

Provincie Gelderland

Railterminal Gelderland

Toets Ladder voor Duurzame verstedelijking

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Provincie Gelderland

Railterminal Gelderland

Toets Ladder voor Duurzame Verstedelijking

Datum	28 april 2020
Kenmerk	006586.2020417.R1.02
Auteurs	Guido Scheerder en Freek Verhoof

Documentatiepagina

Titel rapport	Railterminal Gelderland Toets Ladder voor Duurzame Verstedelijking
Kenmerk	006586.20200417.R1.02
Datum publicatie	28 april 2020

Disclaimer

In dit rapport worden aanbevelingen en conclusies getrokken op basis van prognoses. Als gevolg van gebruikelijke aannames en parameters in de gebruikte simulatiemodellen en methoden en de gebruikelijke onzekerheid inzake de toekomst zijn de getoonde resultaten omgeven met een bandbreedte en dienen deze niet als absolute zekerheid geïnterpreteerd te worden.

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Locatie en opzet RTG	3
2.1	Locatie RTG	3
2.1.1	Directe ligging aan de Betuweroute en A15	4
2.1.2	Benutten van bestaande spoorinfra	5
2.1.3	Inpassing in de omgeving	5
2.2	Exploitatie RTG	6
2.3	Resumé	7
3	Beleidskaders	8
3.1	Regionaal	8
3.2	Nationaal	10
3.3	Internationaal	13
3.4	Resumé	14
4	Behoeft RTG	15
4.1	Dekkingsgebied RTG	16
4.1.2	Regionale functie	17
4.1.3	Internationale markt	17
4.2	Vraag RTG	18
4.2.1	Potentie vanuit het MIRT- en onderzoek potentie RTG	19
4.3	Toekomstperspectief spoorgoederenvervoer	22
4.4	Vanuit milieuoogpunt	27
4.5	Resumé	28
5	Relatie met bestaand aanbod	29
5.1	Bestaand aanbod terminals	29
5.1.1	Spoorterminals	30
5.1.2	Binnenvaartterminals	31
5.1.3	Trimodale terminals	31
5.2	Effecten op bestaande terminals	32
5.2.1	Spoorterminals	32
5.2.2	Binnenvaartterminals	33
5.2.3	Vervoer over de weg	35
5.3	Effect op vestigingsklimaat en werkgelegenheid	35
5.4	Resumé	36
6	Mogelijkheden bestaand stedelijk gebied	38
6.1	Alternatieve locaties spoorterminal	39
6.1.1	Bedrijvenpark Medel (Tiel)	39
6.1.2	Industriepark Kleefse Waard (Arnhem)	39
6.1.3	Emplacement Arnhem Goederen (Arnhem)	39
6.2	Vervoerspotentie alternatieve locaties	40
6.2.1	Bedrijvenpark Medel	40
6.2.2	Industriepark Kleefse Waard & Arnhem Goederen	40

	Inhoud (vervolg)	Pagina
6.3	Praktische mogelijkheden ontwikkeling railterminal	41
6.4	Intermodale treinen moeten via het conventionele spoor	41
6.4.1	Overbelast spoor	42
6.4.2	Bereikbaarheid over de weg	43
6.4.3	Bedrijvigheid in de omgeving	43
6.5	Resumé	44
7	Samenvatting en conclusies	45
	Bijlagen	
1	Herkomsten en bestemmingen	
2	Letters of Support	

1

Inleiding

De provincie Gelderland is voornemens om met de vaststelling van een inpassingsplan een railterminal te realiseren bij Valburg: de Railterminal Gelderland (RTG). De RTG is bedoeld om op- en overslag van spoor naar weg (en andersom) mogelijk te maken. Om de RTG op deze locatie te realiseren is het nodig een deel van het terrein direct naast de Betuweroute te verharderen en daarbij (beperkte) ruimte beschikbaar te stellen voor bebouwingmogelijkheden (kantoorruimte en poortgebouw voor de terminalexplotatie). In het inpassingsplan is deze omvang begrensd. Voor de overslag van laadeenheden worden overslagkranen voorzien. Met het inpassingsplan worden de huidige bestemmingen 'verkeer' en 'agrarisch' (op basis van het ter plaatse geldende plan 'Buitengebied Overbetuwe') omgezet in 'bedrijfsdoeleinden' met een omschrijving voor overslag en opslag van containers, trailers en wissellaadbakken.

Ten behoeve van het inpassingsplan heeft de provincie aan Goudappel Coffeng BV gevraagd de voorgenomen ontwikkeling te toetsen aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking¹. Dit is een instrument dat in 2012 door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is ingevoerd om voor nieuwe bouwplannen te toetsen of deze efficiënt, duurzaam en zorgvuldig gebruik maken van de beschikbare ruimte. Het doel van de ladder is om ongewenste leegstand in stedelijk gebied te voorkomen. Met de laddertoets moet voor een ruimtelijk plan enerzijds worden aangetoond dat er behoefte is aan de ontwikkeling en anderzijds of dat deze binnen bestaand stedelijk gebied in te passen is. Het gaat om het efficiënt, duurzaam en zorgvuldig gebruik van de ruimte.

Voor de Railterminal Gelderland is de Laddertoets ingezet om de behoefte voor de overslaglocatie te onderzoeken. Daarbij is ook onderzocht of en waarom het plan al dan niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd. Daarom gaat deze Laddertoets ook in op de eventuele alternatieve locaties voor Valburg.

¹ Ministerie van I&W, 2020, Ladder voor Duurzame Verstedelijking.

Actualisatie Ladder voor Duurzame Verstedelijking

In 2018 heeft Goudappel Coffeng de ontwikkeling van de RTG getoetst aan de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Sinds deze laddertoets zijn er een aantal ontwikkelingen geweest, waardoor een actualisatie van de toets wenselijk en mogelijk is. Zo is er door onderzoeksbureau Panteia actueel onderzoek uitgevoerd naar de potentie van de RTG². De actuele gegevens en nieuwe ontwikkelingen zijn verwerkt in deze update van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking voor de RTG. Deze update kan zelfstandig gelezen worden en vervangt de eerdere toets.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 volgt een beschrijving van de locatie en de opzet van de RTG. Hoofdstuk 3 gaat in op de relevante beleidskaders. De behoefte aan de RTG wordt in hoofdstuk 4 geschetst. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de relatie van de RTG met de bestaande terminals, terwijl in hoofdstuk 6 wordt aangegeven wat de mogelijkheden voor een railterminal zijn binnen bestaand stedelijk gebied. Deze rapportage wordt in hoofdstuk 7 afgesloten met een samenvatting, waarin de belangrijkste conclusies op een rij zijn gezet.

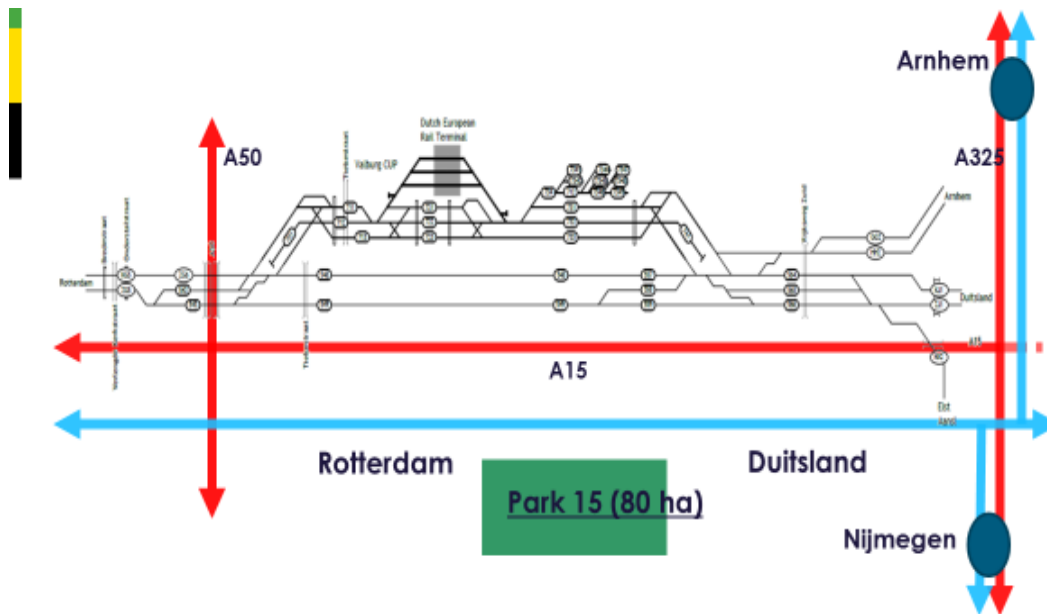
² Panteia maart 2020, Potentie Railterminal Gelderland.

2

Locatie en opzet RTG

2.1 Locatie RTG

Figuur 2.1 toont de beoogde locatie van de RTG, aan de Betuweroute en de Rijksweg A15, inclusief de belangrijkste (inter)nationale en regionale verbindingen met het achterland.



Figuur 2.1: Ligging van de Railterminal Gelderland in het infranetwerk

De beoogde locatie van de RTG bij Valburg leent zich bij uitstek voor de ontwikkeling van een railterminal, omdat:

- deze locatie direct aan de Betuweroute en Rijksweg A15 ligt en daarmee sterke nationale en internationale ontsluitingsmogelijkheden over spoor en weg kent;
- de benodigde infrastructuur hier met het Container Uitwissel Punt (CUP) al deels aanwezig is.

2.1.1 Directe ligging aan de Betuweroute en A15

De Betuweroute is een belangrijke transportas en maakt onder meer deel uit van de internationale corridors 'Rhine-Alpine' en de 'North Sea-Baltic'. Deze verbinden de Rotterdamse en Amsterdamse havens, via Duitsland en Zwitserland met Noord-Italië en via Duitsland en Polen met de Baltische Staten³.



Figuur 2.2: Ligging aan de Rhine-Alpine en North Sea-Baltic corridors⁴

Een groot deel van het internationale spoorgoederenvervoer tussen Nederland en het Europese achterland vindt via deze twee transportassen plaats. De Rhine-Alpine Corridor is daarbij van oudsher de meest omvangrijke. Een deel van de goederentreinen tussen Nederland en Italië, maar ook tussen Nederland, Duitsland en Zwitserland, rijdt via de Betuweroute. Puur kijkend naar het intermodale vervoer⁵ gaat het om honderden treinen per week. Dagelijks passeren derhalve tientallen treinen de beoogde locatie van de RTG.

Meer regionaal vormt de Betuweroute, samen met de Waal en de Rijksweg A15 de Gelderse Corridor. De provincie Gelderland wil de potentie van deze transportas optimaal benutten en de regio ontwikkelen tot hotspot voor verladers en dienstverleners met logistieke activiteiten. Via de weg en meerdere binnenvaartterminals is de regio reeds goed ontsloten. Een goede spoorontsluiting ontbreekt echter nog, ondanks de aanwezigheid van de Betuweroute.

³ Duitsland werkt aan de aanleg van een derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen. Dit verhoogt ook de aan- en afvoercapaciteit van de Betuweroute. Het spoor is na 2026 gereed.

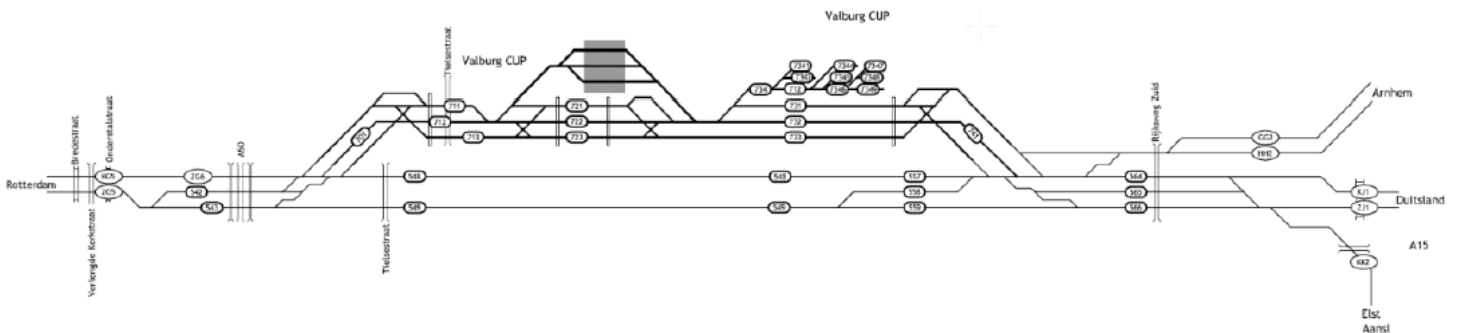
⁴ Duurzame Transportcorridor Betuwe, 2014, Gezamenlijke ambitieverklaring.

⁵ Intermodaal goederenvervoer is een vorm van multimodaal transport, waarbij goederen met meerdere vervoermiddelen (modaliteiten) worden getransporteerd, met als verschil dat de goederen niet afzonderlijk, maar met behulp van een laadeenheid worden omgeladen. Het gaat hier om het transport van intermodale laadeenheden zoals containers, wissellaadbakken en opleggers (semi-trailers).

2.1.2 Benutten van bestaande spoorinfra

De toekomstige RTG maakt gedeeltelijk gebruik van de infrastructuur van het bestaande Container Uitwissel Punt (CUP). Dit emplacement werd gelijktijdig met de aanleg van de Betuweroute gerealiseerd. Destijds met de gedachte daar op termijn containertreinen te gaan behandelen. Daarvoor zijn ook al de nodige voorzieningen aanwezig, zoals diverse omloop- en rangeersporen. Het CUP is echter niet geschikt voor het daadwerkelijk laden, lossen en overslaan van laadeenheden⁶. De aanwezige infrastructuur kan desondanks wel als overloop gaan dienen. In de huidige situatie is dit nu ook één van de functies van het CUP. Daarnaast worden de sporen nu planmatig gebruikt door doorgaande treinen tussen Rotterdam/Roosendaal en de Duitse grensovergang bij Bad Bentheim en dient het voor het opstellen van tijdelijk niet benodigd materieel (locomotieven en wagens).

In figuur 2.3 wordt schematisch ingezoomd op de ligging van de Railterminal aan de Betuweroute en ten opzichte van het bestaande CUP. Te zien is dat de locatie direct aansluit op de Betuweroute en gebruik maakt van de bestaande infra en een relatief beperkte uitbreiding betreft. Het CUP blijft ook na de realisatie van de RTG behouden als afzonderlijke richting.



Figuur 2.3: Schematische weergave ligging Railterminal Gelderland aan Betuweroute⁷

2.1.3 Inpassing in de omgeving

De RTG dient ook via het wegennet ontsloten te worden om de overslag van weg op spoor en visa versa mogelijk te maken. Voor de ontsluiting wordt vanaf de terminal een nieuwe weg gerealiseerd parallel aan het spoor richting de Rijksweg Zuid en Reethsestraat en wordt de kruising van de Reethsestraat op de Rijksweg-Zuid aangepast. Daarnaast wordt op het terrein ruimte gereserveerd voor het tijdelijk parkeren van vrachtwagens.

Om de realisatie van de terminal ruimtelijk mogelijk te maken, de overslaglocatie robuust in het landschap in te passen én om de overlast voor de directe omwonenden te beperken, zal de huidige grondwal direct ten noorden van de Betuweroute worden verplaatst. De wal wordt verlengd en de groenzone verbreed en in het geheel naar het noorden geschoven.

⁶ SAB, 2019, Inpassingsplan Toelichting - Railterminal Gelderland.

⁷ Royal Haskoning DHV, 2016, MKBA Railterminal Gelderland.

Figuur 2.4 toont een overzichtsk kaart met de globale ligging van de ruimtelijke ingrepen.



Figuur 2.4: Globale ligging beoogde ruimtelijke ingrepen in de omgeving van de RTG⁸

2.2 Exploitatie RTG

De RTG biedt mogelijkheden voor een exploitatie die in eerste instantie gericht is op het (bij)laden van continentale lading op bestaande intermodale treindiensten tussen de Nederlandse havens en het Europese achterland: het 'opstapmodel'. Deze vorm van exploitatie is anders dan de andere binnenlandse railterminals in het achterland, die juist vooral als begin- en eindpunt van intermodale (inter)nationale diensten fungeren.

Door treinen onderweg tussen Nederland⁹ en het (Europese) achterland te laten stoppen bij de RTG, kunnen bedrijven in de regio aanhaken op diverse bestaande frequente internationale verbindingen. Dit heeft een aantal voordelen. Zo is de drempel voor verladers om lading te verplaatsen naar het spoor lager. Zij hoeven bijvoorbeeld zelf geen tijd en middelen te steken in de lancering en exploitatie van nieuwe spoordiensten. Er is maar een kleine hoeveelheid lading nodig om een trein (verder) te vullen. Daarnaast neemt hiermee de beladingsgraad (en daarmee de rendabiliteit) van de bestaande treindiensten toe. Andersom kan het bijladen onderweg ook helpen bij het lanceren van nieuwe intermodale verbindingen. Een stop onderweg bij Valburg kan zorgen voor voldoende kritische massa, terwijl die er zonder stop niet zou zijn.

Dat betekent echter niet dat dit *point-to-point* vervoer geen optie zou kunnen zijn. Bij een succesvolle exploitatie zal de RTG- lading blijven aantrekken uit de regio en daarbuiten. Op termijn zou daarmee het opstapmodel geheel of gedeeltelijk kunnen vervallen. Bij voldoende ladingaanbod kunnen immers directe treinen gaan rijden. Al met al is de terminal dus flexibel in exploitatie. Het werken met een opstapmodel vraagt wel om de nodige logistieke sturing en coördinatie.

⁸ SAB, 2019, Inpassingsplan Toelichting - Railterminal Gelderland.

⁹ Treinen vanuit bijvoorbeeld Rotterdam en Amsterdam.

2.3 Resumé

In deze afsluitende paragraaf zijn de belangrijkste bevindingen over de locatie en de opzet van de RTG kort op een rij gezet:

- De beoogde locatie van de RTG bij Valburg leent zich bij uitstek voor de ontwikkeling van een railterminal. Deze locatie ligt direct aan de Betuweroute en Rijksweg A15 en kent daarmee sterke ontsluitingsmogelijkheden over spoor en weg. Bijvoorbeeld via twee belangrijke Europese goederencorridors: De 'Rhine-Alpine Corridor' en de 'North Sea-Baltic Corridor'.
- Op de beoogde locatie is met het reeds gerealiseerde Container Uitwissel Punt (CUP) een deel van de benodigde infrastructuur om goederentreinen voor de RTG te kunnen behandelen al aanwezig.
- Op deze locatie kan tevens relatief gemakkelijk gestart worden met het 'opstap-model', door de passage van diverse intermodale spoordiensten tussen het Rotterdamse havengebied en het Europese achterland. Dit model maakt het mogelijk voor de RTG om met lagere volumes te starten omdat wordt meegelift op reeds opgezette spoordiensten. Dit zorgt voor lagere (opstart)kosten en verlaagt daarmee de drempel voor bedrijven en logistieke operators om via het spoor te (gaan) vervoeren. Verder kan het bijladen onderweg ook helpen bij de introductie van nieuwe intermodale diensten. Bij voldoende kritische massa is het ten slotte mogelijk directe treinen te rijden.

3

Beleidskaders

3.1 Regionaal

In het Coalitieakkoord '*Samen voor Gelderland*' beschrijven de coalitiepartners de plannen en ambities voor de regeerperiode 2019 tot en met 2023. Ten aanzien van de mobiliteit is opgenomen dat deze van cruciaal belang is voor de bereikbaarheid en daarmee voor de economische ontwikkeling en leefbaarheid van de provincie. De partners willen dan ook investeren in de verbindingen. En zeker ook in het goederenvervoer, gezien de ligging tussen de Randstad en het Ruhrgebied.

