



## **Verslag marktconsultatie Railterminal Gelderland**

## Inhoudsopgave

|  |    |
|--|----|
| 1. Inleiding.....                              | 3  |
| 2. Werkwijze .....                             | 4  |
| 3. Reacties op de gestelde vragen .....        | 5  |
| Bijlage 1 Overzicht verstrekte informatie..... | 9  |
| Bijlage 2 Geïnteresseerde marktpartijen .....  | 10 |

## **1. Inleiding**

### **Aanleiding en doel**

Provincie Gelderland stelde in het voorjaar van 2019 het ontwerp-inpassingsplan voor de Railterminal Gelderland (RTG) vast. Door het vervallen van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) is het nodig alsnog een milieueffectrapportage (m.e.r.) te doorlopen. We willen eind 2020 een aangepast ontwerp-inpassingsplan vaststellen. Parallel daaraan en als voorbereiding op een openbare aanbestedingsprocedure voor de aanleg en exploitatie van het terminalterrein (door een uitgifte in erfpacht), is een marktconsultatie uitgevoerd. Via deze marktconsultatie zijn marktpartijen geïnformeerd over de voornemens van de provincie om een railterminal te realiseren, de wijze waarop de provincie tot een exploitant wil komen en welke kaders hiervoor zullen worden vastgelegd in het inpassingsplan. Het is goed mogelijk dat de provincie op een later moment in het proces nogmaals een marktconsultatie uitvoert.

### **Vertrouwelijkheid bijdragen marktpartijen**

Deze rapportage van de marktconsultatie is gebaseerd op de schriftelijke en mondelinge bijdragen van marktpartijen. De schriftelijke en mondelinge bijdragen zijn vertrouwelijk van aard, omdat deze concurrentiegevoelige informatie (kunnen) bevatten. Alle informatie in deze rapportage is geanonimiseerd om de vertrouwelijkheid van informatie te borgen. Deze rapportage wordt openbaar gemaakt en alle marktpartijen die betrokken waren bij de consultatie krijgen deze informatie toegestuurd.

### **Leeswijzer**

Deze rapportage vervolgt met een toelichting op de gehanteerde werkwijze bij de marktconsultatie. In hoofdstuk 3 worden de vragen van de provincie weergegeven met daarbij een samenvatting van de reacties van de marktpartijen.

## **2. Werkwijze**

### **Informatiebijeenkomst**

Op 3 december heeft een bijeenkomst plaats gevonden om geïnteresseerde marktpartijen te informeren over de RTG en de marktconsultatie. Tijdens deze bijeenkomst is een toelichting gegeven op het ontwerp-inpassingsplan, op de technische aspecten van de ontsluiting op de Betuweroute en op de voorgenomen uitgifte van het terminalterrein en de vragen in de marktconsultatie. Ook zijn er vragen van aanwezige marktpartijen beantwoord. Een verslag van deze bijeenkomst en de gegeven presentatie is beschikbaar gesteld aan de geïnteresseerde marktpartijen.

### **Marktconsultatie**

De doelen van de marktconsultatie zijn uitgewerkt in het marktconsultatiedocument. In dat document zijn 28 vragen aan de markt geformuleerd. De marktconsultatie is op 9 december 2019 gepubliceerd op Negometrix, TenderNed en op een webpagina behorende bij de provinciale website. Hierbij is ook de nodige achtergrondinformatie verstrekt (zie bijlage 1 voor een overzicht daarvan).

17 Partijen hebben zich aangemeld als geïnteresseerde voor de marktconsultatie (zie bijlage 2). Onder de marktpartijen waren adviesbureaus, aannemers voor infra- en spoorwerk en exploitanten van barge- en spoorterminals. Partijen hadden tot 17 januari 2020 de gelegenheid een schriftelijk reactie in te dienen. Er zijn twee reacties ontvangen. Met partijen die niet gereageerd hebben op de vragen, is contact opgenomen om te vragen waarom ze niet hebben gereageerd. Aanvullend is er een individueel gesprek georganiseerd.

