

Railterminal Gelderland

WAAROM EEN RAILTERMINAL

Het rivierengebied in Gelderland, tussen Gorinchem en Nijmegen, is dé verbinding voor goederenvervoer van Rotterdam naar Duitsland en Italië (Genua). Via deze Gelderse Corridor rijden per jaar duizenden vrachtwagens via de A15 Duitsland in en veel schepen transporteren goederen over de Waal. Ook de North Sea Baltic Corridor is een belangrijke railverbinding voor de Betuweroute. Voor het beter benutten van de Betuweroute richt Provincie Gelderland zich op de ontwikkeling van de Railterminal Gelderland (RTG) bij Valburg.



WAAROM IN GELDERLAND ?

Gelegen tussen de Randstad en het Ruhrgebied en aansluitend op de transportassen Waal, A15 en Betuweroute, zal de Railterminal Gelderland een schakelfunctie vervullen. Met de railterminal wordt een overslagpunt gerealiseerd voor het overslaan van laadeenheden (containers, maar ook hijsbare trailers of wissellaadbakken) van weg naar spoor en vice versa. Nederland kent een aantal binnenlandse terminals. Deze richten zich primair op maritieme lading van en naar de Rotterdamse haven. Slechts enkele terminals bieden vervoer over spoor aan.

De Railterminal Gelderland zal zich hoofdzakelijk richten op het bijladen van lading op de treinen tussen Rotterdam en het Europese achterland. Met dit 'opstartmodel' kunnen met lage volumes directe verbindingen worden aangegaan met de havens van Rotterdam en Genua en met belangrijke spoorknooppunten zoals Duisburg. Deze bieden de mogelijkheid om extra bestemmingen te bedienen en extra volume aan te trekken.



WAAROM BIJ VALBURG?

De Betuweroute is alléén aangelegd voor het vervoer van goederen van en naar Rotterdam, op dit moment is er geen mogelijkheid om lading uit de regio op treinen te laden. Bij Valburg ligt aan de Betuweroute het zogenaamde Container Uitwissel Punt (CUP) voor containertreinen. Voor de aanleg van de RTG is dit de beste plek in Gelderland langs de Betuweroute, hier liggen al de nodige voorzieningen (9 rangeersporen). Dat bespaart kosten en het ruimtebeslag is hierdoor relatief beperkt. Door deze plek te kiezen, is de Betuweroute niet alleen een doorgaand lint door de provincie, maar kunnen we er ook economisch van profiteren. Een andere locatie aan de Betuweroute richting het westen, bijvoorbeeld in Tiel, is minder interessant. Door de ligging dicht bij Rotterdam is er minder potentie voor lading.



Bron: www.corridor-rhine-alpine.eu

WAT KOMT ER PRECIËS?

Op de Railterminal Gelderland mogen twee kranen komen die de containers van en op de trein op de vrachtwagen kunnen hijsen. Deze kranen worden elektrisch aangedreven en bewegen heen en weer over de rails. In plaats van kranen kan ook worden gewerkt met zogenaamde reachstackers die op diesel rijden, om containers op trein of vrachtwagen te laden. Dit gebeurt bij lagere aantallen containers, de investeringskosten voor kranen zijn dan te groot. De containers mogen maximaal 12 meter hoog worden gestapeld. Ook als er kranen worden gebruikt, zullen op het terrein reachstackers rijden die containers kunnen tillen. Er kunnen per jaar maximaal 90.000 laadeenheden (containers, wisselbakken of hijsbare laadbakken) worden overgeslagen. Dit betekent dat er ongeveer 350 vrachtwagenritten per dag plaatsvinden van en naar de railterminal. Voor vrachtwagens komt er een parkeerplaats.

WAT LEVERT DE RAILTERMINAL OP?

Goederenvervoer over het spoor is milieuvriendelijker dan over de weg. Hiermee leveren we een bijdrage aan de CO2-reductie uit de klimaatdoelen van Parijs en sluiten we direct aan bij Europees beleid.

Onderzoeksbureau Panteia heeft voor een groot aantal herkomst- en bestemmingscombinaties ingeschat wat de gemiddelde besparing is: 67% op de CO2-uitstoot die nu met het verkeer over de weg gemoeid gaat. Als de terminal doorgroeit naar haar maximale capaciteit van 90.000 laadeenheden per jaar, verwachten wij een reductie van 50 kiloton per jaar. Dit is substantieel te noemen. Het totale goederenvervoer over de weg in Gelderland is goed voor 929 kiloton. In totaal kan met de Railterminal Gelderland dus 5% van CO2-uitstoot van het goederenwegvervoer in Gelderland worden bespaard doordat voor vervoer per trein minder fossiele brandstof nodig is. Dit betekent dat er ook minder stikstof en milieuvcontaminerende stoffen worden uitgestoten dan met vervoer over de weg.

De Railterminal Gelderland is een investering in de toekomst. Met de drukte op de weg, het invoeren van een kilometerheffing voor vrachtwagens en de afname van het aantal chauffeurs, is goederenvervoer over het spoor een belangrijk alternatief. Ook op de railterminal zelf is duurzaamheid een belangrijk thema. De kranen worden elektrisch aangedreven en de treinen komen 'zeilend' binnen (op hun eigen uitrolselheid zodat er geen diesellocomotieven nodig zijn om de treinen de railterminal op te trekken). Tot slot maakt de komst van de railterminal de provincie nog aantrekkelijker voor de vestiging van nieuwe (Europese) bedrijven en uitbreiding van bestaande bedrijven. Dat is goed voor de werkgelegenheid in heel Gelderland.

LOKALE EFFECTEN VERZACHTEN

Rond afslag 38 van de A15 gebeurt veel. Denk aan: de geplande verbreding van de A15, huidige en toekomstige windmolenparken, de groei van bedrijventerrein Park15 en de komst van de Railterminal Gelderland.

- Provincie Gelderland en gemeente Overbetuwe hebben een overeenkomst voor de Railterminal Gelderland en het omliggende gebied. Hierin is onder andere afgesproken dat de provincie 4,5 miljoen beschikbaar stelt voor gebiedsmaatregelen. Samen met haar inwoners bepaalt de gemeente welke gebiedsmaatregelen worden uitgevoerd.
- Bewoners die vlakbij de Railterminal Gelderland wonen, kunnen gebruikmaken van het aanbod om de waardevermindering van hun woning te laten bepalen, voordat het inpassingsplan is vastgesteld. Zij krijgen in dit aanbod ook de eerste 2% waardevermindering vergoed die normaal onder het eigen risico valt. Gemeente Overbetuwe heeft in het verlengde hiervan met een aankoopregeling voor woningen vastgesteld.
- De gemeenten Overbetuwe en Nijmegen werken samen aan een oplossing voor toekomstige verkeersproblemen veroorzaakt door het groeiende verkeer rond afslag 38 van de A15. Hiervoor hebben de gemeenten, de provincie en het Rijk een bedrag gereserveerd.

ROL VAN DE PROVINCIE

Provincie Gelderland is verantwoordelijk voor de planvorming van de Railterminal Gelderland. Verder verzorgen wij het bouwrijp maken van het terminalterrein. De aansluiting met de Betuweroute. Wordt gefinancierd door het Rijk. De landschappelijke inpassing: de aanleg van grondwallen en een toegangsweg, de aanpassing van de het kruispunt Rijksweg Zuid worden verzorgd door de gemeente Overbetuwe.

Een marktpartij (exploitant) zal de railterminal aanleggen en vervolgens exploiteren. We verwachten dat de railterminal in 2025 in gebruik zal worden genomen.

 provincie
Gelderland