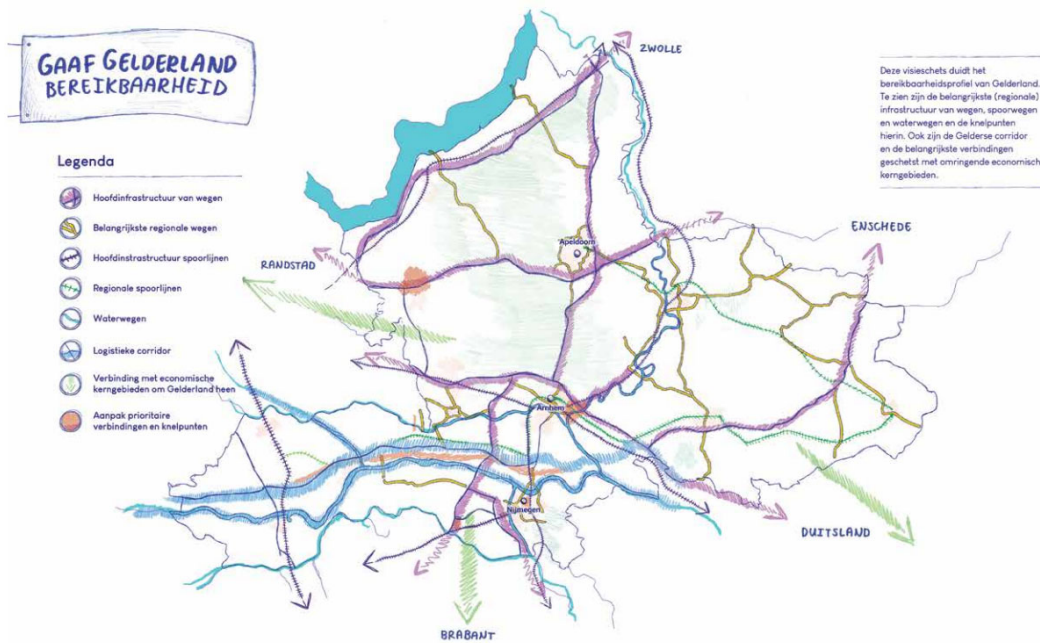
De ambities zijn vervolgens opgedeeld in een aantal modaliteiten en grote ontwikkelingen. Daarbij passeert ook de ontwikkeling van de Railterminal Gelderland als belangrijk onderdeel van de Gelderse Corridor de revue. Daarvan is aangegeven dat bestaand beleid en gekozen uitgangspunten leidend blijven. Benoemd is dat de ontwikkeling van de terminal een cruciale rol speelt om de goederenstroom niet alleen door Gelderland te laten gaan, maar ook op een duurzame en multimodale wijze mogelijk te maken. Tegelijk is er oog voor de bezwaren vanuit de regio. De coalitiepartners willen deze waar mogelijk wegnemen door te investeren in verzachtende maatregelen, onder meer met de aanleg van een grondwal¹⁰.

In de geactualiseerde *Gelderse Omgevingsvisie Gaaf Gelderland*¹¹ deelt de provincie haar plannen voor de regio. Met partners wordt in co-creatie samengewerkt aan een provincie waarin bewoners prettig kunnen wonen, werken, studeren en ontspannen. Zo geeft de omgevingsvisie richting aan de toekomst op het gebied van duurzaamheid, economie en bereikbaarheid. Een mooi, krachtig en dynamisch Gelderland zijn hierbij de kernwoorden. De daarvoor benodigde acties zijn de focusopgaven. Deze lopen als een rode draad door de provinciale kerntaken. Ook bereikbaarheid is een focusopgave. Dit is een kritische succesfactor voor een verbonden samenleving en krachtige Gelderse economie. De samenleving heeft behoefte aan flexibele en efficiënte netwerken die voor iedereen open staan en beschikbaar zijn.

¹⁰ Provincie Gelderland, Samen voor Gelderland - Coalitieakkoord 2019-2023.

¹¹ Provincie Gelderland, 2018, Gelderland pakt door met focus - Startnotitie doorontwikkeling omgevingsvisie en Omgevingsverordening 2020.

De strategische locatie van Gelderland aan het weg, spoor en water wordt benadrukt. De provincie wil bekijken hoe het slimmer om kan gaan met de vele verbindingen die er zijn, zoals de Gelderse Corridor (Railterminal Gelderland). In de oorspronkelijke omgevingsvisie werd reeds ingezet op de ontwikkeling van een rail-opstappunt nabij de Betuweroute.¹²



Figuur 3.1: Visieschets bereikbaarheid provincie Gelderland in Omgevingsvisie

In het *Programma Logistiek als Gelderse motor 2016-2019*, dat in mei 2016 door de Gelderse Provinciale Staten is vastgesteld, speelt de RTG een belangrijke rol en is de ontwikkeling van de terminal als speerpunt opgenomen.

Het *Regionaal programma werklocaties*¹³ is opgesteld door de Regio Arnhem-Nijmegen en dient als antwoord op een al lang bestaand overschot aan bedrijventerreinen, kantoor en locaties voor perifere detailhandel in de regio. Door de eisen aan nieuwe ontwikkelingen in het kader van de Ladder Duurzame Verstedelijking zorgt dit overschot ervoor dat er in principe niets bijgebouwd mag worden. Door een integrale aanpak willen de gemeenten in de Regio Arnhem-Nijmegen zorgen voor nieuwe economische ontwikkeling op de juiste locaties, ruimte geven aan de uitbreiding van lokale bedrijvigheid en op termijn toewerken naar een economisch evenwicht in vraag en aanbod. Over de RTG meldt het programma dat deze ontwikkeling niet leidt tot extra aanbod van bedrijventerrein en dat de vestiging juist de aantrekkelijkheid en verkoopbaarheid van het bestaande aanbod zal versterken.

¹² Provincie Gelderland, Provincie Gelderland, 2018, Omgevingsvisie - januari 2018.

¹³ Regio Arnhem-Nijmegen, 2017, Regionaal Programma Werklocaties.

Bij de behandeling van de *Voorjaarsnota 2016*¹⁴ werd de RTG, in het kader van de gebiedsopgave, aangemerkt als beeldbepalend project voor Gelderland. In het bijbehorende Besluit Railterminal Gelderland heeft Provinciale Staten van Gelderland besloten akkoord te gaan met de voorbereiding van de RTG op basis van een nadere kostenraming door Gedeputeerde Staten¹⁵. Inmiddels heeft in december 2017 Provinciale Staten groen licht gegeven voor de voorbereiding van de verdere uitwerking van de RTG.

Ook in de *Voorjaarsnota 2018*¹⁶ is de ontwikkeling van de RTG benoemd. Het is als project opgenomen in de Meerjaren Investeringsagenda Mobiliteit (bijlage 1). Als aanleiding is daarbij benoemd dat Gelderland met de realisatie van de terminal de Gelderse bedrijven wil kunnen laten profiteren van de Betuweroute. Een opstappunt kan de regionale economie versterken en het vestigingsklimaat voor logistieke en producerende bedrijven verbeteren. Als gewenst effect is ook benoemd dat meer goederenvervoer over het spoor de groei van het wegtransport zal beperken en daarmee een bijdrage levert aan het behalen van klimaatdoelstellingen. De terminal moet daarbij wel goed ingepast worden in de directe omgeving, met oog voor de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid (Gebiedsproces en -visie Knoop 38).

3.2 Nationaal

Voor het *Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport* (MIRT) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) zijn de logistieke ketens en de economisch relevante goederenstromen in kaart gebracht en is gekeken naar kansen voor een betere benutting van water en spoor. De RTG is hierbij expliciet aangeduid als kans¹⁷. In het MIRT voor 2020 is de Railterminal Gelderland opgenomen bij de hoofdoggave voor het versterken en benutten van de transportcorridors in Oost-Nederland¹⁸.

In de *Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor*¹⁹ (NMCA) is de RTG als ontwikkeling meegenomen in de toekomstbeelden. Voor het spoorgoederenvervoer wordt door de NMCA een sterkere ontwikkeling dan voor de andere vervoerswijzen verwacht. Dit komt onder meer door de groei van de internationale aan- en afvoer (over langere afstand), verandering in de samenstelling van ladingstromen (containerisatie), verbeterde mogelijkheden voor bundeling, toename van congestie op de weg en door mogelijke CO₂-heffing voor de binnenvaart. Dit alles is gecombineerd met een (gedeeltelijke) her-routering van het goederenvervoer over het spoor van de Brabantroute naar de Betuweroute.

¹⁴ Provincie Gelderland, 2016, Voorjaarsnota.

¹⁵ Provincie Gelderland, 2016, Ontwerpbesluit Railterminal Gelderland (PS2016-635).

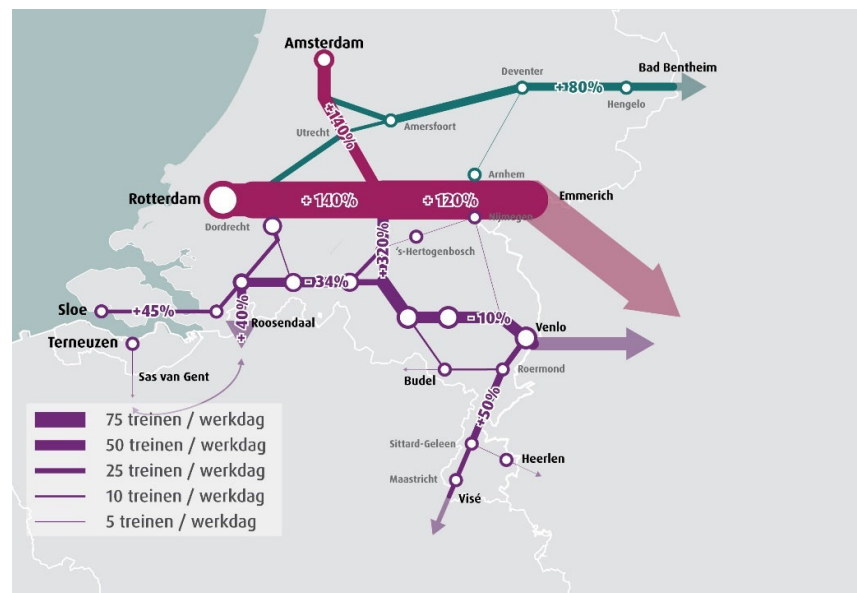
¹⁶ Provincie Gelderland, 2018, Voorjaarsnota.

¹⁷ Ministerie van I&M, 2017, MIRT-onderzoek goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost.

¹⁸ Ministerie van I&W, 2020, MIRT Overzicht 2020.

¹⁹ ProRail, 2017, NMCA Spoor 2030-2040.

Figuur 3.2 toont de aantallen treinen per werkdag per traject in het WLO-scenario 2040 Hoog²⁰ voor beide richtingen opgeteld. De percentages laten zien wat de verwachte ontwikkeling zal zijn ten opzichte van 2018. Hoewel op het hele net groei in het aantal treinen te zien is, doet de grootste toename zich voor op de Betuweroute. In het scenario rijden er per werkdag 180 tot 192 treinen over de lijn; een ruime verdubbeling van het aanbod in 2018. Waar de treinen in 2018 ongeveer evenredig verdeeld zijn over de Brabantroute en Betuweroute is dat in 2040 gewijzigd.



Figuur 3.2: Aantal goederentreinen per werkdag op doorsnedes (beide richtingen opgeteld) in NMCA-spoor scenario 2040 Hoog²¹

In het Nederlandse *Klimaatakkoord*²² zijn de maatregelen en afspraken tussen bedrijven, maatschappelijke organisaties en overheden opgenomen om de uitstoot van schadelijke broeikasgassen in 2030 ongeveer te halveren ten opzichte van het niveau in 1990. Het onderwerp mobiliteit komt als één van de sectortafels in het stuk voor en er zijn diverse maatregelen gedefinieerd. Om een verdere impuls te geven aan de modal shift wordt het Infrastructuurfonds bijvoorbeeld omgevormd tot een mobiliteitsfonds. Ten aanzien van het vervoer van goederen per spoor is opgenomen dat samen met de sectorpartijen wordt gewerkt aan het wegnemen van capaciteitsknelpunten. De specifieke maatregelen volgen vanuit het Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer. Vermeldenswaardig is verder dat het Klimaatakkoord inzet op de invoering van de vrachtwagenheffing in 2023,

²⁰ De Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (afgekort tot WLO)-scenario's zijn referentiescenario's voor de toekomst van Nederland. Deze worden opgesteld door het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau en vormen de basis voor veel beleidsbeslissingen. In het scenario WLO hoog wordt een relatief hoge bevolkingsgroei gecombineerd met een hoge economische groei van circa 2% per jaar.

²¹ ProRail 2017, NMCA Spoor 2030-2040.

²² Nederland, 2019, Klimaatakkoord.

waarmee vervoer over de weg duurder wordt en een eerlijker speelveld ontstaat. Dit alles moet ook resulteren in een reductie van de CO₂-uitstoot in het achterland- en continentaal vervoer met 30% in 2030.

Het *Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer*²³ geeft invulling aan de ambities die door de Nederlandse overheid in het Regeerakkoord zijn opgenomen voor het transport van goederen per spoor. De spoorwegen kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het beperken van de toename van het goederenvervoer over de weg en daarmee ook aan het beperken van de uitstoot. De ambitie is vertaald in een groeidoelstelling. Tussen 2016 en 2030 moet de omvang van het goederenvervoer per spoor groeien van 42 miljoen tot naar 54 tot 61 miljoen ton in 2030. Maar daarvoor moet wel de positie van de modaliteit verbeterd worden.

Samen met de leden van de Spoorgoederentafel²⁴ is in het maatregelenpakket een breed pakket aan financiële en technische oplossingen geformuleerd om het goederenvervoer over het spoor te stimuleren. Dit betreft bijvoorbeeld het tot en met 2023 verlagen van de netto gebruiksvergoeding tot een vergelijkbaar niveau als in Duitsland, het kijken naar technische aanpassingen om treinen tot 740 meter lengte toe te staan en het wegnemen van knelpunten in regelgeving en de dagelijkse operatie. Ook relevant voor de RTG is de inzet op meer mogelijkheden voor intermodaal vervoer. Bekeken wordt hoe door private partijen gewenste aansluiting van terminals op het hoofdspoor gefaciliteerd kan worden. Het maatregelenpakket moet zowel direct als indirect meer treinen opleveren.

Met het rapport *Benutting Multimodale Achterlandknooppunten*²⁵ onderzoekt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid van het Ministerie van I&W of er in Nederland nu en in de toekomst (2030-2040) voldoende overslagcapaciteit is voor het vervoer van containers per spoor en binnenvaart. Dit wordt ook in het licht geplaatst van de ambities van de overheid rond het stimuleren van het spoorvervoer. In het netwerk dat wordt gehanteerd voor de toetsing van de capaciteit, is de RTG als toekomstige terminal meegenomen. Zie hiervoor ook figuur 3.3. Deze realisatie draagt er mede aan bij dat er ook in het WLO 2040 scenario met hoge economische groei voldoende overslagcapaciteit in Nederland aanwezig is.

²³ Ministerie van I&W, 2018, Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer.

²⁴ De Spoorgoederentafel is het overlegorgaan waarin verladers, spoorvervoerders, terminals, havens, spoorinfrabedrijven, ProRail en het Ministerie van I&W overleggen over de toekomst van het transport over het spoor. De Spoorgoederentafel is de tegenhanger van de zes OV en Spoortafels die zich vanuit het Rijk en de regio's buigen over de toekomst van het openbaar vervoer per spoor.

²⁵ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2020, Benutting Multimodale Achterlandknooppunten.



Figuur 3.3: De locatie van de RTG bij Valburg (Railterminals (toekomstig)) op de kaart van containerterminals in (zuidelijk) Nederland

3.3 Internationaal

De *Europese Commissie* ziet het spoorvervoer als duurzame en veilige modaliteit. Omdat het wegvervoer zeker op langere afstand maar beperkt duurzaam is, wil de commissie een forse *modal shift* faciliteren van weg naar water en spoor. Het doel is om in 2030 tegen de 30% van de goederen over afstanden van meer dan 300 kilometer via het water en spoor te verplaatsen en in 2050 minimaal de helft²⁶. Het beleid voor de realisatie van de Trans-Europese Netwerken kan ook in dit licht worden gezien. In 2013 kondigde de Commissie negen transportassen of corridors aan die deel uitmaken van het Trans-Europese transportnetwerk. Op deze routes wordt geïnvesteerd in het wegnemen van technische en operationele barrières om het vrije verkeer van goederen en personen tussen de lidstaten te stimuleren. De RTG is strategisch gelegen aan de Rhine-Alpine en nabij de North Sea-Baltic TEN-T-corridors²⁷.

Multimodaal vervoer is voor de Europese Commissie een belangrijk speerpunt. Door structurele aanpassingen in de organisatie en exploitatie van het spoorvervoer moet het spoor op middellange en lange afstand een groter aandeel voor rekening gaan nemen. Daarvoor werd in het *Witboek Transport*²⁸ al geconstateerd dat nieuwe intermodale knooppunten nodig zijn, met onderlinge verbindingen.

²⁶ Europese Commissie (2011), WITBOEK, Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem.

²⁷ Europese Commissie, 2013, Trans-European Transport Network (TEN-T).

²⁸ Europese Commissie (2011), WITBOEK, Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte - werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem.

In recent Europees beleid is een nog grotere ambitie opgenomen. De *Europese Green Deal*²⁹ schrijft voor dat tegen 2050 Europa het eerste volledig klimaatneutrale continent moet zijn. Dat betekent dat de huidige uitstoot sterk moet worden gereduceerd en dus stevige maatregelen nodig zijn. Zo wil de Commissie het principe van de gebruiker en vervuiler betaalt verder implementeren. Dit helpt bij het creëren van een gelijk speelveld voor transport, waar het duurzame spoorvervoer weer van profiteert. Verder wil de Europese Commissie bijvoorbeeld duurzame investeringen doorzetten en uitbreiden. Spoorvervoer is ook hierin als duurzame modaliteit een belangrijke pijler. Door in te zetten op het verbeteren van de interoperabiliteit en de interconnectiviteit tussen modaliteiten wordt het vervoer gestimuleerd.

3.4 Resumé

De ontwikkeling van de RTG past binnen de beleidskaders op diverse niveaus. De terminal vergroot de mogelijkheden voor een *modal shift* van het goederenvervoer van de weg naar het spoor. Het draagt hiermee bij aan de ambities van onder meer de provincie Gelderland, het Rijk en Europa om het goederenvervoer te verduurzamen en klimaatdoelstellingen te halen.

²⁹ European Commissie, 2019, Een Europese Green Deal - Het eerste klimaatneutrale continent worden.

4

Behoeft RTG

In dit hoofdstuk wordt de behoefte aan de ontwikkeling van de RTG in kwantitatieve en kwalitatieve zin beschreven.

Intermezzo: Specifieke ontwikkeling

Bij de beschrijving van de behoefte aan de RTG dient op voorhand vermeld te worden dat het hier gaat om een specifieke ontwikkeling met een internationale verzorgingsfunctie, die reikt tot ver in Europa en daarbuiten. Door deze brede functie zijn voor de RTG vraag en aanbod minder eenvoudig naast elkaar te leggen, dan bijvoorbeeld bij een woningbouwontwikkeling met uitsluitend een lokale of regionale functie. Daar komt bij dat de logistieke sector zich niet gemakkelijk laat vatten in prognoses en ontwikkelingen.

Macro-economische ontwikkelingen hebben een grote invloed op deze markt, maar ook veranderingen in (inter)nationaal beleid en wet- en regelgeving hebben impact. Door het actief stimuleren van duurzaam vervoer en het ontmoedigen van vervoer over de weg kunnen overheden een grote rol spelen bij het realiseren van een modal shift. Dat er een omslag naar meer spoorvervoer gaat komen staat wel vast, maar de omvang daarvan is onder meer sterk afhankelijk van de genomen maatregelen en van de beschikbare spoorcapaciteit in het binnen- en buitenland.

Op veel lager schaalniveau zorgen bijvoorbeeld kortlopende contracten tussen vervoerders (en hun onderaannemers) en verladers en de aanwezigheid van vele kleine markspelers voor grote lokale en regionale veranderingen.

Dit alles maakt de voorgenomen RTG, met al de bijbehorende internationale en regionale facetten, een gecompliceerde ontwikkeling om in een 'standaard' Ladder voor Duurzame Verstedelijking te vangen en te toetsen. In de analyse is getracht een zo reëel en dekkend mogelijk beeld te schetsen van de relevante trends en ontwikkelingen en de betekenis daarvan op de behoefte aan de RTG.

4.1 Dekkingsgebied RTG

De regionale en internationale functie van de RTG blijkt onder meer uit studies van Panteia^{30 31 32}. Het bureau bracht in 2016 (twee keer) en in 2020 de potentie van de multimodale continentale ladingstromen voor de goederenvervoercorridors in kaart. De eerste studies werden uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van I&M in het kader van het *Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport* (MIRT)-onderzoek naar goederencorridors. De studie uit 2020 vormde een herijking van de eerste onderzoeken.

De onderzoeken gebruiken een aangepaste versie van het multimodale transportkostenmodel dat werd ontwikkeld als onderdeel van het PLATINA 2 onderzoeksprogramma van de Europese Commissie (macro analyse van marktpotentieel in de continentale vrachtmarkt). Dit model toont de potentiële *modal shift* van lading van de weg naar het water en spoor, door de kosten van het vervoer van deur tot deur met elkaar te vergelijken. Het transportkostenmodel bevat een terminalmodel, dat alle intermodale terminals (spoor en barge) in Nederland bevat. Ook zijn bestaande intermodale spoorverbindingen in het onderzoek meegenomen.