Marktpartijen die zich als geïnteresseerde voor de marktconsultatie hadden gemeld, maar geen schriftelijke reactie hebben gegeven op de schriftelijke vragen die door de provincie zijn gesteld, hadden verschillende redenen om dit niet te doen:

- Enkele partijen gaven aan onvoldoende kennis te hebben van de vragen over de exploitatie of dagelijkse operatie op een terminal. Dit waren de adviesbureaus en aannemers.
- De korte tijd tussen publicatie van de vragen en het moment van indienen van de antwoorden
- De planningshorizon voor de railterminal (aanleg/exploitatie 2025-2026) was voor meerdere partijen reden om niet verder deel te nemen aan de marktconsultatie.

### 3. Reacties op de gestelde vragen

#### 1) *Ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland*

- a. *Wat is uw visie op de ontwikkeling van de railterminal Gelderland zoals beschreven in het ontwerp inpassingsplan?*
- b. *De kaders van het ontwerp inpassingsplan vormen de basis voor een omgevingsvergunning voor de terminal. Ziet u hier nog aandachtspunten?*

Marktpartijen staan positief tegenover de ontwikkeling van een rialterminal op deze locatie. Ze geven wel aan dat in de toelichting bij het ontwerp inpassingsplan en andere documenten een schets gegeven wordt van een traditionele terminal voor het overslaan van containers. Marktpartijen zouden ook andere mogelijkheden open willen houden. De juridische regels bij het inpassingsplan bieden voldoende planologische ruimte om op het terrein tot een flexibele invulling te komen. Wel wordt aangegeven dat het kunnen uitvoeren van werkzaamheden die horen bij het reguliere onderhoud van treinen en containers op de locatie van de terminal of het naastgelegen Container Uitwissel Punt (CUP) een meerwaarde zou zijn.

#### 2) *Beleidsdoelstellingen provincie tijdens aanleg en exploitatie van de terminal*

- a. *Welke mogelijkheden ziet u voor het toepassen van social return bij aanleg en/of exploitatie van de terminal?*
- b. *De provincie wil ook tijdens de aanleg van de railterminal Gelderland duurzaamheid stimuleren, denk bijvoorbeeld aan hergebruik van grondstoffen en energiebesparing. Hoe stelt u zich voor dat de provincie dit kan doen?*
- c. *In het ontwerp inpassingsplan wordt uitdrukkelijk gekozen voor zo beperkt mogelijke milieueffecten voor de omgeving, denk bijvoorbeeld aan geluidhinder, stikstofuitstoot en andere luchtvervuilende stoffen. Hoe ziet u dit en ziet u aanvullende mogelijkheden om milieueffecten op de omgeving te beperken?*
- d. *Welke mogelijkheden ziet u om in de startfase zoals beschreven in het ontwerp inpassingsplan (tot 30.000 laadeenheden) de milieubelastende uitstoot aanvullend te beperken?*

Zowel tijdens de aanleg als exploitatie zijn er technisch voldoende mogelijkheden om met schonere en stillere machines te werken. Beperkende factor daarbij op dit moment is nog wel dat accu aangedreven machines vaak nog onvoldoende energie kunnen leveren voor een hele werkdag. Bij een aanbesteding met passende EMVI criteria kan daarop goed gestuurd worden. De ontwikkelingen op dit vlak gaan overigens snel en er komen steeds meer machines beschikbaar met minder of géén uitstoot.

#### 3) *Potentie van de terminal*

- a. *Hoe schat u de haalbaarheid in van het European Rail Freight Line System (ERFLS) model (opstapmodel)?*
- b. *Verwacht u dat het mogelijk is om voldoende volume aan te trekken zodat op termijn volledige treinen geladen en gelost kunnen worden?*
- c. *Hoe ziet u de positie van de terminal t.o.v. andere (rail)terminals? In het bijzonder (rail)terminals in Rotterdam?*

De haalbaarheid van ERFLS wordt laag ingeschat. Een opstapmodel voor treinen verlaagt de productiviteit, in een railproductiesysteem dat door terminal- en havencongestie al niet optimaal productief is. Of, in andere woorden, de vertraging van extra stoppen weegt niet op tegen de extra winst. Wat wel mogelijkheden kan bieden is om treinen te verlengen door wagons toe te voegen. De opstelsporen bieden daar ruimte voor omdat de lengte voldoet aan de gewenste Europese standaard.

