heeft deze verantwoordelijkheid. In het beveiligingssysteem is dit niet in te passen.
6. Het risico op het in fasen uitvoeren van de terminal terwijl deze ingericht is op de eindfase is dat er een tussentijdse wijziging in het ontwerp gemaakt wordt. Hierdoor zal de beoogde eindsituatie niet meer gebouwd worden.
7. Natuurlijk moet een compleet engineering, validatie en test proces doorlopen worden wanneer de terminal van één spoor wordt uitgebreid naar 2 of 3 sporen.

Vraag 2: De interlocking en bediensystemen projecteren voor een volledige terminal, waarna virtueel de 2 nog-niet-bestaande sporen geblokkeerd worden voor de eerste fase, zodat later voor de tweede fase geen nieuwe engineering benodigd is.

Antwoord Alstom: Deze mogelijkheid is zeker een werkbare optie.

Voordelen: Voor dit moment kan het Alstom proces gewoon worden doorlopen en enkel een geringe aanpassing is nodig om de 2 sporen niet berijdbaar te maken voor treinen.

Nadelen: Een nadere toelichting in het kader van een indienstellingsvergunning vraag aandacht. Hierbij is een aandachtspunt dat er condities zijn over de tijd waarvoor deze tijdelijke situatie geldt.

Open punt met betrekking tot de afstemming met exploitant over kraan-interface blijft bestaan en is nog niet te realiseren volgens eindfasering.

Risico's: Natuurlijk moet een compleet engineering, validatie en test proces doorlopen worden wanneer de terminal van één spoor wordt uitgebreid naar 2 of 3 sporen.

Aanvullende opmerkingen.

Er bestaan mogelijkheden om het risico van de exploitant te verkleinen en daarmee zijn huidige investering. Een [beperkt] aantal mogelijkheden zijn:

- Alstom heeft de mogelijkheid om de technische ruimte in het poortgebouw te installeren in plaats van de exploitant. Een verschuiving van kosten en daarmee ook van het risico.
- De sporen inclusief de complete uitvoering van de spooromgeving kan elders worden uitgevraagd en als een extra contract op de markt worden gezet. Dit vraagt wel een nieuwe uitvraag met als risico een hogere prijs.
- De aanleg van de sporen inclusief de complete uitvoering van de spooromgeving worden ook door ProRail uitgevoerd gelijktijdig met de aanpassingen op het CUP.

In vertrouwen de Provincie Gelderland hiermee voldoende te hebben ingelicht. Voor eventuele vragen is Alstom beschikbaar om deze te beantwoorden of te verduidelijken.

Met een groet