Het onderzoek is opgedeeld in twee fasen. Eerst wordt middels modelberekeningen de modal shift-potentie van weg naar spoor en binnenvaart geïdentificeerd. Er zijn zeven stappen geformuleerd, zoals de identificatie van huidige wegvervoerstromen, het duiden van de stromen per locatie en de kostenvergelijking per modaliteit. In fase 2 worden de uitkomsten uit de eerste fase geoptimaliseerd. Daarbij wordt meer gekeken naar de trajecten en naar bundelingsmodelijkheden van lading en naar de beschikbaarheid van eventuele retourstromen. Het resultaat van de stappen is een overzicht van de potentie van de RTG uitgedrukt in laadeenheden in de huidige situatie en de toekomst (2030).

Actualisatie onderzoek

De methodiek die in de recente studie uit 2020 is gehanteerd is in lijn met de onderzoeken uit 2016. Wel zijn de brondata geactualiseerd. Het gaat bijvoorbeeld om de locaties en trajecten. Ten opzichte van 2016 is de binnenvaartterminal van Alblisserdam vervallen, maar zijn terminals in Oss en Utrecht toegevoegd. De alternatieve locaties voor de RTG te Arnhem: 'Emplacement Goederen' en 'Kleefse Waard' en de locatie in Tiel (Medel) zijn eveneens opgenomen. Bij de trajecten is het Seine-Nord kanaal toegevoegd. Ook geactualiseerd zijn de transport-stromen en de treinbewegingen. In het recente onderzoek zijn de bestaande container-treindiensten uit 2019 meegenomen en is informatie over het wegvervoer naar 2018 omgezet. Ten slotte is het kostenniveau geactualiseerd. Voor het spoorvervoer gebeurde dit aan de hand van een gedetailleerder Spoorkostenmodel.

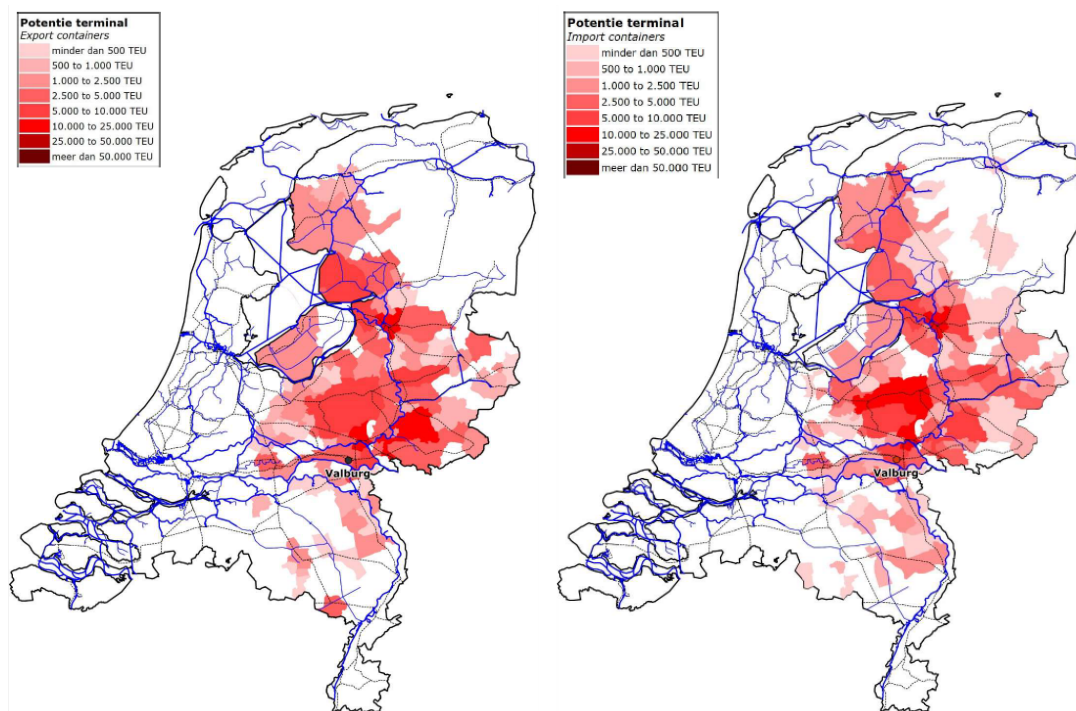
³⁰ Panteia, 2016, Potentie multimodale continentale ladingstromen voor Goederenvervoercorridors.

³¹ Panteia, 2016, Potentie multimodale continentale ladingstromen voor de Goederenvervoercorridors - RTG nationaal beschouwd.

³² Panteia maart 2020, Potentie Railterminal Gelderland.

4.1.2 Regionale functie

In figuur 4.1 zijn de belangrijkste herkomstgemeenten van de exportlading en de bestemmingsgemeenten van de importlading van de RTG weergegeven. In bijlage 1 zijn deze gemeenten gespecificeerd en is per gemeente een indicatie opgenomen van de verwachte ladingstroom in TEU³³³⁴.



Figuur 4.1: Herkomstgemeenten export (figuur links) en bestemmingsgemeenten import (figuur rechts) RTG³⁵

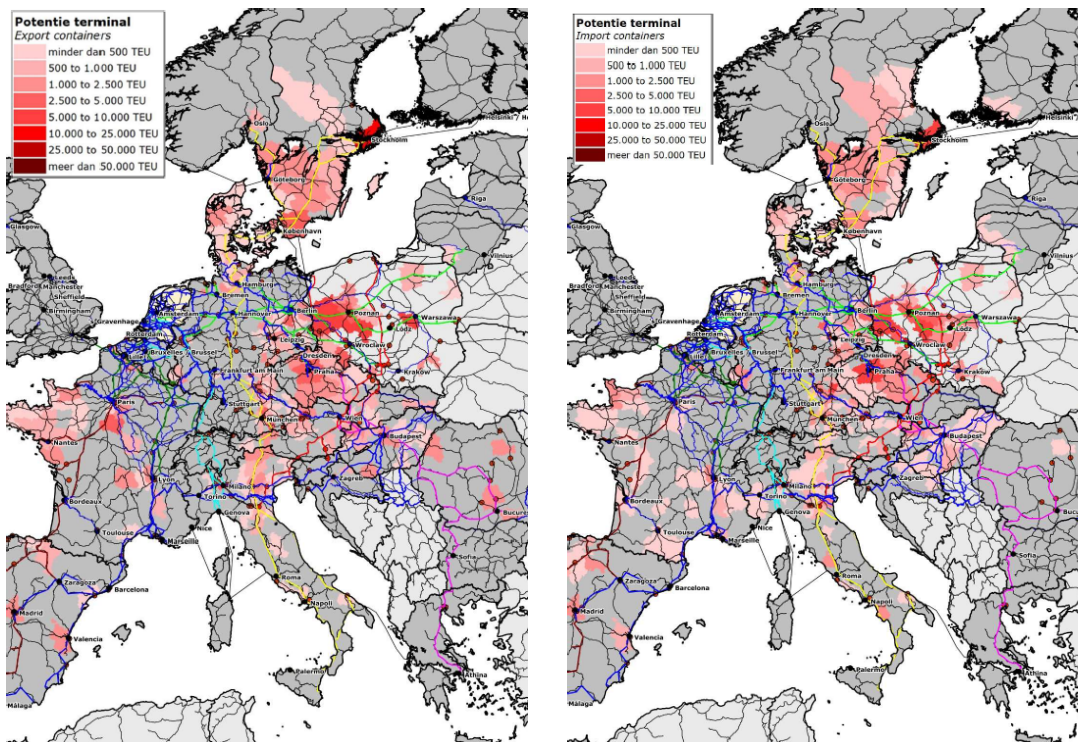
4.1.3 Internationale markt

De RTG kent naast een regionale functie ook een internationaal karakter. De potentie van de RTG ligt vooral op de as richting Duitsland en Polen en Noord-Italië. Figuur 4.2 geeft de bestemmingsregio's voor de export en de herkomstregio's van de import weer. Grote exportstromen gaan onder meer naar de Zweedse provincie Stockholm en de Poolse regio's Warschau en Leszno. Grote importstromen komen uit de Poolse regio Zielona Góra, de Zweedse provincie Stockholm en uit de Duitse regio Bremen. In de meeste gevallen bestaat de grootste ladingstroom uit de goederengroep: voertuigen, machines en overige (w.o. stukgoed).

³³ Twenty foot Equivalent Unit (TEU); een uniforme aanduiding voor intermodale laadeenheden. Eén TEU komt overeen met één twintig-voet container.

³⁴ In de studie van Panteia wordt aangenomen dat 1 laadeenheid gelijk staat aan 1,7 TEU.

³⁵ Panteia maart 2020, Potentie Railterminal Gelderland.



Figuur 4.2: Bestemmingsregio's export en herkomstregio's import RTG³⁶

4.2 Vraag RTG

De vraag voor de RTG is niet exact te voorspellen en afhankelijk van onder meer macro-economische ontwikkelingen en internationale wet- en regelgeving (zie ook Intermezzo pagina 11). In deze paragraaf wordt een beeld van de vraag geschetst op basis van de:

- potentie vanuit het MIRT- en onderzoek potentie RTG 2020;
- ontwikkelingen in het spoorgoederenvervoer.

Door de gunstige ligging en opzet van de RTG wordt een overstap van de weg naar het spoor aantrekkelijker dan nu het geval is. Bijvoorbeeld omdat intermodale terminals nu niet kunnen voldoen aan de vervoersvraag of specifieke wensen van bedrijven, niet voldoende capaciteit hebben, niet openbaar toegankelijk zijn en/of de af te leggen afstanden in het voor- en natransport te groot zijn. De RTG creëert zo een vraag. Naast deze nieuwe vraag (goederenvervoer van weg naar spoor) zal een deel van de vraag voor de RTG ten koste gaan van bestaande terminals. In hoofdstuk 5 wordt nader op deze effecten ingegaan.

³⁶ Panteia maart 2020, Potentie Railterminal Gelderland.

Hoewel de RTG zich vooral richt op het achterlandvervoer over langere afstand, liggen er ook kansen op de korte afstand. Inland terminals in (onder meer) Tilburg, Eindhoven en Venlo bewijzen dat spoorvervoer ook daar concurrerend kan zijn. Met name TCT Venlo heeft een sterke connectie met Rotterdam met circa drie goed beladen shuttletreinen per dag. Tussen Railport Brabant in Tilburg en Railterminal Eindhoven en Rotterdam rijdt gemiddeld ongeveer één dagelijkse trein; soms nog aangevuld met de Portshuttle die in Rotterdam nog verschillende terminals bedient. Railport Brabant fungeert inmiddels als hub voor intermodale treinen van/naar Polen en China. Deze passeren meerdere keren per week. Opvallend hierbij is nog dat de terminals in Venlo en Tilburg tot op zekere hoogte trimodaal zijn. Beide exploitanten beheren ook een binnenvaartterminal op enkele kilometers afstand van de spoorterminal. Ze hebben dus de keuze voor drie modaliteiten, maar zien genoeg meerwaarde in vervoer via het spoor.

4.2.1 Potentie vanuit het MIRT- en onderzoek potentie RTG

In opdracht van het Ministerie van I&M heeft Panteia in het kader van *Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)* in 2016 twee onderzoeken verricht naar de potentie van multimodale continentale ladingstromen voor Goederen-corridors. In het eerste lag de focus vooral op de regionale impact. Daarbij werd de potentie voor de terminal voor 2030 begroot op 130.000 TEU (circa 75.000 laadeenheden) op jaarbasis, waarvan ongeveer 70.000 TEU als exportstroom en circa 60.000 TEU als importstroom. Bij deze cijfers maakte Panteia de kanttekening dat zij een veel grotere potentie voorzagen als een breder studiegebied werd gehanteerd³⁷.

In het tweede onderzoek uit 2016 werd de scope dan ook uitgebreid. Het dekkingsgebied besloeg toen geheel Nederland, waarmee een beter beeld ontstond van de daadwerkelijke potentie voor de RTG. Het ladingvolume voor 2030 werd toen begroot op bijna 460.000 TEU (circa 270.000 laadeenheden), waarvan ruim 260.000 TEU als exportstroom en bijna 200.000 TEU als importstroom. De cijfers laten zien dat er buiten het oorspronkelijke studiegebied dus nog een grote hoeveelheid lading te vinden is³⁸.

In de studie uit 2020, in opdracht van de provincie Gelderland, zijn de laatste cijfers uit 2016 door Panteia herijkt. De brede potentie van de RTG komt nu beperkt hoger uit. In totaal bedraagt deze 520.000 TEU (circa 300.000 laadeenheden), waarvan 270.000 TEU als exportstroom en bijna 250.000 TEU als importstroom.

Met name de goederenstroom Nederland in is dus sterk toegenomen ten opzichte van eerder. Als belangrijke reden voor deze hogere potentie noemt Panteia de sinds 2016 doorlopen economische groei³⁹.

De berekende maximale potentie voor de RTG zal niet in zijn totaliteit door de RTG aangeboord worden. Rekening houdend met bundelingseffecten en kengetallen over de potentie voor RAILSERVICE Centrum Rotterdam en de terminals te Venlo en de

³⁷ Panteia, 2016, Potentie multimodale continentale ladingstromen voor goederenvervoercorridors.

³⁸ Panteia, 2016, Potentie multimodale continentale ladingstromen voor de goederenvervoercorridors - RTG nationaal beschouwd.

³⁹ Panteia, maart 2020, Potentie Railterminal Gelderland.

daadwerkelijke overslag van continentale containers aldaar, wordt door Panteia voor de RTG rekening gehouden met een realistische shiftpotentie van 100.000 TEU (circa 60.000 laadeenheden) in 2020 en 115.000 TEU (circa 66.000 laadeenheden) in 2030.

	2020	2030
maximale potentie in TEU (beladen)	518.000	570.000
bundelingseffecten in TEU (beladen)	342.000	373.000
realistische shiftpotentie in TEU (beladen)	100.000	115.000
realistische shiftpotentie in laadeenheden (beladen)	60.000	66.000
realistische shiftpotentie in laadeenheden (beladen + leeg)	75.000	82.500

Tabel 4.1: Shiftpotentie RTG⁴⁰

De onderzoeken voor het MIRT in 2016 en de actuele potentie voor de RTG tonen aan dat er potentie voor de RTG aanwezig is. Hierbij gaat het om gecontaineriseerde (of te containeriseren) lading die kosteneffectief van de weg over kan gaan naar het spoor en dan vervoerd wordt over een afstand van minimaal 150 kilometer. Hierbij worden vooral bestaande intermodale spoordiensten tussen de Nederlandse knooppunten en Europese terminals benut.

Focus op opstapmodel

Voor het benutten van de potentie van de RTG biedt het opstapmodel kansen. De ervaring van spoorvervoerders en -operators leert dat het niet realistisch is dat op korte termijn al een directe trein met continentale lading zal rijden tussen Rotterdam en de RTG, dan wel tussen de RTG en het Europese achterland. Het ontwikkelen van een dergelijke containerdienst is gecompliceerd en kost veel tijd.

In het opstapmodel maken shuttletreinen tussen Rotterdam en het achterland een tussenstop op de terminal. Daar wordt dan een beperkte hoeveelheid lading bij- en afgeladen voor klanten in de regio⁴¹. Voor operators betekent dit exploitatiemodel dat zij via de terminal direct een veelvoud aan bestemmingen kunnen aanbieden, tegen geringe opstartkosten. Voor vervoerders neemt de benutting en daarmee de rendabiliteit van de treinen toe.

Het opstapmodel is meegenomen in het onderzoek van Panteia. In dit onderzoek wordt ervan uitgegaan dat alle treinen die over de Betuweroute passeren, een stop bij de RTG kunnen maken. Dat zal naar verwachting niet (direct) het geval zijn⁴². Dit heeft onder meer te maken met de risico's voor exploitanten van intermodale diensten die met de stop onderweg kans op onbetrouwbaarheid in de transportketen introduceren. Daarbij rijst de vraag hoe de bijbehorende risico's worden verdeeld over de partijen. Wel kan worden gesteld dat het opstapmodel, indien succesvol, kansen biedt om tegen lage

⁴⁰ Panteia maart 2020, Potentie Railterminal Gelderland.

⁴¹ Provincie Gelderland, 2016, Review Railterminal Gelderland.

⁴² Panteia, 2016, Potentie multimodale continentale ladingstromen voor goederenvervoer-corridors.

kosten te starten met de exploitatie van de terminal. Ook als niet alle passerende treinen de RTG gaan bedienen.

In het opstapmodel moet steeds voldoende ruimte op treinen worden gegarandeerd, of gereserveerd om structurele en frequente verbindingen te kunnen bieden aan gebruikers van de RTG. Veel van de huidige passerende treinen, zeker die op de 'populaire' routes, zijn volgens observaties doorgaans volledig of nagenoeg volledig (meer dan 90%) bezet. Dit beperkt de potentie van het opstapmodel. Een mogelijke technische kans is het gaan rijden met langere treinen. Veel van de huidige intermodale shuttles hebben nog niet de (uiteindelijk) maximaal toegestane lengte. Omdat de RTG in staat is treinen tot 750 meter lengte te behandelen, zijn er de technische mogelijkheden om treinen te verlengen en zo extra capaciteit te realiseren. Dat neemt de operationele barrières echter niet weg.

Intermezzo: treinlengte

De Europese spoorinfrabeheerders hebben de ambitie om op termijn treinen van 750 meter lengte tot de sporen toe te laten⁴³. Daarvoor zijn verschillende technische aanpassingen nodig, zoals de verlenging van bepaalde opstelsporen en wijzigingen in de beveiligingssystemen. Op de Europese Rhine-Alpine Corridor moeten deze in 2021 gerealiseerd zijn⁴⁴. Anno 2020 meet de gemiddelde intermodale shuttle trein circa 700 meter, exclusief de locomotief, en heeft daarmee een capaciteit van ruim 90 TEU. Een verlenging tot 750 meter zou per trein minimaal 8 TEU extra opleveren. Treinen die nu met kortere wagensets rijden, hebben meer ruimte. Kanttekening bij deze aanname is dat er ook in de toekomst redenen kunnen zijn om met kortere treinen te (blijven) rijden. Bijvoorbeeld de spoorlengte van andere overslagterminals.

European Rail Freight Line System (ERFLS)

Ondanks de geschetste kanttekeningen en risico's biedt het voorgenomen opstapmodel mogelijkheden. Zo is het op dit moment in ontwikkeling zijnde European Rail Freight Line System (ERFLS) een systeem dat het bij- en afladen van lading vergemakkelijkt. Het ERFLS werkt aan een netwerk van samenwerkende terminals (*smart hubs*) en snelle, flexibele onderlinge spoorverbindingen voor intermodale lading. In dit systeem kan de RTG in de toekomst een belangrijke stop worden⁴⁵.

Voor operators kan een tussenstop bij de RTG voordelen met zich meebrengen; bijvoorbeeld het grotere dekkinggebied van een treindienst, of de mogelijkheid tot het beter benutten van capaciteit op diensten tussen Rotterdam en het achterland door op de RTG gericht lading over te slaan van de ene op de andere trein. Mogelijk kan de RTG ook een rol spelen als consolidatielocatie voor het combineren van twee treindiensten die vanaf verschillende locaties in het achterland naar Valburg rijden en vervolgens aan elkaar gekoppeld de rit naar Rotterdam vervolgen. Daarnaast hoeft de terminal niet per definitie bediend te worden door bestaande intermodale diensten. Een op dit moment nog niet rendabel te exploiteren treindienst kan mogelijk winstgevend worden gemaakt door de tussenstop en bijbehorend aanbod van lading op de RTG.

⁴³ Rijksoverheid, 2018, Goederenvervoer over het spoor - Spoorcorridors in Europa.

⁴⁴ Railfreight.com, 2017, Rhine-Alpine rail freight corridor could see longer trains by 2021.

⁴⁵ CEF Transport Action, 2016, European Rail Freight Line System - An illustration of the concept.

Behoeft vanuit de markt

Dat de RTG in een behoefte voorziet blijkt ook uit de *'Letters of support'* voor deze ontwikkeling (zie bijlage 2). Ondernemingen op Park 15 zoals Lidl en Nabuurs (dienstverlener voor Kraft Heinz, Mars en Nutricia) en bedrijven in de regio als H&S Coldstores (vestigingen in Beneden Leeuwen en Dodewaard) en Koffiebranderij Peeze (Arnhem) spraken in 2016 hun steun voor de terminal uit. Ook de Poolse intermodale operator PCC Intermodal maakte kenbaar de ontwikkeling van de RTG te steunen.