Het moet goed mogelijk zijn om (op termijn) voldoende volume aan te trekken voor het laten rijden van volledige treinen. Zeker wanneer in het inpassingsplan voldoende flexibiliteit ingebouwd wordt (ook ander transport dan alleen containers, bijvoorbeeld trailers, mogelijk maken).

In meer algemene zin zien marktpartijen ook mogelijkheden voor Valburg als 'extended gateway' van Rotterdam. Valburg fungeert dan als virtuele poort voor Rotterdamse terminals. Verschillende containers kunnen dan in Valburg herverdeeld worden gesorteerd op eindterminal in Rotterdam. Bij een 'extended gateway' zou de terminal onder douaneregime moeten vallen. Dan wordt het mogelijk om containers op Valburg in- of uit te klaren voor de douane.

#### *4) Exploiteerbaarheid van de terminal*

*De provincie heeft een ontwerp inpassingsplan vastgesteld waarin de ruimtelijke voorwaarden voor de aanleg en exploitatie van een terminal zijn beschreven.*

- a. Kunt u aangeven of naar uw eerste oordeel een winstgevende exploitatie mogelijk is binnen de in het inpassingsplan geschetste ruimtelijke voorwaarden?*
- b. Zo nee, kunt u aangeven waarom niet? En welke (aanvullende) maatregelen in uw ogen nodig zijn voor een winstgevende exploitatie?*

Op termijn is een winstgevende exploitatie goed mogelijk. Zeker als de hiervoor genoemde flexibiliteit voor transport anders dan containers, in het inpassingsplan opgenomen wordt. Daarnaast kan de status als 'extended gateway' voor Rotterdam garantie geven op grote volumes aan lading. Het toestaan van (beperkt) aanvullende diensten (douane, klein onderhoud/reparatie, schoonmaak etc.) heeft ook een positieve invloed op de exploiteerbaarheid van de locatie.

#### *5) Wijze van opleveren door de provincie*

- a. De provincie is voornemens het terrein in bouwrijpe staat uit te geven, waarbij de exploitant de infrastructuur op het terminalterrein aanlegt. Hoe kijkt u aan tegen dat voornemen?*
- b. Een alternatief is een 'as is' levering, waarbij de toekomstige exploitant zelf het terrein bouwrijp maakt. Hoe kijkt u daar tegenaan?*
- c. Ziet u risico's bij de aanleg van een terminal op de beoogde locatie? Zo ja, welke zijn dat?*

Het bouwrijp leveren van een terminal terrein is volgens marktpartijen de enigste juiste optie. De exploitant kan dan de verdere inrichting van het terrein zelf passend maken bij zijn bedrijfsmodel. De eventuele aanleg van een complete terminal door de overheid geeft een te groot risico dat de terminal niet aansluit op de wensen van de uiteindelijke exploitant en in het ergste geval dat deze dan eerst een deel van het terrein opnieuw moet inrichten.

Overigens zijn marktpartijen positief over de overheidsinvestering in de aansluitende infrastructuur: aansluiting op de Betuweroute en ontsluiting via de weg. Deze investeringen en de bijbehorende procedures zijn voor de markt kostbaar en risicovol. Het is belangrijk dat de overheid deze investering doet om investeringen van een daadwerkelijke exploitant in de realisatie van de terminal mogelijk te maken.

6) *Functionaliteit terminal en relatie met CUP*

- a. *Hoe kijkt u aan tegen de haalbaarheid van het concept zeilend binnenkomen op de terminal, zoals beschreven op pagina 34 en 35 van het ontwerp-inpassingsplan en in de haalbaarheidsstudie van ProRail?*
- b. *Welke technische en operationele aandachtspunten ziet u bij de doortrekking van de bovenleiding vanaf het CUP naar de terminal?*
- c. *Er is een veilige en eenduidige overgang nodig tussen de ProRail en terminalsposen. Welke aandachtspunten wilt u hierbij meegeven?*
- d. *Er is berekend dat een trein met minimaal 24 km/u de terminal binnen moet rijden om de aan de andere zijde weer onder de bovenleiding uit te komen. Wat is uw mening hierover?*
- e. *Op welke wijze kunnen kapotte treinwagons op de terminal of het CUP worden afgehandeld met de 4 gebieden die in de railverkeerstechnische schetsen zijn aangewezen voor vrij rangeren? Is dit volgens u voldoende om kapotte treinwagons goed af te kunnen handelen?*