Voor Lidl en Nabuurs vormde de voorgenomen ontwikkeling van de RTG een pluspunt bij de keuze een vestiging te realiseren op Park 15. De directe ligging aan de te verlengen Rijksweg A15, de Betuweroute en de nabijheid van de Barge terminal in Nijmegen, maken Park 15 een aantrekkelijke locatie. Andere bedrijven in de regio als H&S Coldstores en Peeze wijzen erop dat een multimodale ontsluiting vanuit logistiek oogpunt essentieel is richting de toekomst. Transporten over langere afstand gaan bij voorkeur over het spoor of water. Hiermee dragen de bedrijven bij aan een reductie van de uitstoot van schadelijke emissies en werken ze aan de doelstellingen vanuit de duurzaamheidsagenda en Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO).

Daarnaast wijzen de bedrijven er op dat *de ontwikkeling van de RTG en betere benutting van de Betuweroute helpt de Rijksweg A15 te ontlasten en tevens inspeelt op een dreigend chauffeurstekort*. Het spoorgoederenvervoer binnen Europa en daarbuiten is voor deze bedrijven in toenemende mate van belang om nieuwe en bestaande markten op een betrouwbare, veilige en duurzame manier te bedienen. De precieze motivatie per bedrijf is terug te lezen in bijlage 2 waar de letters of support zijn opgenomen.

4.3 Toekomstperspectief spoorgoederenvervoer

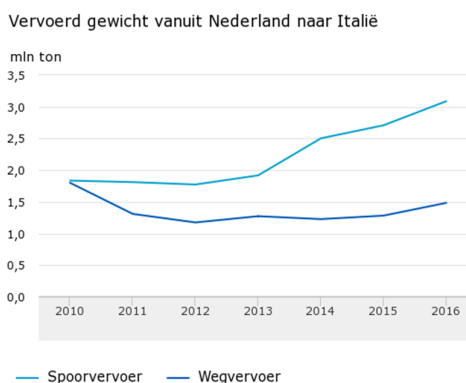
De RTG betreft een duurzame ontwikkeling voor de lange termijn. Diverse veranderingen, bijvoorbeeld op het vlak van regelgeving, interoperabiliteit en marktordening, zorgen dat het spoorvervoer enerzijds aantrekkelijker wordt als modaliteit en anderzijds andere modaliteiten meer en meer hinder gaan ondervinden. Daardoor neemt de potentie van en behoefte naar goederenvervoer over het spoor en daarmee ook de RTG op de lange termijn alleen maar toe.

Modal shift naar spoor is ingezet

De afgelopen jaren is sprake van een gestage toename van het spoorgoederenvervoer. Voorlopige cijfers van het CBS uit 2018 wijzen op een groei van ruim 350.000 ton ten opzichte van 2017, tot een totale omvang van ruim 41,5 miljoen ton. Daarmee is het volume weer hoger dan voor de economische crisis. Dit is ondanks de halvering van het binnenlandse vervoer vanaf 2005 en de recente afname in het bulkvervoer (dat doorgaans een hoger soortelijk gewicht heeft), onder meer door het sluiten van enkele Duitse kolencentrales. In de goederenklasse steenkool en bruinkool, ruwe aardolie en aardgas daalde het vervoerde ladinggewicht van ruim 9,5 miljoen ton in 2016 naar 6 miljoen ton in 2018⁴⁶. Deze krimp is dus gecompenseerd door groei in ander goederenverkeer.

⁴⁶ CBS, 2019, Spoorvervoer; ladinggewicht, ladingtonkilometer, treinkilometers.

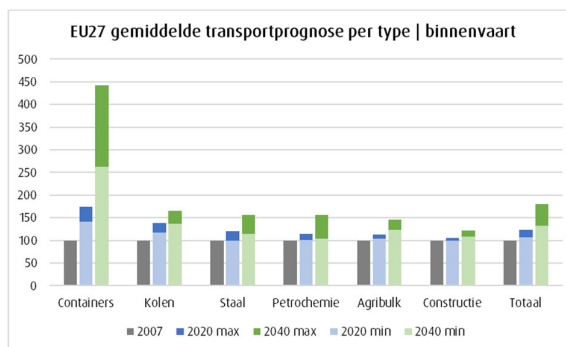
Daar waar krimp optrad in het vervoer van bulkgoederen groeide bijvoorbeeld het aantal vervoerde containers; van 1,6 miljoen TEU in 2016 tot krap 1,7 miljoen TEU in 2018⁴⁷. Dit



Figuur 4.3: Groei goederenvervoer

zorgde op diverse vervoersrelaties en goederentypen ook voor een modal shift van de weg naar het spoor. Dit geldt vooral voor verbindingen waar de trein door diverse ontwikkelingen qua transittijd, betrouwbaarheid en kosten de directe concurrentie met de overige modaliteiten aan kan. Een voorbeeld hiervan is de Rhine Alpine Corridor. Figuur 4.3 laat zien dat het vervoer per spoor naar Italië fors is gegroeid en inmiddels een twee keer zo groot tonnage per trein gaat, dan per vrachtwagen⁴⁸.

Het gaat hierbij met name om vervoer met behulp van intermodale laadeenheden zoals containers, semi-trailers en wissellaadbakken. Dit zijn ook de ladingtypen die de RTG als belangrijkste goederenstroom beschouwt. De praktijk laat zien dat steeds meer producten in aanmerking komen voor dit type vervoer. Door 'containerisatie' is het nu bijvoorbeeld mogelijk om zelfs bulkgoederen als hout en afval in wissellaadbakken te vervoeren (innofreight). Chemie-producent BASF bestelde intussen ruim 600 speciaal ontwikkelde grootvolume tankcontainers (B-TC) die op een vergelijkbare manier verticaal kunnen worden overgeslagen. Deze



Figuur 4.4: Transportprognose EU27 binnenvaart

vervangen de komende jaren honderden conventionele ketelwagons⁴⁹. Prognoses over de toekomstige ontwikkeling van het goederenvervoer in de binnenvaart per goederensoort, uitgedrukt in tonkilometer, laten ook zien dat de grootste groei op het conto komt van gecontaineriseerde producten. In het maximale scenario voor 2040 gaat het ten opzichte van 2007 om 4,5 keer meer vervoer. In het lage scenario nog altijd om 2,5 keer zo veel vervoer. Deze groei is veel hoger dan bijvoorbeeld bij bulkgoederen⁵⁰.

⁴⁷ CBS, 2019, Spoorvervoer; goederenvervoer over Nederlands spoor, goederensoort.

⁴⁸ CBS, 2017, Meer goederenvervoer per spoor, vooral naar Italië.

⁴⁹ BASF, 2018, New opportunities in intermodal transport by BASF Class Tank Containers & autonomous driving.

⁵⁰ NEA, 2011, Medium and Long Term Perspectives of IWT in the European Union.



Figuur 4.5: Nieuwe ladingconcepten van innofreight en BASF voor bulkgoederen. Steeds meer producten zijn per container te vervoeren en over te slaan

Met infrastructurele en operationele verbeteringen (zoals de opening van de Gotthard-basistunnel in 2017 en de Ceneri basistunnel rond 2020, de implementatie van het Europese beveiligingssysteem ERTMS en betere samenwerking tussen infrabeheerders) neemt de concurrentiekracht van het spoorvervoer verder toe en kan de trein als modaliteit meer dan ooit wedijveren met het wegvervoer. Dat de voortekenen goed zijn blijkt ook uit diverse voorgenomen (infrastructurele) ontwikkelingen. Zo wordt nabij Basel reeds gebouwd aan een grote nieuwe spoorterminal (Container Terminal Wheil am Rhein)⁵¹. In Lahr, in het Duitse Zwarte Woud, staat voor de komende jaren eenzelfde ontwikkeling gepland (Güterverkehrsterminal Lahr)⁵².

Modal shift naar spoor wordt gestimuleerd

Beleidsmatig wordt sterk ingezet op treingooederenvervoer (zie ook hoofdstuk 3). Bijvoorbeeld langs de Rhine-Alpine corridor waar de provincie Gelderland samen met diverse stakeholders uit de markt en overheid uit Nederland, Zwitserland en Italië werkt aan het eerder genoemde 'European Rail Freight Line System' (ERFLS). Dit systeem moet resulteren in een netwerk van samenwerkende terminals (*smart hubs*) en snelle en flexibele onderlinge spoorverbindingen voor intermodale lading. In dat kader studeren de partners onder meer op de ontwikkeling van infrastructuur, telematica-oplossingen en op de realisatie van additionele railterminals. De RTG is één van de locaties. De studie is eind 2018 afgerond en heeft als belangrijkste conclusie dat het ERFLS haalbaar is. Het fundament onder het systeem is wel het gebruik van slimme terminals, waar de overslagtijden ten opzichte van de huidige situatie gehalveerd zijn. Ook conventionele treinen profiteren echter van deze ontwikkeling. Het rapport doet de aanbeveling om op termijn een pilot te starten met testtreinen om het concept in de praktijk te demonstreren. Voor de terminals is een leidende rol weggelegd⁵³.

Verder drukt overheidsbeleid om te komen tot een eerlijk verkeers- en vervoersysteem, waarbij de gebruiker niet alleen betaalt voor de infrastructuur, maar ook voor de impact op de omgeving, een steeds grotere stempel op de mobiliteitsmarkt. Zo heeft de Duitse Bundestag in het kader van het *Masterplan Schienengüterverkehr* de infraheffing voor

⁵¹ SwissTerminal, 2018, Basel Bypass (<https://www.swissterminal.com/en/basel-bypass/>).

⁵² Badische Zeitung, 2017, Der Güterterminal wird konkreter.

⁵³ CEF-Transport Action, 2018, European Rail Freight Line System Conclusions and Recommendations.

het gebruik van het spoor gereduceerd⁵⁴. Voor 2019 was een bedrag van 350 miljoen euro begroot. Indien succesvol wordt de regeling in ieder geval tot 2023 met jaarlijks eenzelfde bedrag voortgezet⁵⁵. In navolging heeft ook de Nederlandse regering besloten een subsidieregeling te implementeren om de gebruiksvergoeding te verlagen. Deze is in juli 2019 goedgekeurd door de Europese Commissie en gaat nu met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2019 in. Ook in Nederland loopt de regeling in de basis tot en met 2023. Hier gaat het om een bedrag van circa veertien miljoen euro per jaar⁵⁶.

In het kader van de Goederenvervoeragenda heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat daarnaast in juli 2019 een subsidieregeling gelanceerd, specifiek om de modal shift van weg naar water, spoor en buisleiding te stimuleren. In totaal is hiervoor veertig miljoen euro beschikbaar. De regeling heeft als één van zijn doelstellingen om het goederenvervoer per spoor te laten groeien tot 54-61 miljoen ton in 2024. Tot 2023 moet vijf miljoen ton aan goederen van de weg naar andere modaliteiten zijn verplaatst⁵⁷.

Vanaf de weg

Op de weg zijn er eveneens ontwikkelingen die in het voordeel van het spoorgoederenvervoer werken. In Duitsland betaalt vrachtverkeer over de weg met een voertuiggewicht van meer dan 7,5 ton bijvoorbeeld een tolheffing per gereden kilometer, afhankelijk van het aantal assen en de emissie-categorie (LKW-Maut). In België is met de introductie van de Kilometerheffing in 2016 een vergelijkbaar systeem gelanceerd, zij het dat het vrachtverkeer daar al vanaf 3,5 ton per voertuig tol betaalt. Ook in landen zoals Frankrijk (TIS PL), Oostenrijk (Lkw-Maut), Zwitserland (*Schwerverkehrsabgabe*) en Tsjechië (MYTO CZ) wordt inmiddels tol geheven op vrachtverkeer⁵⁸. Deze ontwikkeling gaat ook in Nederland plaatsvinden, aldus het regeerakkoord. Daarin wordt gemeld dat het kabinet een afstandsafhankelijke heffing voor zwaar vrachtverkeer wil invoeren⁵⁹.

Anno 2019 worden de plannen steeds concreter. Het wetsvoorstel voor de heffing is reeds in consultatie. Volgens het huidige plan gaan binnen- en buitenlandse houders van vrachtwagens vanaf 2023 betalen per kilometer die zij rijden op autosnelwegen en op een deel van het onderliggende wegennet. Het precieze bedrag is afhankelijk van de gewichtsklasse en milieucategorie van de voertuigen, maar zal gemiddeld vijftien cent zijn⁶⁰. Door deze extra heffing wordt het vervoer over de weg direct een stuk duurder en zal het spoorvervoer eerder als goedkoop alternatief gaan gelden, zeker op de langere afstanden.

Naast het direct beprijzen van het wegvervoer is er wet- en regelgeving die het vrije transport over de weg tot op zekere hoogte beperkt. Zo kennen Duitsland en Zwitserland een rijverbod voor vrachtverkeer op zon- en officiële feestdagen⁶¹ en is het voor chauffeurs sinds mei 2017 net als in België en Frankrijk verboden om de 45-urige

⁵⁴ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2017, Masterplan Schienengüterverkehr.

⁵⁵ Eurotransport, 2018, Bundestag senkt Trassenpreise -175 Millionen Euro für die Schiene.

⁵⁶ Ministerie van I&W, 2019, Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer.

⁵⁷ Ministerie van I&W, 2019, Goederenvervoeragenda - Agenda voor een robuust, efficiënt en duurzaam transportsysteem.

⁵⁸ DKV Euroservice, 2017, Tol.

⁵⁹ VVD, CDA, D66, en ChristenUnie, 2017, Vertrouwen in de toekomst - Regeerakkoord 2017-2021.

⁶⁰ Koninklijke RAI Vereniging, 2019, Wetsvoorstel vrachtwagenheffing in consultatie.

⁶¹ Transport Online, 2017, Rijverboden Duitsland (niet van toepassing voor bederfelijke goederen).

weekendrust in de cabine van de vrachtwagen te spenderen. In Nederland wordt dit verbod vanaf begin 2018 eveneens gehandhaafd⁶². De verwachting is dat het daardoor voor internationale transportbedrijven duurder wordt om goederen over de weg te vervoeren. Chauffeurs moeten bijvoorbeeld eerder in hotels worden ondergebracht.

Verder ondervinden transportbedrijven steeds meer last van congestie op de weg en hebben transportbedrijven tegelijkertijd steeds meer moeite om aan gekwalificeerd personeel te komen. Brancheorganisatie Transport en Logistiek Nederland becijfert het tekort op dit moment op circa 2.000 chauffeurs. In de toekomst neemt dit verder toe⁶³. De schaarste op de arbeidsmarkt zorgt naar verwachting voor een stijging van salarissen en een groter risico op rituitval of het überhaupt niet kunnen voldoen aan vervoersvraag.



Figuur 4.6: Enkele logistieke opgaves voor het wegvervoer

Vanaf het water

Vervoer met de binnenvaart kan kwetsbaar zijn door problemen met de waterstanden in bepaalde perioden in het jaar. In het voorjaar kan de afvoer van smeltwater zorgen voor hoogwater. Dit kan betekenen dat schepen minder lading kunnen vervoeren omdat de doorvaarthoogte onder bruggen anders in het gedrang komt. In extreme gevallen kan de scheepvaart zelfs worden stilgelegd. Ook tijdens droge en hete zomers, als het waterpeil juist tot een te laag niveau zakt, komen deze maatregelen voor. Alleen dan juist omdat de zwaar beladen schepen een te grote diepgang hebben. Zeker op de Rijn en Waal, omdat deze rivieren een vrije afstroom hebben en het waterpeil dus niet beïnvloed kan worden met stuwen, sluizen en gemalen. Als het waterpeil zakt, wordt ook de vaargeul smaller, wat zeker met een toenemend aantal schepen voor capaciteitsproblemen kan zorgen. Door het extremere klimaat in West-Europa met gemiddeld warmere en drogere zomers en nattere perioden zal dit in de toekomst vaker gaan voorkomen⁶⁴. Overigens blijkt in de perioden van hoge of lage waterstanden het spoorvervoer voor veel goederenstromen vaak een prima alternatief.

⁶² Inspectie Leefomgeving en Transport Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 20-12-2017.

⁶³ Transport en Logistiek Nederland, 2017, Aanpak Chauffeurstekort.

⁶⁴ Rijkswaterstaat, 2020, Maatregelen voor de binnenvaart.

De binnenvaart is als modaliteit, uitgedrukt in CO₂-uitstoot per transporteenheid, minder vervuilend dan het wegvervoer. In absolute zin is vervoer over water onder meer door de gebruikte zware brandstoffen nog altijd milieuvriendelijk. Zeker in vergelijking met elektrisch spoorvervoer. Zo stoot de binnenvaart per tonkilometer bijna net zo veel NO_x en fijnstof uit als grote vrachtwagens. De stikstofdepositie (het neerdalen van NO_x en ammoniak vanuit de lucht op de grond) kwam in 2018 uit op 1% van het Nederlandse totaal; veel meer dan die van het spoorvervoer⁶⁵.

Anders dan bij de andere modaliteiten, wordt maar een deel van de externe kosten door de veroorzaker betaald. Volgens het Centraal Planbureau komt maar 4% van de externe kosten in de prijs van de binnenvaart tot uitdrukking, tegen 30 tot 40% voor het weg- en spoorvervoer⁶⁶. Dit komt mede door de vrijstelling voor de scheepvaart van accijns op brandstof op grond van de *Herziene Rijnvaartakte*. Daar waar het gebruik van 'rode diesel' voor de andere modaliteiten inmiddels is verboden, is dit in de binnenvaart nog toegestaan. Dit levert de sector ook een kostenvoordeel op⁶⁷.

De laatste jaren gaan stemmen op om de milieubelasting van de binnenvaart mede door de sector te laten dragen, bijvoorbeeld door de invoering van een CO₂-heffing, of het heffen van belasting op brandstof. Deze voorgenomen maatregel is dermate concreet, dat de heffing reeds is meegenomen in het hoge WLO-toekomstscenario van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse Vaarwegen. In de prognose leidt de maatregel tot de verschuiving van lading van het water naar de weg en het spoor⁶⁸.

4.4 Vanuit milieuoogpunt

De ontwikkeling van de RTG resulteert volgens de prognoses en modellen in een modal shift van lading van de weg naar het spoor. Door het duurzame karakter van het vervoer per trein, een groot deel rijdt elektrisch, heeft dit een positieve impact op het milieu in de regio. Maar er zijn meer effecten, ook op een hoger schaalniveau. De transitie zorgt bijvoorbeeld ook voor minder congestie op het wegennet en daarmee voor lagere kosten door reistijdverlies. Vanuit maatschappelijk oogpunt is de ontwikkeling dus wenselijk.

De trein kent een efficiënter energiegebruik dan een vrachtwagen. Een intermodale trein heeft een capaciteit van circa vijftig containers en verbruikt in totaal 27 kWh om deze over een kilometer te verplaatsen, ofwel circa 0,5 kWh per container. Voor een vrachtwagen kost het verplaatsen van een container over dezelfde afstand 3,1 kWh. Het energieverbruik van een trein ligt dus een factor zes lager. De bijbehorende besparing in de CO₂-uitstoot komt uit op 0,17 kg per kilometer. Kijkend naar de CO₂-emissie per TEU-km is die voor de trein in Nederland een factor elf lager dan voor de vrachtwagen.

Omdat bij vervoer per spoor nog wel voor-en natransport over de weg noodzakelijk is, wordt de factor elf besparing in de emissies in de praktijk niet gehaald. In het rapport

⁶⁵ RIVM, 2019, Stikstofdepositie per bron in 2018

⁶⁶ Groenervaren, 2017, 'Vervuilende binnenvaart' moet het ontgelden bij CPB.

⁶⁷ Ecorys, 2010, Tariefdifferentiatie tractoren en mobiele werktuigen.

⁶⁸ Rijkswaterstaat, 2017, Deelrapportage voor de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA).

van Panteia is een rekenkundig voorbeeld opgenomen van de te bereiken CO₂-besparing bij de ingebruikname van de RTG. Voor een groot aantal herkomst-bestemmingsrelaties is ingeschat wat de realistische afname in uitstoot zou kunnen bedragen. Het bureau gaat er daarbij vanuit dat een afname van 67% te realiseren is. Bij het verplaatsen van 60.000 laadeenheden over gemiddeld 510 kilometer komt de CO₂-besparing uit op 40 kiloton per jaar. Groeit de terminal naar 90.000 laadeenheden, dan zal de reductie 50 kiloton bedragen⁶⁹. Dit is een substantiële afname, zeker gezien de inschatting dat het totale wegvervoer in Gelderland nu nog goed is voor 929 kiloton CO₂-uitstoot⁷⁰.

4.5 Resumé

- Onderzoek in het kader van Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) in opdracht van het Ministerie van I&M in 2016 en recentelijk onderzoek naar de potentie van de RTG (Panteia maart 2020), laten zien dat er ruime potentie is voor de RTG.
- De toekomstige ontwikkelingen maken de potentie en behoefte voor goederenvervoer over het spoor en de RTG op de langere termijn groter. Beleidsmaatregelen als de internationale tolheffing voor vrachtwagens en het oplopende chauffeurstekort versterken de al ingezette modal shift van het goederenvervoer van de weg naar het spoor. Daarbij vergroten ontwikkelingen als de groei van de internationale aan- en afvoer (over langere afstand), verandering in de samenstelling van ladingstromen (containerisatie), verbeterde mogelijkheden voor bundeling, toename van congestie op de weg en een mogelijke CO₂-heffing voor de binnenvaart, de potentie van spoorgoederenvervoer.
- De ontwikkeling van de RTG draagt bij aan een modal shift van lading van de weg naar het spoor. Door het duurzame karakter van het vervoer per trein heeft dit een positieve impact op het milieu. Daarbij zorgt deze modal shift voor minder congestie op de weg en daarmee voor lagere kosten door reistijdverlies.

⁶⁹ Panteia maart 2020, Potentie Railterminal Gelderland.

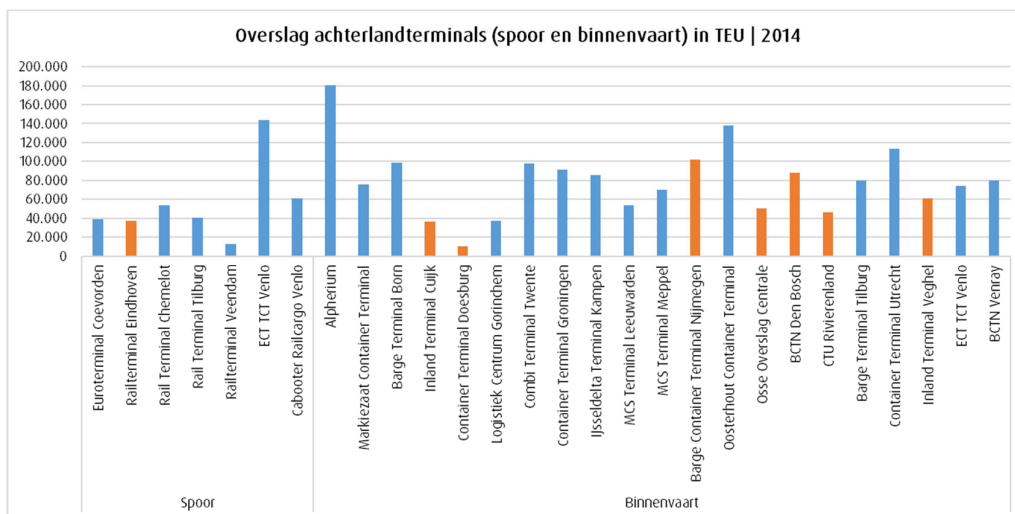
⁷⁰ https://klimaatmonitor.databank.nl/jive?workspace_guid=c747c8ab-ee75-4462-b14d-0bc1f5a3e982

5

Relatie met bestaand aanbod

5.1 Bestaand aanbod terminals

Verspreid over Nederland zijn diverse intermodale terminals gevestigd of zijn deze in ontwikkeling. Deze verschillen sterk in omvang en rol. Er kan onderscheid worden gemaakt in spoor- en binnenvaartterminals en in terminals met een trimodale ontsluiting; hetzij fysiek, hetzij organisatorisch. Figuur 5.1 geeft een overzicht van de Nederlandse terminals en de overslagvolumes voor 2014, uitgedrukt in TEU. In het door Panteia geïdentificeerde belangrijkste dekkinggebied voor import- en exportlading van de RTG, bevinden zich een aantal spoor- en binnenvaartterminals. Deze zijn in de grafiek in figuur 5.1 aangeduid in oranje.



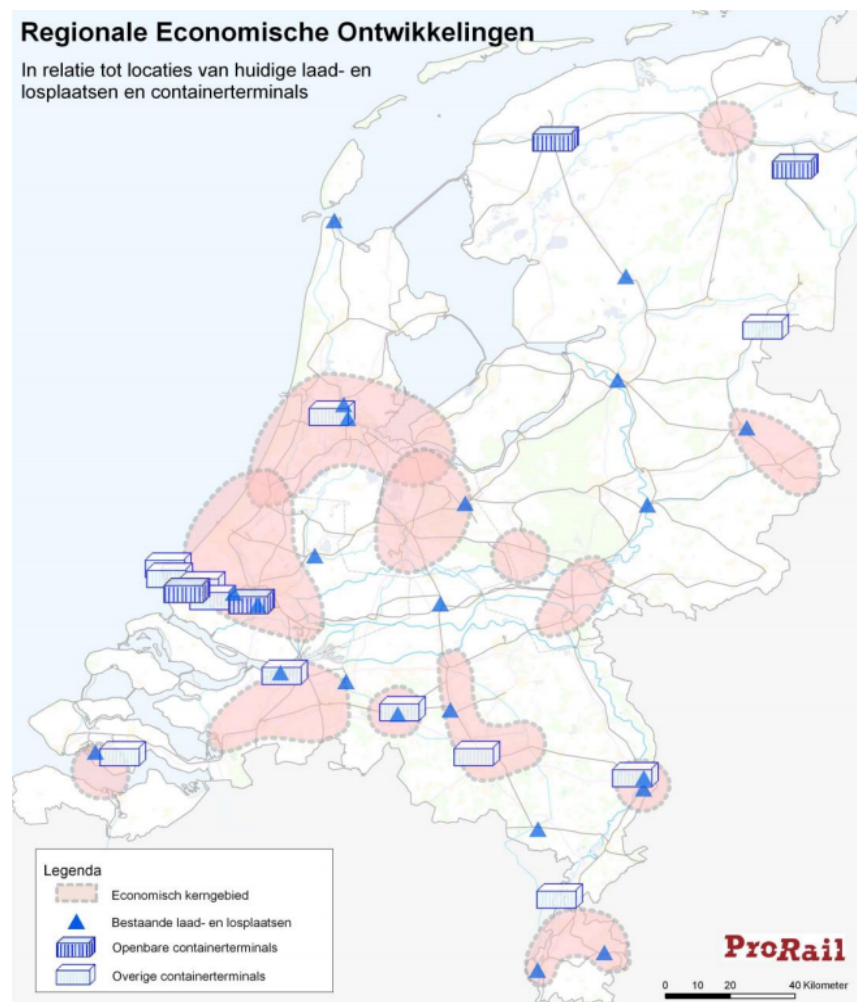
Figuur 5.1: Overslag via spoor- en binnenvaartterminals in het Nederlandse achterland⁷¹. De terminals in het belangrijkste dekkinggebied van de RTG zijn aangeduid in het oranje

⁷¹ Topsector Logistiek, 2016, Monitor Logistiek & Goederenvervoer voor Nederland 2016.

5.1.1 Spoorterminals

Binnen (direct) dekkinggebied van de RTG

Het belangrijkste dekkinggebied van de RTG kent één bimodale weg-/spoorterminal. Dit betreft de aan de rand van het gebied gelegen Railterminal Eindhoven. Deze terminal richt zich vooral op intermodale maritieme lading⁷² van en naar de Rotterdamse haven en kent een reguliere dienst met circa vijf vertrekken per week⁷³. In de meer directe omgeving van de RTG is geen spoorterminal aanwezig (zie figuur 5.2). Op de kaart is duidelijk de white-spot te zien in de regio Arnhem-Nijmegen.



Figuur 5.2: Regionale economische ontwikkelingen en laad- en losplaatsen en terminals op het spoor⁷⁴

⁷² Maritieme lading betreft lading die haven-gerelateerd is en dus veelal afkomstig is vanaf of onderweg naar schepen. Continentale lading heeft de herkomst en/of bestemming elders in Europa en wordt veelal per vrachtwagen van een terminal aan- en afgevoerd.

⁷³ Railcargo, 2018, RailScout.

⁷⁴ RoyalHaskoning DHV, 2016, MKBA Railterminal Gelderland.

5.1.2 Binnenvaartterminals

Binnen (direct) dekingsgebied van de RTG

In het belangrijkste dekingsgebied van de RTG liggen een aantal kleine en middelgrote bimodale weg-/waterterminals. Op korte afstand van de RTG, aan de Waal, ligt de Nijmeegse vestiging van de exploitant Barge Container Terminal Nijmegen. Op grotere afstand liggen de Inland Terminal Cuijk, geëxploiteerd door de Van Berkel Group, de terminal van exploitant CTU in Tiel (met nevenvestigingen in Utrecht en Lelystad), de locaties van BCTN in 's-Hertogenbosch en Venray en Inland Terminal Veghel. In de regio Arnhem bevindt zich in Doesburg sinds 2016 nog een bimodale terminal. Deze wordt geëxploiteerd door logistiek dienstverlener Rotra. De binnenvaartterminals kennen reguliere, vaak meerdere keren per week, aangeboden verbindingen via het water. Deze worden doorgaans door de exploitanten zelf uitgebaat. De meeste diensten zijn voor het vervoer van maritieme lading van en naar Rotterdam. De BCTN-terminal in Nijmegen biedt daarnaast nog reguliere afvaarten van en naar de vestigingen in Antwerpen, 's-Hertogenbosch en Wanssum⁷⁵.

5.1.3 Trimodale terminals

Naast de bimodale terminals (met overslag tussen weg en spoor of tussen weg en water) die zich buiten de directe verzorgingsregio van de RTG bevinden, zijn er ook trimodale terminals. Deze kennen overslag tussen weg, water en spoor. In de meeste gevallen zijn de water- en spoorterminal wel fysiek van elkaar gescheiden, maar worden door dezelfde exploitant uitgebaat. Tussen de locaties vindt uitwisseling van lading plaats en zodoende kan steeds de beste modaliteit worden gekozen.

Binnen (direct) dekingsgebied van de RTG

De dichtstbijzijnde trimodale terminal binnen de regio van de RTG ligt bij Oss, maar deze richt zich voor wat betreft het spoorvervoer vooral op overslag van droge en natte bulkgoederen. In het verleden zijn wel enkele intermodale treinen vertrokken, bijvoorbeeld naar Rzepin (Polen), maar deze diensten zijn allen na een korte periode om verschillende redenen weer vervallen. Op dit moment rijdt er alleen bulkvervoer (bijvoorbeeld vervoer van stookolie en graan)⁷⁶. Voor de binnenvaart worden vanaf OOC Terminals reguliere verbindingen met Rotterdam en Antwerpen aangeboden voor maritieme lading⁷⁷.

De terminal in het Duitse Emmerich am Rhein (Rhein-Waal Terminal) is op vergelijkbare afstand gelegen als Oss, maar richt zich wel puur op intermodale lading. Er is een reguliere verbinding met Basel met enkele treinen per week. Deze rijden in het kader van de *Basel Multimodal Express*, waarbij containers tussen Rotterdam/Antwerpen en Emmerich per binnenvaartschip verder worden getransporteerd⁷⁸. Exploitant Contargo impliceert dat het zich vooral richt op de kleinere klanten⁷⁹.

⁷⁵ BCTN, 2018, Diensten.

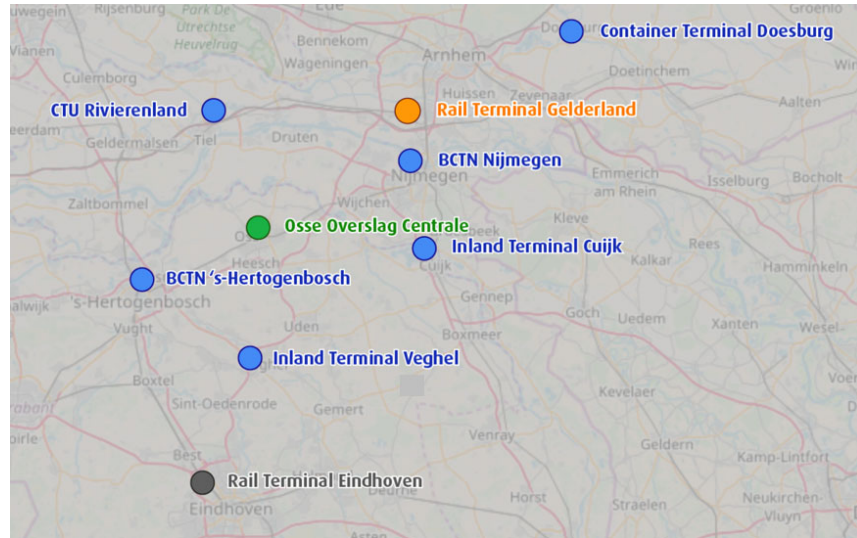
⁷⁶ Railwiki, 2018, Oss.

⁷⁷ OOC Terminals, 2018, Verbindingen.

⁷⁸ Contargo, 2017, BME Basel Multimodal Express - Spoorverbinding Basel/Weil - Emmerich.

⁷⁹ Contargo, 2017, Terminal Emmerich - About Us.

In figuur 5.3 zijn de RTG en de Nederlandse terminals in de regio weergegeven



Figuur 5.3: Spoorterminals (grijs), trimodale terminals (groen) en binnenvaartterminals (blauw) RTG (oranje)⁸⁰

5.2 Effecten op bestaande terminals

Bij een ontwikkeling van de RTG worden nieuwe bestemmingen en goederenstromen over het spoor gerealiseerd⁸¹, maar zal voor een deel ook een verschuiving optreden van huidige goederenstromen en terminals naar de RTG. Dit betreft bijvoorbeeld ook het verplaatsen van lading van de weg naar het spoor. In de volgende paragrafen worden de locaties benoemd die hiervan het meeste effect ondervinden. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen spoor- en binnenvaartterminals.

5.2.1 Spoorterminals

De Railterminal Gelderland concurreert voor het continentale volume met name met het wegvervoer en met andere railterminals.

Effect op spoorterminals binnen regio

Het effect van de RTG op deze terminals is gering. Het vervoersaanbod uitgedrukt in treinverbindingen is op railterminals in Eindhoven, Emmerich Am Rhein en Oss beperkt. Een belangrijke reden hiervoor is dat de locaties niet direct ontsloten zijn met een hoofdas voor het goederenvervoer. Verder beschikken de drie locaties niet over de faciliteiten, zoals effectieve spoorlengte om lange intermodale treinen ineens te kunnen behandelen. Daardoor zijn extra rangeerbewegingen noodzakelijk. Dit betekent de inzet

⁸⁰ Bewerking kaart: © OpenStreetMap-auteurs.

⁸¹ Panteia, 2016, Potentie multimodale continentale ladingstromen voor goederenvervoercorridors.

van een extra locomotief en kost extra tijd. Omdat het bij de RTG technisch mogelijk is om de treinen 'zeilend' binnen te laten komen is deze beperking aldaar minder groot.

Effect op spoorterminals buiten regio

De spoorterminals in (onder andere) Duisburg/Rheinhausen, Kaldenkirchen/Venlo en Tilburg liggen allen buiten de regio van de RTG. Gezien de afstand tot de RTG kunnen deze locaties enige lading verliezen aan de RTG. Hierbij speelt mee dat het gekozen opstapmodel ervoor zorgt dat zeker in de eerste fase kleinere volumes tegen lagere kosten bij de RTG op het spoor gezet kunnen worden en dat de ligging aan de Betuweroute interessante verbindingen mogelijk maakt. Juist ook omdat de terminal direct ontsloten wordt door een belangrijke internationale goederen-corridor, in Nederland zonder interactie met reizigersvervoer en de daarbij behorende nadelen voor wat betreft capaciteit en betrouwbaarheid.

Een verschuiving van volume vanaf genoemde terminals naar de RTG zal echter maar van beperkte omvang zijn. Dit komt deels omdat de RTG zich hoofdzakelijk richt op het bijladen van continentale lading⁸². De meeste Nederlandse spoorterminals zijn vooral actief op het gebied van maritieme lading van en naar Rotterdam. Daarnaast kan de locatie van de andere terminals een discrepantie tussen vraag en aanbod veroorzaken. Zo kan het beschikbare voorzieningenniveau op een terminal (bijvoorbeeld het aantal bereikbare bestemmingen, de frequentie, maar ook de betrouwbaarheid in de afwikkeling via conventioneel spoor) niet overeenkomen met de eisen en wensen van de klant. Vervoer over de weg is dan een realistisch gevolg.

Voor de Duitse terminals in de omgeving van Duisburg en Rheinhausen geldt dat er op dit moment lading vanuit de regio Arnhem-Nijmegen (vooral) per vrachtwagen via deze terminals naar het spoor wordt overgeslagen. Door actief beleid om vrachtverkeer te ontmoedigen in het Ruhrgebied wordt dit vervoer minder aantrekkelijk. Onder meer door reguliere congestie en rijverboden. Daarnaast kennen de terminals lange wachttijden aan de wegpoort. De RTG kan door een pendel van en naar het Ruhrgebied (bijvoorbeeld via het *European Rail Freight Line System*) wel meeliften op het succes van Duitse terminals.

5.2.2 Binnenvaartterminals

Door het ontbreken van functionele spoorterminals in de directe omgeving concurreert de RTG (zeker) op het gebied van maritieme lading met name met de binnenvaart. Nabij de beoogde spoorterminal zijn onder meer de Barge Container Terminal Nijmegen (BCTN), CTU Rivierenland (in Tiel) en de Osse Overslag Centrale gevestigd. In het rapport van Panteia⁸³ wordt geconstateerd dat de markt voor spoor-goederenvervoer een andere is dan de binnenvaartmarkt. Het spoorvervoer bedient vooral het oosten van Duitsland, Italië en Polen, terwijl de modal shift naar de binnenvaart zich juist concentreert op de Duitse deelstaten Noordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Hessen en Baden-Württemberg, Noordoost-Frankrijk en Zwitserland⁸⁴.

⁸² Panteia maart 2020, Potentie Railterminal Gelderland.

⁸³ Panteia maart 2020, Potentie Railterminal Gelderland.

⁸⁴ Panteia maart 2020, Potentie Railterminal Gelderland.

De propositie van de RTG is daarmee anders en de spoorterminal is in die zin eerder complementair aan de regionale binnenvaartterminals, dan een directe concurrent. Dit blijkt ook uit de studies van Panteia en de Letters of Support voor de RTG (zie bijlage 2), waarin de bedrijven de trimodaliteit van het gebied als vestigingsplaatsfactor noemen. Hiermee kunnen de bedrijven steeds kiezen voor de vervoerswijze die het beste past bij de lading en de bestemming.

Daarbij komt nog dat de inschatting van onderzoeksbureau Panteia in de studie voor het *Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport* (MIRT)⁸⁵, is dat het bestaande uitgebreide aanbod aan binnenvaartoplossingen in het dekkingsgebied en de (op dit moment nog) concurrerende prijs van de scheepvaart het lastig maakt deze lading naar het spoor te verplaatsen. Het zal dan hooguit gaan om lading die de herkomst of bestemming op korte afstand van de RTG heeft⁸⁶.

Effect op binnenvaartterminals binnen regio

De realisatie van de RTG zal bij de binnenvaartterminals binnen de regio kunnen leiden tot het verplaatsen van lading. Het vervoersaanbod van en naar deze terminals bestaat echter vooral uit reguliere verbindingen met de Rotterdamse en Antwerpse zeehavens. Directe verbindingen met het Europese achterland zijn in de minderheid of niet aanwezig. Daarnaast zijn niet alle terminals uitgerust voor grootschalige overslag en bijvoorbeeld het gelijktijdig behandelen van meerdere schepen.

Voor de Nijmeegse containerterminal wordt op basis van de modelstudie verondersteld dat er niet of nauwelijks overlap is in de belangrijkste (beoogde) import- en exportgebieden van de RTG en BCTN. Voor de BCTN gaat het bijvoorbeeld bij de exportlading om de Duitse regio's Main-Taunus-Kreis, Lippe, Hannover en Mayen-Koblenz en om de Franse regio Parijs. Bij de importlading gaat het om de Duitse regio's Main-Taunus-Kreis, Worms en Wiesbaden en de Franse regio's Parijs en Aube. Voor de RTG liggen de herkomsten en bestemmingen van lading verder weg⁸⁷.