Voor een snelle en efficiënte afhandeling aan de treinzijde is het zeilend binnenkomen eigenlijk een must, het voorkomt tijdverlies door rangeren. Daarnaast is het een enorme kostenverlagende factor voor de exploitatie van de terminal.

De verschillende technieken moeten wel goed op elkaar afgestemd worden en het is nodig een back-up systeem te hebben voor als de technieken falen. De deelnemende marktpartijen hebben nog onvoldoend ervaring met het zeilend binnenkomen om concrete antwoorden te kunnen geven op bijvoorbeeld de benodigde snelheid van een binnenkomende trein. Verder geven partijen aan dat er voldoende ruimte moet zijn voor afhandeling van kapotte wagons en treinen. Dit zou bijvoorbeeld op het CUP kunnen.

7) *Conditie voor erfpacht en hoogte vergoeding*

- a. *Provincie is voornemens de terminal met een bouw- en exploitatieverplichting in erfpacht uit te geven voor een periode van 30 jaar. Hoe kijkt u daar tegenaan?*
- b. *In relatie tot vraag 4, is het volgens u mogelijk om een gebruiksvergoeding aan de grondeigenaar te betalen? En zo ja, hoe hoog zou die dan kunnen zijn?*

Marktpartijen vinden een termijn van 30 jaar goed passen bij de investeringen die een exploitant moet doen. Voor andere terminals waarbij ook overheden betrokken zijn (geweest) zien marktpartijen gelijksoortige termijnen.

Wanneer het mogelijk is om op de terminal een positieve exploitatie te draaien is een gebruiksvergoeding mogelijk.

8) *Gelijk speelveld voor alle partijen*

- a. *De Provincie acht het van belang dat sprake is van een voldoende mate van concurrentie in de voorgenomen aanbesteding. Over welke informatie zouden belangstellende ondernemers naar uw oordeel moeten beschikken om een concurrerende bieding te kunnen voorbereiden? En welke aandachtspunten spelen in dat kader naar uw voorlopig oordeel?*

Om voldoende mate van concurrentie te borgen moeten marktpartijen over zoveel mogelijk informatie kunnen beschikken. Los van de concurrentie rondom de aanbesteding van de terminal hechten marktpartijen groot belang bij een vrij toegankelijke terminal voor alle vervoerders.

9) *Belemmeringen, kansen en uitdagingen*

- a. *Is naar uw mening de realisatie en exploitatie van de railterminal haalbaar?*
- b. *Wat zijn naar uw mening de grootste belemmeringen bij de ontwikkeling en exploitatie van de railterminal?*
- c. *Wat ziet u als de grootste kans bij de ontwikkeling en exploitatie van de terminal?*
- d. *Wat beschouwt u als de grootste uitdaging bij de ontwikkeling en exploitatie van de terminal?*

Zoals bij het antwoord op vraag 4 al aangegeven achten marktpartijen de realisatie en exploitatie van de terminal haalbaar, zeker als kleinschalig gestart kan worden en de terminal dan in fases verder in exploitatie genomen kan worden. Marktpartijen zien in de toekomstige ontwikkelingen (tolheffing, tekort chauffeurs, congestie op de weg en duurzaamheid) nog veel groeipotentieel voor transport via de trein.


































10) *Overige*

- a. *Welke onderwerpen zijn nog niet aan de orde geweest maar zijn volgens u wel van belang om te adresseren? Wat zijn hierbij uw overwegingen?*
- b. *Stelt u prijs op het voeren van een gesprek met de provincie om verder in detail in te kunnen gaan op de vragen en de door u gegeven antwoorden? De provincie is voornemens deze gesprekken tussen 3 en 14 februari 2020 te houden. Hiervoor ontvangt u dan tijdig een uitnodiging.*

Marktpartijen geven advies om te kijken naar een verdere integratie van de terminal met het aanliggende bedrijventerrein. Door het transport over- en weer naar Park 15 te faciliteren is er een meerwaarde te halen voor zowel de terminal als het bedrijventerrein.