Effect op binnenvaartterminals buiten regio

De binnenvaartterminals in (onder meer) Oosterhout, Tilburg, Utrecht en Venlo liggen allen buiten de directe regio. Evenals bij de concurrerende spoorterminals buiten de regio kan er enige verplaatsing van lading optreden van de binnenvaart naar de nieuwe terminal. Dit is mede het gevolg van kostenvoordelen in het opstapmodel en de goede bereikbaarheid van de RTG over weg en spoor. Omdat de RTG zich hoofdzakelijk richt op het bijladen van op continentale lading en de meeste binnenvaartterminals op maritieme lading, zal het effect beperkt zijn. Daarbij is de markt voor spoorgoederenvervoer ook qua herkomst en bestemmingen een andere dan de binnenvaartmarkt⁸⁸.

⁸⁵ Panteia, 2016, Potentie multimodale continentale ladingstromen voor goederenvervoercorridors.

⁸⁶ Provincie Gelderland, 2016, Review Railterminal Gelderland.

⁸⁷ Panteia, 2016, Potentie multimodale continentale ladingstromen voor goederenvervoercorridors.

⁸⁸ Panteia maart 2020, Potentie Railterminal Gelderland.

5.2.3 Vervoer over de weg

De ontwikkeling van de RTG heeft tot gevolg dat er minder transport over de weg plaatsvindt. Dit effect verdeelt zich over een groot aantal wegtransporteurs en over een groot gebied en zal per transporteur gemiddeld genomen klein zijn. Daarnaast blijft wegtransport nodig op de *first en last mile* van en naar de RTG. Verder zal een modal shift naar het spoor ook nodig zijn om congestie op de weg te beperken en het hoofd te bieden aan problemen van wegtransporteurs, zoals een tekort aan chauffeurs. Het past ten slotte ook in de gestelde klimaatdoelen.

5.3 Effect op vestigingsklimaat en werkgelegenheid

De ontwikkeling van de RTG heeft een positief effect op het regionale vestigingsklimaat en op de werkgelegenheid. Trimodaal ontsloten regio's bieden bedrijven het meest optimale palet aan mogelijkheden wat betreft de aan- en afvoer van goederen. Het aanbod van meerdere modaliteiten zorgt er voor dat:

- De betrouwbaarheid van een tijdige levering wordt vergroot doordat de regio beter ontsloten is en meerdere bestemmingen via minimaal twee modaliteiten bereikt kunnen worden.
- De dienstverlener meerdere keuzes tot zijn beschikking heeft en (steeds) voor de meest optimale vervoerswijze kan kiezen.
- De eindgebruiker kan kiezen voor duurzamere transportoplossingen.

Verbeterde vestigingsfactoren kunnen uiteindelijk leiden tot een verbetering van de werkgelegenheid doordat bedrijven die baat hebben bij trimodaliteit zich zullen vestigen in de regio⁸⁹.

Uitgaande van een reële shiftpotentie van circa 80.000 laadeenheden in 2030 (zie tabel 4.1) bedraagt de directe werkgelegenheid op de RTG circa 16 fte⁹⁰.

De indirecte werkgelegenheid is moeilijker om te bepalen en is lastig om precies toe te delen aan de RTG. Ter illustratie: het nieuwe distributiecentrum van Lidl op Park15 zorgt voor extra arbeidsplaatsen, waarbij de keuze van Lidl voor Park15 mede is gebaseerd op de locatie nabij de belangrijke (toekomstige) infrastructuur. Dezelfde motivatie geldt voor de ontwikkeling van het Europese distributiecentrum van Nabuurs, waar de eerste 60.000 m² Warehouse veel werkgelegenheid biedt.

⁸⁹ Roy van den Berg, 2016, Review railterminal Gelderland.

⁹⁰ Fte directe werkgelegenheid gebaseerd op kengetallen: TU Delft 2018, A review and analysis of the investment in, and cost structure of, intermodal railterminals.



Figuur 5.4: Ligging RTG en Park 15⁹¹

5.4 Resumé

In deze laatste paragraaf zijn de belangrijkste conclusies uit dit hoofdstuk over de behoefte aan de RTG kort op een rij gezet:

- Met de RTG worden nieuwe bestemmingen en goederenstromen gerealiseerd, maar zal ook een verschuiving optreden van huidige goederenstromen naar de RTG. De concurrentie met de bestaande railterminals is naar verwachting klein en hiermee ook het risico op het 'omvallen' van deze terminals.
- Dit geldt ook voor de nabijgelegen Barge Terminal in Nijmegen. De RTG richt zich specifiek op ladingsstromen van en naar gebieden die met de binnenvaart niet te bereiken zijn, zoals Noord-Italië en Oost-Europa. Hierdoor is er weinig overlap in de belangrijkste import- en exportgebieden. In die zin is de RTG eerder complementair aan de regionale binnenvaartterminals, dan een directe concurrent.
- De ontwikkeling van de RTG heeft een positief effect op het regionale vestigingsklimaat en op de werkgelegenheid. Trimodaal ontsloten regio's bieden bedrijven het meest optimale pallet aan mogelijkheden wat betreft de vervoerswijze. Afhankelijk van de lading en de bestemming kan een bedrijf kiezen voor de best passende modaliteit. Daarbij kan de eindgebruiker kiezen voor duurzamere transportoplossingen die passen binnen de doelstellingen vanuit Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO).

⁹¹ <http://www.park15logistics.com>

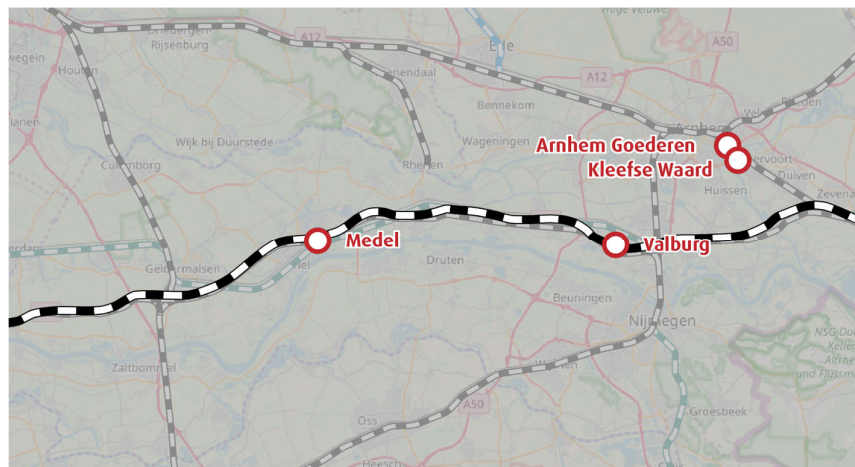
- De RTG biedt uitgaande van een reële shiftpotentie van circa 80.000 laadeenheden directe werkgelegenheid aan 16 Fte. Het effect op de indirecte werkgelegenheid is groter, maar lastiger om precies toe te delen aan de RTG. Ter illustratie: het nieuwe distributiecentrum van Lidl op Park15 zorgt voor extra arbeidsplaatsen, waarbij de keuze van Lidl voor Park15 mede is gebaseerd op de locatie nabij belangrijke (toekomstige) infrastructuur. Dezelfde motivatie geldt voor de ontwikkeling van het Europese distributiecentrum van Nabuurs, waar de eerste 60.000 m² Warehouse veel werkgelegenheid biedt.

6

Mogelijkheden bestaand stedelijk gebied

Binnen bestaand stedelijk gebied zijn in de regio, afgezien van de RTG, nu geen concrete plannen voor de ontwikkeling van een intermodale railterminal. In het verleden is wel gestudeerd op alternatieve locaties. De meest concrete binnen bestaand stedelijk gebied waren het *Bedrijvenpark Medel* in Tiel, het *Industriepark Kleefse Waard* in Arnhem en het *Emplacement Arnhem Goederen*. Eerder onderzochte locaties, zoals bij Geldermalsen en Zaltbommel aan het hoofd railnet, bij Meteren aan de Betuweroute en bij Tiel (Stamlijn Kellen, Biezenburg en Kellen) aan de Betuwelijn zijn niet meegenomen daar deze al eerder als minder geschikt werden aangemerkt. Belangrijkste beweegredenen waren de bereikbaarheid per trein en per vrachtwagen en de operationele bruikbaarheid⁹².

Figuur 6.1 toont de verschillende locaties. In de volgende paragrafen zijn deze nader toegelicht en wordt ingegaan op de praktische (on)mogelijkheden van de locaties in vergelijking met de beoogde vestigingsplaats van de RTG te Valburg.



Figuur 6.1: Mogelijke locaties voor een railterminal in de regio⁹³

⁹² Logitech, 2013, Railterminal Rivierenland – Verkenning potentiële locaties.

⁹³ Bewerking kaart: © OpenStreetMap-auteurs.

6.1 Alternatieve locaties spoorterminal

6.1.1 Bedrijvenpark Medel (Tiel)

Het Bedrijvenpark Medel⁹⁴ is gesitueerd aan de noordoostzijde van de kern van Tiel, direct aan de Betuweroute, de Rijksweg A15 en het Amsterdam-Rijnkanaal. Het park Medel 1 bestaat uit tientallen kavels van verschillende oppervlaktes. De meesten hiervan zijn reeds uitgegeven of in optie en bieden plaats aan bedrijven uit onder andere de logistieke sector, de bouw, handel en nijverheid en productie. Op dit moment wordt met de uitbreiding van het Bedrijvenpark Medel de afronding voorbereid. Dit gebied bestaat uit twee delen. De eerste fase wordt uitgevoerd middels een door de provincie Gelderland vaststelde planologische maatregel. Voor de tweede fase is het bestemmingsplan in juni 2017 vastgesteld door de gemeenteraad van Tiel⁹⁵.

Het Bedrijvenpark wordt beheerd door de Coöperatie Medel, waarvan alle op het terrein gevestigde bedrijven lid zijn. Op het terrein is met CTU Rivierenland reeds een containerterminal aanwezig voor de binnenvaart. De overslaglocatie werd in 2012 geopend en is via Container Terminal Utrecht onderdeel van de Theo Pouw Groep.

6.1.2 Industriepark Kleefse Waard (Arnhem)

Na het vertrek van de vezeldivisie van AKZO Nobel in 2003 is de Kleefse Waard door de gemeente Arnhem en een projectontwikkelaar getransformeerd tot duurzaam, innovatief industriepark. Het is eigendom van de gemeente Arnhem en het parkmanagement.

In het nu geldende bestemmingsplan en masterplan Kleefse Waard-Koningspley Noord is de ambitie opgenomen de voormalige Akzo-haven, die het zuiden van het terrein begrenst, te transformeren tot een centraal op- en overslagpunt. Een Regionaal Overslag Centrum behoort tot de mogelijkheden, maar het kan hierbij ook gaan om energie- of CO₂-opslag. De functie zal worden gerealiseerd op een deelgebied van circa zeven hectare en vormt de schakel/scharnier tussen het Industriepark en het nieuwe bedrijventerrein Koningspley Noord⁹⁶. Inmiddels wordt gewerkt aan een nieuw bestemmingsplan voor beide terreinen.

6.1.3 Emplacement Arnhem Goederen (Arnhem)

Het Emplacement Arnhem Goederen werd lange tijd onder meer gebruikt voor het laden en lossen van posttreinen, bij het lokale postsorteercentrum. Door het vervallen van dit vervoer in 1996 en het staken van de bediening van *Corus Tubes* in 2010 liggen de sporen er sindsdien ongebruikt bij; incidentele transporten en het stallen van (werk) materieel daargelaten. Sloop van de infrastructuur en bijbehorende functies lijkt op korte termijn nog niet aan de orde. De gronden van NS zijn tot 2022 nog gereserveerd in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Desondanks meldt de toekomstvisie op het omliggende industriegebied RijnPark van de Stichting Arnhemse Bedrijventerreinen dat NS en ProRail reeds hebben aangegeven tien hectare grond midden op het terrein op termijn te willen afstoten.

⁹⁴ Bedrijvenpark Medel, 2020, Bedrijvenpark Medel.

⁹⁵ Bedrijvenpark Medel, 2019, Jaarstukken 2018.

⁹⁶ Gemeente Arnhem, 2010, Bestemmingsplan 'Kleefse Waard-Koningspley Noord' (vastgesteld).

In de toekomstvisie op het RijnPark, dat circa dertig hectare groot is en aan de zuidzijde van het emplacement grenst, wordt verder gekeken naar alternatieve invulling van het spoorterrein voor de termijn na 2022⁹⁷. In het vigerende bestemmingsplan is aan het gebied de functie bedrijven toegekend, maar het plan is ook om een deel van het emplacement te herbestemmen tot groen landschapspark. De uiteindelijke keuze van functie zal afhangen van de plannen van PostNL voor het voormalige businesspoint en sorteercentrum (op gepachte grond van NS).

6.2 Vervoerspotentie alternatieve locaties

6.2.1 Bedrijvenpark Medel

In de studie van Panteia in 2020 naar de potentie van de RTG is ook gekeken naar de potentie van de alternatieve locaties. Bij de vestiging van de spoorterminal op het Bedrijvenpark te Medel zou de potentie uitkomen op een totaal van 343.000 TEU (Valburg 518.000 TEU). In deze studie bedraagt de realistische shiftpotentie voor de locatie Medel circa 66.000 TEU (Valburg 105.000 TEU). Ondanks de vergelijkbare ligging als de locatie Valburg langs de Betuweroute en Rijksweg A15 en het kunnen adopteren van het opstapmodel is het berekende potentieel in Tiel dus lager. Dit komt doordat Tiel westelijker en dus op kortere afstand van het Rotterdamse havengebied is gesitueerd en er dus concurrentie ontstaat met de terminals aldaar. Daarnaast is de afstand tot de intermodale opties in Duisburg juist groter⁹⁸.

6.2.2 Industriepark Kleefse Waard & Arnhem Goederen

De overslagpotentie voor beide locaties in Arnhem komt neer op 44.000 TEU per jaar⁹⁹. Dit veel lagere totaal is onder meer het gevolg van het niet kunnen toepassen van het opstapmodel omdat geen doorgaande treinen de locaties passeren¹⁰⁰. Op beide locaties is het volgens het Panteia-rapport niet opportuun om nieuwe raildiensten op te zetten naar bestemmingen in Europa. Zo is bijladen niet mogelijk doordat er regulier geen containertreinen passeren op de spoorlijn tussen Utrecht en Arnhem. Er zouden dan dus zelfstandige diensten moeten worden opgezet. Het volume hiervoor is echter in vrijwel alle gevallen te klein. Het zou eventueel kunnen volstaan om treinen naar de Europese draaischijven Duisburg en Keulen te laten rijden en daar extra over te slaan, maar de extra kosten die dat met zich meebrengt reduceert het potentieel enorm. In Valburg is dit niet nodig want containertreinen passeren het aangelegen spoortraject al via de Betuweroute. Dit maakt bijladen relatief gemakkelijk en dus kosteneffectief. Hierdoor is de potentie van de RTG bij Valburg aanzienlijk hoger¹⁰¹.

⁹⁷ Stichting Arnhemse Bedrijventerreinen, 2016, Toekomstvisie 2.0 bedrijventerrein RijnPark.

⁹⁸ Panteia maart 2020, Potentie Railterminal Gelderland.

⁹⁹ Panteia maart 2020, Potentie Railterminal Gelderland.

¹⁰⁰ Panteia, 2016, Potentie multimodale continentale ladingstromen voor goederenvervoercorridors.

¹⁰¹ Panteia maart 2020, Potentie Railterminal Gelderland.

6.3 Praktische mogelijkheden ontwikkeling railterminal

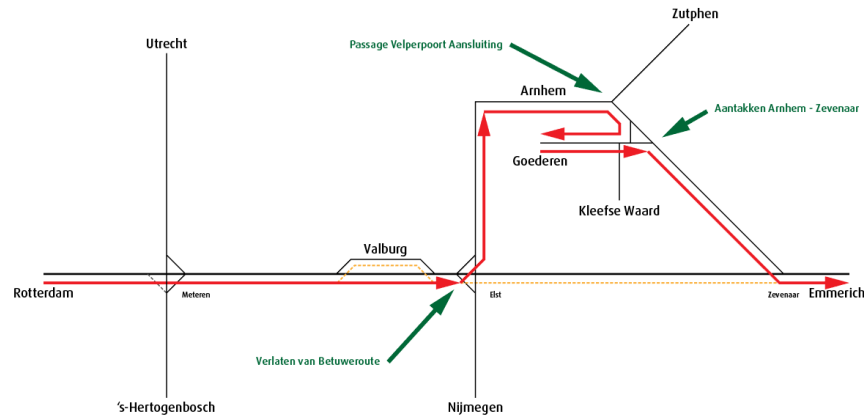
Voor de locatie in Medel geldt voor wat betreft de aansluiting op de A15 ongeveer dezelfde uitgangspositie als voor de beoogde locatie van de RTG te Valburg. Echter door het ontbreken van een ontsluiting op de Betuweroute, die in Valburg mogelijk is via het bestaande CUP, zou realisatie van een terminal in Medel een fors groter ruimtebeslag vragen en een fors grotere investering. Ook is er geen (fysieke) ruimte meer voor de realisatie van een terminal. Op het bedrijventerrein zijn aan de zijde van de Betuweroute geen kavels meer beschikbaar. En aan de oostzijde wordt het bedrijventerrein begrensd door een waterplas (voormalige zandwinning). En iets ten oosten van het bestaande bedrijventerrein wordt een grondgebonden zonneveld gerealiseerd.

Voor de locaties in Arnhem gelden grotere barrières. Hoewel volgens de bestemmingsplannen de ontwikkeling van een railterminal zowel op het Industriepark Kleefse Waard als op het Emplacement Arnhem Goederen tot de mogelijkheden behoort, is het realiseren ervan op de betreffende locaties niet waarschijnlijk. Met name de ontsluiting over het spoor kent grote knelpunten.

6.4 Intermodale treinen moeten via het conventionele spoor

Intermodale treinen kunnen de Kleefse Waard of het Emplacement Arnhem Goederen alleen bereiken via het conventionele spoor. Daar wordt de beschikbare capaciteit gedeeld met een steeds groeiend aantal reizigerstreinen. In het voor de hand liggende scenario rijden de treinen tussen Rotterdam en deze achterlandterminals grotendeels via de Betuweroute en takken ze via de noordwest-aansluitingsboog bij Elst aan op het conventionele spoor. wordt richting de terminals twee keer gelijkvloers de tegenrijrichting van het conventionele spoor gekruist. Rekening houdend met plannormen hebben deze bewegingen een grote weerslag op de capaciteit en zorgen (in theorie) voor een veiligheidsrisico.

De verbinding tussen de terminals en het Europese achterland moet via een andere route, door het ontbreken van een noordoost-aansluitingsboog van/naar de Betuweroute bij Elst. Het meest voor de hand ligt het om treinen over het conventionele spoor via Duiven en Zevenaar te sturen. Treinen vanuit het achterland richting de terminals kruisen hierbij gelijkvloers de tegenrijrichting.



Figuur 6.2: Routing voor bediening terminallocatie Arnhem Goederen door intermodale shuttle op weg van Rotterdam naar het Europese achterland

De ritten over het conventionele spoornet zorgen voor extra reistijd (een toename die optreedt in beide richtingen: voor het bereiken van de terminal én na het verlaten) en leiden ook tot onbetrouwbaarheid in de transportketen. Enerzijds omdat bij het verlaten van en aantakken op de Betuweroute van spanning- en beveiligingssysteem moet worden gewisseld en anderzijds door de interactie met reizigerstreinen op het conventionele spoor. Beide elementen maken deze locaties ook minder geschikt voor het 'opstapmodel' of exploitatie op basis van het *European Rail Freight Line System*.

6.4.1 Overbelast spoor

Tussen Elst en Arnhem rijden in de dienstregeling 2018 op werkdagen elk uur per richting twaalf treinen, waarvan vier sprinters, twee stoptreinen (één buiten de spits) en zes intercity's. Met het oog op dit exploitatiemodel, dat eigenlijk in de dienstregeling 2014 al zou worden geïmplementeerd, is in 2011 door ProRail al een *overbelastverklaring* nabije *toekomst* afgegeven. Daarmee gaf de infrabeheerder officieel aan dat de ambities van de vervoerders niet pasten op de voorziene infrastructuur¹⁰².

Na deze verklaring is door ProRail een capaciteitsvergrotingsplan uitgewerkt, met daarin maatregelen zoals het opnemen van een extra perronfase in Arnhem, het verdubbelen van het traject 'Elst - vork Elst Aansluiting' en de bouw van een viersporig emplacement te Elst¹⁰³. De meeste plannen haalden het uiteindelijk niet, dus de capaciteit blijft beperkt.

Na de passage van Elst en Arnhem, bereiken de intermodale treinen de enkelsporige en geëlektrificeerde aansluiting naar het Emplacement Arnhem Goederen. Ze rijden hierbij via het in 2013 eveneens overbelast verklaarde baanvak Arnhem - Zevenaar. Om dit knelpunt aan te pakken is in 2019 een spoorverdubbeling tussen Zevenaar en Didam gerealiseerd¹⁰⁴. Het betreffende baanvak blijft echter kritisch op het vlak van de

¹⁰² ProRail, 2011, Overbelastverklaring nabije toekomst - Samenloopbaanvak Arnhem - Nijmegen/Tiel.

¹⁰³ ProRail, 2012, Capaciteitsvergrotingsplan Elst-Arnhem.

¹⁰⁴ ProRail, 2017, Netverklaring 2017.

capaciteit. Zo zal 'Velperpoort Aansluiting', waar de lijnen naar Zevenaar en Zutphen gelijkvloers splitsen, mogelijk volgen als knelpunt. Er wordt reeds gestudeerd op oplossingen, zoals een ongelijkvloerse aansluiting, maar de ruimte is beperkt en de maatregel mede daardoor zeer kostbaar.

Kortom: de ontwikkeling van een railterminal op de locaties Kleefse Waard en Emplacement Arnhem Goederen is in theorie mogelijk, maar door de grote knelpunten op het spoor in de praktijk niet of nauwelijks te realiseren. Concrete plannen voor de ontwikkeling van een intermodale railterminal op deze locaties zijn dan ook niet aanwezig. Wel zijn er bijvoorbeeld plannen voor de ontwikkeling van bedrijven of een groen landschapspark.

Voor de RTG op de beoogde locatie aan de Betuweroute nabij Valburg gelden de genoemde knelpunten op het spoor niet. Hier hoeven de treinen geen gebruik te maken van een druk gebruikt conventioneel spoor, waar de capaciteit gedeeld moet worden met reizigerstreinen. De directe ligging aan de Betuweroute maakt een ongehinderde aan- en afvoer van treinen met een veelvoud aan bestemmingen mogelijk.

6.4.2 Bereikbaarheid over de weg

Ook over de weg is de ontsluiting van de RTG ongeveer vergelijkbaar met de locatie te Tiel en wat gunstiger dan die in de Kleefse Waard of het Emplacement Arnhem Goederen in Arnhem. Dankzij de ligging aan de Rijksweg A15 zijn bedrijven in de regio in staat ladingstromen voor de *first* en *last mile* snel over de weg aan en af te voeren, terwijl de locaties in Arnhem te maken hebben met de drukte op knooppunt Velperbroek en de N325.

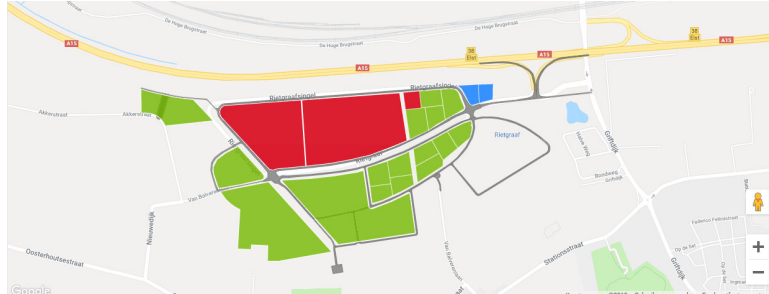
6.4.3 Bedrijvigheid in de omgeving

De realisatie van de spoorterminal zal op elke locatie een positief effect hebben op de bedrijvigheid in de omgeving en op de ontwikkeling van de regio als logistieke hotspot. Dat draagt weer positief bij aan de lokale werkgelegenheid en economie. Wel is het zo dat de locatie Valburg de meeste groeimogelijkheden kent in de directe nabijheid.

Direct tegenover de Railterminal Gelderland, aan de zuidkant van de Rijksweg A15, is het bedrijventerrein Park15 in ontwikkeling. Op dit groene en duurzame bedrijvenpark is ruimte voor grote distributiecentra en kleinschaligere bedrijvigheid, bijvoorbeeld voor de productie- en maakindustrie. Op het bedrijventerrein is de vestiging van Nabuurs Supply Chain Solutions recentelijk geopend. De logistieke dienstverlener coördineert vanuit daar de Europese distributie voor onder meer Kraft Heinz, Mars en SCA. Het naastgelegen duurzame distributiecentrum van supermarktketen Lidl is sinds begin 2019 in gebruik. De plankaart van Park15 laat zien dat er daarnaast nog voldoende ruimte voor nieuwe bedrijvigheid is. Van de krap 700.000 vierkante meter is 60% nog niet verkocht of onder optie. Hierbij horen ook nog twee grote percelen van meer dan 100.000 vierkante meter. Zie hiervoor ook figuur 5.3¹⁰⁵. In de communicatie over de ligging direct aan de Gelderse Corridor vermeldt de projectorganisatie ook de geplande ontwikkeling van de Railterminal Gelderland¹⁰⁶.

¹⁰⁵ Park 15, 2019, Plankaart.

¹⁰⁶ Park 15, 2019, Bereikbaarheid.



Figuur 6.3: Plankaart Park15 met de beschikbare (groen) en verkochte (rood) kavels

6.5 Resumé

In deze laatste paragraaf zijn de belangrijkste conclusies uit dit hoofdstuk over de mogelijkheden voor de ontwikkeling van een railterminal binnen bestaand stedelijk gebied kort op een rij gezet:

- In de regio van de RTG zijn geen andere plannen bekend voor de ontwikkeling van een railterminal. In theorie zijn binnen bestaand stedelijk gebied mogelijkheden voor de ontwikkeling van een railterminal op twee locaties in Arnhem: 'Kleefse Waard' en 'Emplacement Arnhem Goederen' en op een locatie in Tiel (Medel). De ontwikkeling van een railterminal op de locaties in Arnhem is in de praktijk niet waarschijnlijk. Met name de ontsluiting over het spoor kent grote knelpunten. Intermodale treinen kunnen beide locaties alleen bereiken via het conventionele spoor, waar de capaciteit gedeeld moet worden met een groeiend aantal reizigerstreinen en al sprake is van overbelasting. Bij de RTG Valburg gelden deze knelpunten niet. De directe ligging aan de Betuweroute maakt een ongehinderde aan- en afvoer van treinen met een veelvoud aan bestemmingen mogelijk.
- Voor de locatie in Medel geldt voor wat betreft de aansluiting op de A15 ongeveer dezelfde uitgangspositie als voor de beoogde locatie van de RTG te Valburg. Echter door het ontbreken van een ontsluiting op de Betuweroute, die in Valburg mogelijk is via het bestaande CUP, zou realisatie van een terminal in Medel een fors groter ruimtebeslag vragen en een fors grotere investering. Ook is er geen (fysieke) ruimte meer voor de realisatie van een terminal. Op het bedrijventerrein zijn aan de zijde van de Betuweroute geen kavels meer beschikbaar. En aan de oostzijde wordt het bedrijventerrein begrensd door een waterplas (voormalige zandwinning). En iets ten oosten van het bestaande bedrijventerrein wordt een grondgebonden zonnenveld gerealiseerd.
- Daarbij is het potentieel op beide locaties in Arnhem aanzienlijk lager dan voor de RTG en is de potentie in Tiel ook lager. Het veel lagere potentieel in Arnhem is onder meer het gevolg van het niet kunnen toepassen van het opstapmodel.
- De potentie van de RTG is sterk locatiegebonden. De locatie bij Valburg is met de ligging aan de Betuweroute met het bijbehorende goederenverkeer, de A15 en met de al aanwezig spoorinfra (CUP) de locatie bij uitstek voor een railterminal in de regio.

7

Samenvatting en conclusies

In dit afsluitende hoofdstuk zijn de belangrijkste conclusies van deze studie samengevat en op een rij gezet:

- De beoogde locatie van de RTG bij Valburg leent zich bij uitstek voor de ontwikkeling van een railterminal. Deze locatie ligt direct aan de Betuweroute en Rijksweg A15 en kent daarmee sterke ontsluitingsmogelijkheden over spoor en weg. Bijvoorbeeld via twee belangrijke Europese goederencorridors: De Rhine-Alpine Corridor' en de 'North Sea-Baltic Corridor'. Daarnaast is hier de benodigde infrastructuur met het Container Uitwissel Punt (CUP) al grotendeels aanwezig.
- Op deze locatie kan tevens relatief gemakkelijk gestart worden met het 'opstapmodel', door de passage van diverse intermodale spoordiensten tussen het Rotterdamse havengebied en het Europese achterland. Dit model maakt het mogelijk voor de RTG om met lagere volumes te starten, omdat wordt meegelift op reeds opgezette spoordiensten. Dit zorgt voor lagere (opstart)kosten en verlaagt daarmee de drempel voor bedrijven en logistieke operators om via het spoor te (gaan) vervoeren. Verder kan het bijladen onderweg ook helpen bij de introductie van nieuwe intermodale diensten. Bij voldoende kritische massa is het ten slotte mogelijk directe treinen te rijden. Het opstapmodel vergt een goede sturing.
- De ontwikkeling van de RTG past binnen de beleidskaders op diverse niveaus. De RTG vergroot de mogelijkheden voor een *modal shift* van het goederenvervoer van de weg naar het spoor. Het geeft hiermee vorm aan de ambities van de provincie Gelderland, het Rijk en Europa om het goederenvervoer te verduurzamen en klimaatdoelstellingen te halen.
- Onderzoek in het kader van Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) in opdracht van het Ministerie van I&M in 2016 en recent onderzoek naar de potentie van de RTG (Panteia, maart 2020) laten zien dat er ruime potentie is voor de RTG.
- De toekomstige ontwikkelingen maken de potentie en behoefte voor goederenvervoer over het spoor en de RTG op de langere termijn groter. Beleidsmaatregelen als de internationale tolheffing voor vrachtwagens en het oplopende chauffeurstekort versterken de al ingezette modal shift van het goederenvervoer van de weg naar het spoor.
- Met de RTG worden nieuwe bestemmingen en goederenstromen gerealiseerd, maar zal ook een verschuiving optreden van huidige goederenstromen naar de RTG. De

concurrentie met de bestaande railterminals is naar verwachting klein en hiermee ook het risico op het 'omvallen' van deze terminals.

- Dit geldt ook voor nabijgelegen Barge Terminals. De RTG richt zich specifiek op ladingstromen van en naar gebieden die met de binnenvaart niet bereikbaar zijn, zoals Noord-Italië en Oost-Europa. Hierdoor is er weinig overlap in de belangrijkste import- en exportgebieden. In die zin is de RTG eerder complementair aan de regionale binnenvaartterminals, dan een directe concurrent.
- De ontwikkeling van de RTG heeft een positief effect op het regionale vestigingsklimaat en op de werkgelegenheid. Trimodaal ontsloten regio's bieden bedrijven het meest optimale palet aan mogelijkheden wat betreft de vervoerswijze. Afhankelijk van de lading en de bestemming kan een bedrijf kiezen voor de best passende modaliteit. Daarbij kan de eindgebruiker kiezen voor duurzamere transportoplossingen die passen binnen de doelstellingen vanuit Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO).
- De RTG biedt directe werkgelegenheid aan circa 16 Fte. Het effect op de indirecte werkgelegenheid is groter, maar lastiger om precies toe te delen aan de RTG. Ter illustratie: de nieuwe distributiecentra van Lidl en Nabuurs op Park15 zorgt voor veel extra arbeidsplaatsen, waarbij de locatiekeuze mede is gebaseerd op de locatie nabij belangrijke (toekomstige) infrastructuur en voorzieningen.
- In de regio van de RTG zijn geen andere plannen bekend voor de ontwikkeling van een railterminal. In theorie zijn binnen bestaand stedelijk gebied mogelijkheden voor de ontwikkeling van een railterminal op twee locaties in Arnhem: Kleefse Waard en Emplacement Arnhem Goederen en in Tiel (Medel). Voor alle drie de locaties geldt dat de vervoerspotentie kleiner is dan van de RTG. Daarbij is de ontwikkeling van een railterminal op de locaties in Arnhem in de praktijk niet waarschijnlijk. Met name de ontsluiting over het spoor kent grote knelpunten. Intermodale treinen kunnen beide locaties alleen bereiken via het conventionele spoor, waar de capaciteit gedeeld moet worden met een groeiend aantal reizigerstreinen en al sprake is van overbelasting. Bij de RTG Valburg gelden deze knelpunten niet. De directe ligging aan de Betuweroute maakt een ongehinderde aan- en afvoer van treinen met een veelvoud aan bestemmingen mogelijk. Voor de locatie in Medel geldt voor wat betreft de aansluiting op de A15 ongeveer dezelfde uitgangspositie als voor de beoogde locatie van de RTG te Valburg. Echter door het ontbreken van een ontsluiting op de Betuweroute, die in Valburg mogelijk is via het bestaande CUP, zou realisatie van een terminal in Medel een fors groter ruimtebeslag vragen en een fors grotere investering. Ook is er in Medel geen (fysieke) ruimte meer voor de realisatie van een terminal.
- De locatie bij Valburg is met de ligging aan de Betuweroute, de A15, en met de al aanwezig spoorinfra (CUP) de locatie bij uitstek voor een railterminal in de regio. Met de ontwikkeling van de RTG wordt de regio trimodaal ontsloten en kan de regio uitgroeien tot logistieke hotspot. Daarbij wordt de potentie van de Betuweroute optimaal benut en wordt vorm gegeven aan de (internationale) ambities om het goederentransport te verduurzamen en klimaatdoelstellingen te halen.
- De ontwikkeling van de RTG voldoet aan de *Ladder voor Duurzame Verstedelijking*. Er is een behoefte die niet binnen bestaand stedelijk gebied, of op bestaande terminals is op te vangen. Daarbij is het effect van de ontwikkeling van de RTG op bestaande terminals zeer gering en wordt het functioneren van de bestaande terminals niet onder druk gezet.

Bijlage 1

Herkomsten en bestemmingen

In de studie van Panteia naar de potentie van multimodale continentale ladingstromen voor de goederenvervoercorridors, uitgevoerd in het kader van het MIRT-onderzoek, is een analyse gemaakt van de te verwachten volumes per knooppunt. Ook de RTG is hierbij in beeld gebracht; waarbij de goederenstromen uiteen zijn gesplitst in export- en importlading¹⁰⁷. In de hiernavolgende paragrafen en tabellen zijn de belangrijkste export- en import-gemeenten in de regio van de RTG weergegeven.

Herkomstgemeenten van de exportlading

De hiernavolgende tabel B1.1 toont de herkomstgemeenten van de exportlading die via het knooppunt RTG naar overige Europese bestemmingen vervoerd kan worden. In totaal gaat het om een potentieel van bijna 240.000 TEU.

¹⁰⁷ Panteia, 2019, Potentie Railterminal Gelderland.

gemeente	< 500 TEU	500 - 1.000 TEU	1.000 - 2.500 TEU	2.500 - 5.000 TEU	5.000 - 10.000 TEU	10.000 - 25.000 TEU
Almelo			X			
Almere			X			
Amersfoort			X			
Apeldoorn					X	
Arnhem						X
Asten						
Barneveld					X	
Berg en Dal	X					
Berkelland		X				
Bernheze						
Best			X			
Beuningen						
Boxmeer	X					
Brummen				X		
Bunnik		X				
Bunschoten	X					
Cuijk		X				
Culemborg		X				
Dalfsen				X		
De Fryske Maren			X			
Deurne	X					
Deventer					X	
Doesburg			X			
Doetinchem				X		
Druten			X			
Duiven				X		
Ede					X	
Eindhoven			X			
Enschede		X				
Epe			X			
Ermelo	X					
Geldermalsen				X		
Gennep			X			
Grave		X				
Harderwijk			X			
Hatterij	X					
Heerde				X		
Heerenveen			X			
Hellendoorn	X					
Helmond	X					
Hengelo		X				
Heusden		X				
Houten		X				
Laarbeek	X					
Lelystad			X			
Leeuwarden		X				
Leusden			X			

gemeente	< 500 TEU	500 – 1.000 TEU	1.000 – 2.500 TEU	2.500 – 5.000 TEU	5.000 – 10.000 TEU	10.000 – 25.000 TEU
Lingewaal			X			
Lingewaard					X	
Lochem				X		
Losser	X					
Kampen					X	
Meppel			X			
Mill en St. Hubert		X				
Montferland				X		
Mook en Middelaar	X					
Neder-Betuwe				X		
Neerijnen			X			
Nijkerk			X			
Nijmegen					X	
Noordoostpolder					X	
Nunspeet				X		
Oldebroek				X		
Oldenzaal			X			
Olst-Wijhe	X					
Ommen				X		
Oost-Gelre				X		
Oss	X					
Oude-IJsselstreek				X		
Overbetuwe				X		
Putten		X				
Raalte			X			
Renkum				X		
Renswoude		X				
Rijssen-Holten					X	
Rheden				X		
Scherpenzeel		X				
Sint Anthonis			X			
Soest		X				
Staphorst	X					
Steenwijkerland				X		
Súdwest-Fryslân			X			
Tiel			X			
Tubbergen				X		
Urk				X		
Utrechtse Heuvelrug	X					
Valkenswaard	X					
Venray			X			
Vianen	X					
Voorst				X		
Wageningen		X				
Waalre		X				
Weert						

gemeente	< 500 TEU	500 - 1.000 TEU	1.000 - 2.500 TEU	2.500 - 5.000 TEU	5.000 - 10.000 TEU	10.000 - 25.000 TEU
Wierden		X				
Wijchen			X			
Wijk bij Duurstede			X			
Woudenberg			X			
Zeewolde			X			
Zevenaar						X
Zeist		X				
Zutphen		X				
Zwarte-Waterland			X			
Zwolle						X

Tabel B1.1: Herkomstgemeenten van de exportlading

Bestemmingsgemeenten van de importlading

De hiernavolgende tabel B1.2: toont de bestemmingsgemeenten van importlading die via het knooppunt RTG vanaf diverse Europese bestemmingen naar de regio vervoerd kan worden. In totaal gaat het om een potentieel van ruim 250.000 TEU.

gemeente	< 500 TEU	500 - 1.000 TEU	1.000 - 2.500 TEU	2.500 - 5.000 TEU	5.000 - 10.000 TEU	10.000 - 25.000 TEU
Almelo			X			
Amersfoort				X		
Apeldoorn						X
Arnhem						X
Baarn			X			
Barneveld						X
Berg en Dal	X					
Berkelland	X					
Bernheze	X					
Beuningen		X				
Boxmeer		X				
Bronckhorst					X	
Brummen		X				
Bunnik			X			
Bunschoten				X		
Cuijk		X				
Dalfsen					X	
De Fryske Marren				X		
Deurne			X			
Deventer				X		
Doesburg		X				
Doetinchem			X			
Dronten			X			
Druten		X				
Duiven				X		
Ede					X	
Enschede			X			
Ermelo			X			
Geldermalsen				X		
Gennep	X					
Haaksbergen				X		
Hardenberg	X					
Harderwijk			X			
Hatterem			X			
Heerde				X		
Heerenveen			X			
Helmond		X				
Hengelo		X				
Hilversum	X					
Hof van Twente				X		
Horst aan de Maas			X			
Houten	X					

gemeente	< 500 TEU	500 – 1.000 TEU	1.000 – 2.500 TEU	2.500 – 5.000 TEU	5.000 – 10.000 TEU	10.000 – 25.000 TEU
Huizen	X					
Kampen					X	
Leeuwarden				X		
Leusden			X			
Lingewaal		X				
Lingewaard				X		
Lochem			X			
Losser	X					
Maasdriel	X					
Meijerijstad		X				
Meppel			X			
Midden-Drenthe	X					
Montferland				X		
Mook en Middelaar		X				
Neerijnen		X				
Neder Betuwe		X				
Nijkerk				X		
Nijmegen					X	
Noordoostpolder				X		
Nunspeet		X				
Oldebroek				X		
Olst-Wijhe	X					
Ommen	X					
Oost-Gelre	X					
Overbetuwe					X	
Putten	X					
Raalte			X			
Renkum			X			
Renswoude	X					
Reusel- De Mierden	X					
Rheden				X		
Rijssen-Holten					X	
's-Hertogenbosch	X					
Scherpenzeel		X				
Sint Anthonis			X			
Smallingerland	X					
Someren		X				
Staphorst			X			
Steenwijkerland	X					
Súdwest-Fryslân			X			
Tiel		X				
Tubbergen			X			
Twenterand			X			
Uden		X				
Urk		X				
Utrechtse Heuvelrug	X					

gemeente	< 500 TEU	500 - 1.000 TEU	1.000 - 2.500 TEU	2.500 - 5.000 TEU	5.000 - 10.000 TEU	10.000 - 25.000 TEU
Valkenswaard	X					
Veenendaal				X		
Veldhoven		X				
Venray	X					
Vianen	X					
Voorst				X		
Wageningen	X					
West Maas en Waal			X			
Weststellingwerf	X					
Wierden		X				
Wijchen				X		
Winterswijk		X				
Woudenberg	X					
Zeewolde			X			
Zevenaar						X
Zwarte-Waterland				X		
Zwolle						X

Tabel B1.2: Bestemmingsgemeenten van de importlading

Bijlage 2

Letters of Support

In deze bijlage vindt u de ingediende 'Letters of Support' voor de RTG van de verschillende bedrijven waarin de 'support' wordt toegelicht.