## Bijlage 1 Overzicht verstrekte informatie

|   |
|---|
|  180411_BCI - Quick scan econ effecten ROP Valburg - 1 december 2013 - compleet definitief.pdf |
|  180411_Definitief rapport RTG.pdf   |
|  180411_Logitech_006 v2_2 Rapport actualisering varianten Railterminal Gelderland 2017.pdf     |
|  180411_MWBD9702R001F04 MKBA Railterminal Gelderland.eindversie.pdf                            |
|  180411_Royal Hask_TPBF1363R001F1 MES RTG inclusief bijlagen.pdf                               |
|  180425_TPBF1363R004F1.0_MER_boordeling_RTG_DEFINITIEF.pdf                                     |
|  180425_Voortoets_als_bijlage_bij_MER_boordeling.pdf   |
|  181123_RTG poster.pdf   |
|  181213_Terminalterrein_PR003.pdf  |
|  190412_Doorsnede_railterminal_Gelderland_met_bomen.pdf  |
|  190412_Plankaart_railterminal_Gelderland.pdf  |
|  190412_Presentatie_technisch_railterminal_Gelderland.pdf                                      |
|  190412_Railterminal_Gelderland_beantwoording_vragen_gemeente_Overbetuwe.pdf                   |
|  190412_Railterminal_Gelderland_belangrijkste_effecten.pdf                                     |
|  190412_Railterminal_Gelderland_opbouw_inhoud_inpassingsplan.pdf                               |
|  190412_Railterminal_Gelderland_overzichtskaart_gebied_.pdf                                   |
|  190412_Railterminal_Gelderland_terminal_CUP_Betuweroute.pdf                                 |
|  beschrijving zeilend binnnekomen.pdf  |
|  Bijlagen bij het inpassingsplan Railterminal Gelderland.zip                                 |
|  OvereenkomstKnoop38.pdf   |
|  Ovk gemeente provincie.pdf  |
|  Rapportage RTG Haalbaarheidsonderzoek Zeilend Binnenkomen v1.2.pdf                          |
|  Regels ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland.pdf                                   |
|  RVT-schets (E74-JBA-KA-1801540) v2.0.pdf  |
|  RVT-schets VRA (E74-JBA-KA-1801540) v2.0.pdf  |
|  RVT-schets VRB (E74-JBA-KA-1801540) v2.0.pdf  |
|  RVT-schets VRC (E74-JBA-KA-1801540) v2.0.pdf  |
|  RVT-schets VRD (E74-JBA-KA-1801540) v2.0.pdf  |
|  statenbesluit_Railterminal_Gelderland.pdf   |
|  Toelichting Aansluitingen en zeilend binnenkomen RTG.docx                                   |
|  Toelichting consultatie def.docx  |
|  Toelichting ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland.pdf                              |
|  Verbeelding ontwerp inpassingsplan Railterminal Gelderland.pdf                              |

## Bijlage 2 Geïnteresseerde marktpartijen

| <b>Nr.</b> | <b>Bedrijfsnaam</b> (willekeurige volgorde)  |
|------------|--|
| 1          | Movares Nederland BV                         |
| 2          | BCTN   |
| 3          | Aa-Dee Machinefabriek Staalbouw Nederland bv |
| 4          | TEMVI  |
| 5          | Quooste                                      |
| 6          | VolkerRail Nederland BV                      |
| 7          | Swietelsky (rail)                            |
| 8          | Projectburo Veller                           |
| 9          | Hutchison Ports ECT Rotterdam                |
| 10         | HOCHTIEF Infrastructure GmbH                 |
| 11         | DURA VERMEER                                 |
| 12         | Dutch European Rail Terminals (DERT bv)      |
| 13         | Cabooter Group                               |
| 14         | BAM Infra                                    |
| 15         | Arcadis Nederland bv                         |
| 16         | Strukton Civiel Noord & Oost                 |
| 17         | Sweco Nederland                              |