College van Gedeputeerde Staten provincie Gelderland
College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Overbetuwe
Digitaal verzonden

Betreft: belang containerterminal voor distributiecentrum Park 15

Barneveld, 28 oktober 2016

Geacht college,

De H&S Group is een brede internationale logistieke dienstverlener met diverse vestigingen in Nederland en in het buitenland. Wij zijn met name gespecialiseerd in het vervoer van levensmiddelen. Ons bereikte het bericht dat er in toenemende mate concrete plannen zijn voor een containerterminal op het distributiecentrum Park 15.

Wij onderschrijven het belang van de totstandkoming van deze containerterminal.

Eén van onze bedrijven is gevestigd in Beneden-Leeuwen en in Dodewaard, te weten H&S Coldstores. Wij hebben daar een totale opslag van 45.000 ton vruchtensappenconcentraten. Hiervoor hebben wij op jaarbasis bijna 10.000 containers inkomend en heel veel vervoersbewegingen uitgaand.

Langs deze weg willen wij u gaarne laten weten dat wij nadrukkelijk van mening zijn dat een dergelijke ontwikkeling op het distributiecentrum Park 15 zowel voor de omgeving én voor de ontlasting van de A15 van en naar Rotterdam van hele hoge toegevoegde waarde zal zijn.

Ook gezien de ligging in de nabije omgeving van Noordrijn-Westfalen hebben wij bovendien de verwachting dat wij aanpalende transportactiviteiten hierdoor beter kunnen ontwikkelen.

Middels dit schrijven willen wij het belang van een containerterminal voor distributiecentrum Park 15 benadrukken. Wij willen u verzoeken om zo spoedig als mogelijk positief te beslissen over deze belangrijke logistieke ontwikkeling.

Met vriendelijke groet,



U. Hempenius
CEO H&S Group B.V.

Aan: College van Gedeputeerde Staten provincie Gelderland
Kopie: College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Overbetuwe
Digitaal verzonden

Zeist, 20 oktober 2016

Betreft: belang containerterminal voor logistieke operatie Park 15

Geacht College,

De afgelopen periode hebben wij samen met onze logistiek dienstverlener Nabuurs Supply Chain Solutions gekozen voor vestiging van een grote logistieke operatie voor onze onderneming op het bedrijvenpark Park 15 in de gemeente Overbetuwe. Om dit mogelijk te maken wordt begin 2017 een multi-manufacturer distributiecentrum geopend wat werkgelegenheid biedt aan enkele honderden medewerkers. Vanuit dit distributiecentrum zullen we onze klanten in de Benelux landen, Duitstalige landen, Scandinavië en een aantal Oost Europese landen gaan beleveren.

Bij de keuze voor deze locatie hebben niet alleen de geografische ligging, de duurzaamheidsambitie en ruimtelijke kwaliteit van het bedrijvenpark een belangrijke rol gespeeld, maar bovenal de beschikbaarheid van modaliteiten in de omgeving. De directe ligging aan afrit 38, de reeds aanwezige barge terminal in Nijmegen en de te verlengen A15 zijn hierin belangrijke overwegingen. De ligging aan de Betuweroute maakt dat deze locatie met recht kan uitgroeien tot een logistieke hotspot, aangesloten op tri-modaal transport.

Het in ontwikkeling zijnde Rail Opstap Punt op deze Betuweroute is dan ook van essentieel belang voor onze logistieke operatie en een belangrijke afweging geweest in onze locatiekeuze. Wij hebben over de voortgang van de ontwikkeling dan ook eerder contact gehad met de Provincie.

Deze terminal zal ons in staat stellen om zowel inbound als outbound vracht te vervoeren tussen onze fabriek in Elst/Park 15 en onze vestiging in Polen. Hiernaast zien we mogelijkheden voor uitgaande gereed product stromen naar Italië en Scandinavië. Synchronodaliteit is voor Kraft-Heinz vanuit logistiek oogpunt essentieel richting de toekomst. Transporten op de lange afstand laten we het liefst plaats vinden over het water of het spoor. We dragen hiermee bij aan CO2 reductie, maar voorkomen hiermee tevens, dat toekomstige chauffeurstekorten ons gaan raken op onze logistieke kosten en leverprestatie naar de klant.

Middels dit schrijven willen wij u dit belang nogmaals benadrukken en u vragen om zo spoedig als mogelijk over te gaan tot realisatie van de terminal. We zouden uitkijken naar een opening in 2018.

Door als overheid onder meer op deze manier de randvoorwaarden voor economische groei te faciliteren zijn wij ervan overtuigd dat dit niet alleen zal leiden tot groei van onze eigen logistieke operatie in de regio, maar eveneens verdere versterking van dit gebied voor bijvoorbeeld andere logistieke partijen en het ontstaan van een logistiek cluster. Een dergelijk cluster zal een aanzuigende werking krijgen op andere bedrijven.

Dit zal leiden tot groei van zowel de lokale en provinciale economie als de daarmee onlosmakelijk verbonden werkgelegenheid. Daarnaast draagt het bij tot een CO2 reductie door minder vrachtwagens op de snelweg en een betere bereikbaarheid. Het niet benutten van de evidente mogelijkheden van deze locatie aan de Betuweroute zou ons inziens dan ook een gemiste kans zijn.

Wij vertrouwen hiermee op een voortvarende en duurzame ontwikkeling van Logistics Valley naar een tri-modale vestigingslocatie

Met vriendelijke groet,



Tom Tillemans

Head of S&OP and Logistics Benelux, Distributors & Export

The Kraft Heinz Company

Tom.Tillemans@KraftHeinzCompany.com

+31 6 3911 4441 cell

KraftHeinz

H.J. Heinz Supply Chain Europe B.V.

Arnhemse Bovenweg 160-178

3708 AH Zeist

The Netherlands

PO Box 217

3700 AE Zeist

The Netherlands



Per e-mail verzonden

College van Gedeputeerde Staten provincie Gelderland
College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Overbetuwe

Onze ref. : HOT/AMU/BD16-45

Huizen, 28 april 2016

Betreft : containerterminal voor distributiecentrum Lidl op Park 15

Geacht college,

De afgelopen periode hebben wij als Lidl Nederland GMBH gekozen voor het bedrijvenpark Park 15 in de gemeente Overbetuwe. Dit als locatie voor de realisatie van onze zevende nationale distributiecentrum. Het komende jaar zal in het teken staan van de ontwikkeling en realisatie van dit distributiecentrum wat werkgelegenheid biedt aan circa 350 mensen.

Als Lidl willen wij het beste voor onze medewerkers, onze klanten én voor de wereld om ons heen. Vandaag en in de toekomst. Samen zetten we waardevolle stappen om te komen tot een betere wereld. Een wereld waarin verantwoord geproduceerd wordt en we minder grondstoffen verspillen. In lijn met ons motto 'Op weg naar morgen' geven we hier met diverse initiatieven uiting aan. Met de realisatie van dit zevende distributiecentrum leggen we de lat nog hoger, dan bij eerdere toonaangevende ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid. Momenteel onderzoeken wij namelijk de mogelijkheid om een zelf voorzienend distributiecentrum te realiseren wat onafhankelijk van het elektriciteitsnet kan opereren. Dit middels inzet van energie uit zon en wind en opslag van energie in bijvoorbeeld waterstof.

Bij de keuze voor deze locatie hebben niet alleen de geografische ligging, de duurzaamheidsambitie middels windenergie en ruimtelijke kwaliteit van het bedrijvenpark een belangrijke rol gespeeld, maar bovenal de beschikbaarheid van modaliteiten in de omgeving. Het in ontwikkeling zijnde Rail Opstap Punt op deze Betuweroute is dan ook van grote toegevoegde waarde voor onze logistieke operatie en een belangrijke afweging geweest in onze locatiekeuze. Deze mogelijkheid om het spoor te benutten is belangrijk voor onze nationale en continentale goederenstromen. Multimodaliteit is voor ons belangrijk als internationale retailer.

Middels dit schrijven willen wij u dit belang benadrukken en u verzoeken om zo spoedig als mogelijk over te gaan tot realisatie van deze terminal, zodat op korte termijn beschikt kan worden over een containerterminal waarmee ook goederenvervoer over het spoor nationaal én continentaal mogelijk is.

Lidl Nederland GmbH
Postbus 198
NL-1270 AD Huizen
Havenstraat 71

Tel.: +31 (0) 35-5287400
Fax: +31 (0) 35-5264139
K.v.K. 32061446 Gooi-en Eemland
B.T.W. nr.: NL804079043B01



Hiermee scheidt u als overheid de randvoorwaarden voor economische groei en zijn wij ervan overtuigd dat dit niet alleen zal leiden tot groei van onze eigen logistieke operatie in deze regio, maar eveneens tot verdere versterking van dit gebied voor bijvoorbeeld andere logistieke partijen. Dit zal leiden tot groei van zowel de lokale en provinciale economie als de daarmee onlosmakelijk verbonden werkgelegenheid. Daarnaast is de CO2 reductie en lagere verkeerdruk dankzij minder gebruik van vrachtwagens belangrijk voor de toekomst.

Het niet benutten van de evidente mogelijkheden van deze locatie aan de Betuweroute zou onzes inziens dan ook een gemiste kans zijn.

Wij vertrouwen hiermee op een voortvarende en duurzame ontwikkeling van logistics valley naar een tri-modale vestigingslocatie.

Met vriendelijke groet,
Lidl Nederland GmbH

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "H.L.P. van Oorschot", is written over a horizontal blue line.

H.L.P. van Oorschot
Directeur Centrale Diensten

College van Gedeputeerde Staten provincie Gelderland
College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Overbetuwe
Digitaal verzonden

Haps, 26 mei 2016

Betreft: belang containerterminal voor distributiecentrum Park 15

Geacht college,

De afgelopen periode hebben wij als logistiek dienstverlener gekozen om een nieuw distributiecentrum te laten realiseren op het bedrijventerrein Park 15 in de gemeente Overbetuwe. Begin 2017 zullen wij dit Europese distributiecentrum openen vanwaar wij de logistieke operatie voor verschillende opdrachtgevers verzorgen. Op dit moment zijn Kraft Heinz, Mars, SCA en Nutricia reeds opdrachtgevers waarmee de eerste 60.000m² warehouse gevuld is. Vanaf begin 2017 zullen wij hier dan ook honderden medewerkers werkgelegenheid bieden. Samen met onze partners Kraft-Heinz en Mars willen wij met dit schrijven het belang van de mogelijkheid tot een zogenaamde modal-shift benadrukken wat het RTG kan bieden. Dit is niet enkel relevant voor onze bedrijfsvoering maar eveneens voor de lokale en regionale economie als voor het behalen van CO₂ reductie doelstellingen.

Bij de keuze voor deze locatie hebben niet alleen de geografische ligging, de duurzaamheidsambitie middels windenergie en ruimtelijke kwaliteit van het bedrijventerrein een belangrijke rol gespeeld maar bovenal de beschikbaarheid van modaliteiten in de omgeving. De directe ligging aan afrit 38, de reeds aanwezige barge terminal in Nijmegen en de te verbreden A15 zijn hierin belangrijke overwegingen. De ligging aan de Betuweroute maakt dat deze locatie met recht een logistieke hotspot is. Het in ontwikkeling zijnde Rail Opstap Punt op deze Betuweroute is dan ook van essentieel belang voor onze logistieke operatie en een belangrijke afweging geweest in onze locatiekeuze. Door de goederenstromen van verschillende ondernemingen in één distributiecentrum te combineren ontstaan synergiën in de verschillende goederenstromen. Dit leidt eveneens tot een sterke CO₂ en verkeersreductie doordat wij vervoersstromen combineren. De mogelijkheid om het spoor hiervoor te benutten zal dit model verder versterken. Multimodaliteit is voor ons dan ook essentieel in onze bedrijfsvoering.

Middels dit schrijven willen wij u dit belang nogmaals benadrukken en u verzoeken om zo spoedig als mogelijk over te gaan tot realisatie van deze terminal zodat op korte termijn beschikt kan worden over een containerterminal waarmee ook goederenvervoer over het spoor zowel nationaal als continentaal mogelijk is.



Door als overheid onder meer op deze manier de randvoorwaarden voor economische groei te faciliteren zijn wij ervan overtuigd dat dit niet alleen zal leiden tot groei van onze eigen operatie binnen de regio maar eveneens verdere versterking van dit gebied voor bijvoorbeeld andere logistieke partijen. Dit zal leiden tot groei van zowel de lokale en provinciale economie als de daarmee onlosmakelijk verbonden werkgelegenheid. Het niet benutten van de evidente mogelijkheden van deze locatie aan de Betuweroute zou ons inziens dan ook een gemiste kans zijn.

Wij vertrouwen hiermee op een voortvarende en duurzame ontwikkeling van logistics valley naar een tri-modale vestigingslocatie

Met vriendelijke groet,



Dhr. A. Nabuurs

Dhr. T. Nabuurs

Directie Nabuurs Supply Chain Solutions

College van Gedeputeerde Staten provincie Gelderland
College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Overbetuwe
Digitaal verzonden

Datum 13 mei 2016
Betreft belang containerterminal voor distributiecentrum Park 15

Geachte college,

De afgelopen periode hebben wij als Nutricia Nederland gekozen voor Nabuurs Supply Chain Solutions als logistiek dienstverlener voor onze Nederlandse logistieke operatie. Vanaf begin 2017 zal onze Nederlandse distributie, met Europese goederen instroom, vanuit het nieuwe distributiecentrum van Nabuurs Supply Chain Solutions op bedrijvenpark Park 15 in de gemeente Overbetuwe verzorgd worden. In dit nieuwe "state of the art" warehouse zal een belangrijk deel van onze verschillende producten ondergebracht worden waarmee tevens een groot aantal nieuwe arbeidsplaatsen gemoed is.

Bij onze keuze voor de dienstverlening door Nabuurs vanaf deze locatie hebben niet alleen de geografische ligging, de duurzaamheidsambitie middels windenergie en ruimtelijke kwaliteit van het bedrijvenpark een belangrijke rol gespeeld, maar bovenal de beschikbaarheid van modaliteiten in de omgeving. De directe ligging aan afrit 38, de reeds aanwezige barge terminal in Nijmegen en de te verbreden A15 zijn hierin belangrijke overwegingen. De ligging aan de Betuweroute maakt dat deze locatie met recht een logistieke hotspot is. Het in ontwikkeling zijnde Rail Opstap Punt op deze Betuweroute is dan ook van essentieel belang voor onze logistieke operatie en een belangrijke afweging geweest in onze locatiekeuze. Doordat Nabuurs de goederenstromen van verschillende opdrachtgevers in één distributiecentrum combineert, ontstaan synergiën in de verschillende goederenstromen. Dit leidt eveneens tot een sterke CO2 reductie. De mogelijkheid om het spoor hiervoor te benutten zal dit model en de CO2 reductie verder versterken. Multimodaliteit is voor ons dan ook essentieel om continentaal te kunnen distribueren.

Onderwerp belang containerterminal voor distributiecentrum Park 15
Pagina 2 van 2

Door als overheid onder meer op deze manier de randvoorwaarden voor economische groei te faciliteren zijn wij ervan overtuigd dat dit niet alleen zal leiden tot verdere verplaatsing van onze eigen operatie naar de regio maar eveneens verdere versterking van dit gebied voor bijvoorbeeld andere logistieke partijen zal brengen. Dit zal leiden tot groei van zowel de lokale en provinciale economie alsmede de daarmee onlosmakelijk verbonden werkgelegenheid. Het niet benutten van de evidente mogelijkheden van deze locatie aan de Betuweroute zou ons inziens dan ook een gemiste kans zijn.

Middels dit schrijven willen wij u dit belang benadrukken en u verzoeken om zo spoedig als mogelijk over te gaan tot realisatie van deze terminal zodat op korte termijn beschikt kan worden over een containerterminal waarmee ook goederenvervoer over het spoor, zowel nationaal als continentaal mogelijk is.

Wij vertrouwen hiermee op een voortvarende en duurzame ontwikkeling van logistics valley naar een tri-modale vestigingslocatie

Met vriendelijke groet,


Luc PEETERS

Supply Chain Director BeNeLux

PCC. synergies at work



PCC Intermodal S.A. · ul. Hutnicza 16 · PL-81-061 Gdynia

PCC/GDY/226/2017

Gdynia, 17 November 2017

Subject: Letter of Support Rail Terminal Gelderland

To whom it may concern,

With this letter PCC Intermodal SA would like to make it's supports known for the development of Rail Terminal Gelderland in Valburg by DERT.

Over the last decade we have seen strong growth in continental cargo flows. As the leading intermodal transport sector in Poland we are in continuously looking for new rail terminals and rail hubs to add to our growing network to better support our customers. To further optimize the use of the current rail infrastructure and enable more companies to make a modal shift from road to rail transport we fully support this initiative and have the intention to add it to our network when fully operational.

Best regards,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'D', written over a vertical line that extends downwards.

Dariusz Stefański
CEO PCC Intermodal SA

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'P', written over a vertical line that extends downwards.



Aan: Commissie Vergadering Commissie Bereikbaarheid en Openbaar vervoer en Cultuur

Kopie: College van Gedeputeerde Staten provincie Gelderland

Digitaal verzonden

Arnhem, 20 November 2017

Betreft: Steun Rail Terminal Gelderland

Geachte Commissie leden,

De ontwikkeling van de Rail Terminal Gelderland (RTG) in Valburg is de laatste maanden een aantal stappen dichterbij uiteindelijke realisatie gekomen. De berichtgeving in het nieuws omtrent de wijziging van het standpunt van de Gemeente Overbetuwe en het besluit van Gedeputeerde Staten zien wij als zeer positieve bijdragen aan het einddoel "het creëren van een logistiek knooppunt met multimodale ontsluiting van de regio Arnhem-Nijmegen, de provincie Gelderland en de omliggende regio's".

De Rail Terminal is van essentieel belang voor een verbetering en behoud van de bereikbaarheid van de regio. Het spoorvervoer binnen Europa en connecties naar het verre Oosten zijn in toenemende mate van belang voor ons bedrijf om nieuwe en bestaande markten op een betrouwbare, veilige en vooral duurzame manier te bereiken. Lange afstand leveringen laten wij hierdoor bij voorkeur per schip of trein vervoeren. Dit draagt niet alleen bij aan een directe reductie in CO2, maar helpt ons eveneens om te gaan met de huidige en toekomstige chauffeurstekorten en onze hoge leverbetrouwbaarheid aan onze klanten te behouden. De terminal sluit hiermee in grote mate aan op onze duurzaamheidsagenda en ondersteunt tegelijkertijd onze doelstellingen en leidende positie op het gebied van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen.

Het vestigingsklimaat voor bedrijven zal verder verbeteren als gevolg van de ligging van de terminal in het hart van de regio. De goede bereikbaarheid via de A15 en de geboden ruimte voor verdere logistieke bedrijven in de directe omgeving kunnen hierdoor verder bijdragen aan mogelijke bundeling van verschillende lading naar diverse bestemmingen.



Koffiebranderij Peeze | Ringoven 36| 6826 TR | Arnhem | www.peeze.nl | info@peeze.nl
T + 31 (0) 26 362 24 22 | F +31 (0)26 361 33 80 | Rekeningnummer: NL78 RABO 0152 1646 85 | Bic code: RABONL2U
BTW: NL001822615 B01 | FLO-ID: 1009 | NL-BIO-01 SKAL 001596

Op al onze transacties zijn onze levering- en verkoopvoorwaarden van toepassing, gedeponereerd bij K.v.K. Centraal Gelderland onder nr. 09026526.
Een exemplaar wordt u op verzoek kosteloos toegezonden.



Wij hopen dat uw commissie onze steun voor het realiseren van de Rail Terminal Gelderland in haar beraadslaging zal meenemen en vertrouwen erop dat de ontwikkeling van een tri-modaal knooppunt een positieve, succesvolle en duurzame uitwerking zullen hebben op de regio en de "Logistics Valley" als geheel.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "Peter Werkhoven", written over a faint dotted line.

Peter Werkhoven

Supply Chain Manager
Koffiebranderij Peeze



Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng