stec groep

LOGITECH

Onderzoek marktanalyse, technische en financiële haalbaarheid railterminal Zwolle



Hub Ploem (Stec Groep) en Jac van Wees (Logitech)

1 februari 2023

Opbouw presentatie

- Achtergrond
- Marktanalyse
- Technische en financiële haalbaarheid
- Conclusies en vervolg(onderzoek)

Tijdlijn: sinds 2012 ambitie voor railterminal



Marktanalyse

Redenen voor bedrijven om op spoor over te stappen

- Concurrerende kosten, zelfs op korte afstand al aantrekkelijk alternatief t.o.v. wegvervoer
- Frequentie van treinen en doorlooptijden overslag / aansluitingen: geen onnodige wachttijden
- Aanbod aan bestemmingen: hub vs. feederconcept
- Betrouwbaarheid dienstverlening (prijs, alternatieven, vertrouwen)
- Bijkomend: milieuvoordeel, kostenstijging & vergrijzing wegvervoer

Onderzoek naar volumes spoorvervoer

- 26 potentiële verladers geïnterviewd in te brengen volumes startfase (2028) en eindfase (2033)
  - Bedrijvenlijst van de onderzoeken in 2016/2018
  - Aangevuld met grote bedrijven in regio (en daarbuiten)
  - Aangevuld met contacten van provincie, gemeente, Port of Zwolle
- Focus op volumes waarvoor verlader daadwerkelijk spoor overweegt
- 6 van de 26 bedrijven interesse in aanleg (en substantieel volume)
- Deze 6 bedrijven brengen 95% van het in het marktonderzoek aangetoonde volume (vervolg: *coalition of the willing*)
- Ook nog andere partijen met (beperkt) volume voor spoorvervoer in beeld

stec groep LOGITECH

Volumes Coalition of the Willing (6 bedrijven)

	Startfase (ca. 2028)			Eindfase (ca. 2033)		
	100% CotW April 2022 Volume			100% CotW April 2022 Volume		
	Inkomend	Uitgaand	Totaal	Inkomend	Uitgaand	Totaal
Treinen p/w totaal	9	10	19	26	18	44
Zwolle- Malmö	8	6	14	20	11	31
Zwolle- Rotterdam	1	1	2	3	3	6
Zwolle- Herne	0	2	2	3	3	6
Zwolle- Polen	0	1	1	0	1	1
Volume in TEU per jaar	**38.000**	**26.000**	**66.000**	**105.000**	**60.000**	**165.000**
20 ft containers	250	250	500	500	500	1.000
40 ft containers	2.600	2.600	10.500	8.000	8.000	32.500
Trailers	16.300	10.500	53.500	44.500	21.500	131.500
Platte wagons	0	5.000	5.000	0	5.000	5.000
Aandeel trailers in totaal	**86%**	**79%**	**83%**	**84%**	**72%**	**80%**

Conclusies marktpotentieel

- 6 partijen: circa 65.000 TEU in startfase en 165.000 TEU in eindfase
- Redelijke balans tussen inkomend en uitgaand volume
- >80% trailerladingen (binnenvaart geen alternatief voor dit type lading en daarom dus ook geen concurrentie)
- Meerdere treinen en bestemmingen per week, komt betrouwbaarheid en frequentie ten goede
- Upward potential: overige bedrijven in Regio Zwolle en Lelystad
- Uniek aan marktsituatie Zwolle: markt toont vergaande interesse en denkt mee, nu vertrouwen en gezamenlijk blijven optrekken (‘elkaar ook iets gunnen’)
- Vervolg: treindiensten, kosten, aankomst- en vertrektijden (!), businesscase

Technische en financiële haalbaarheid

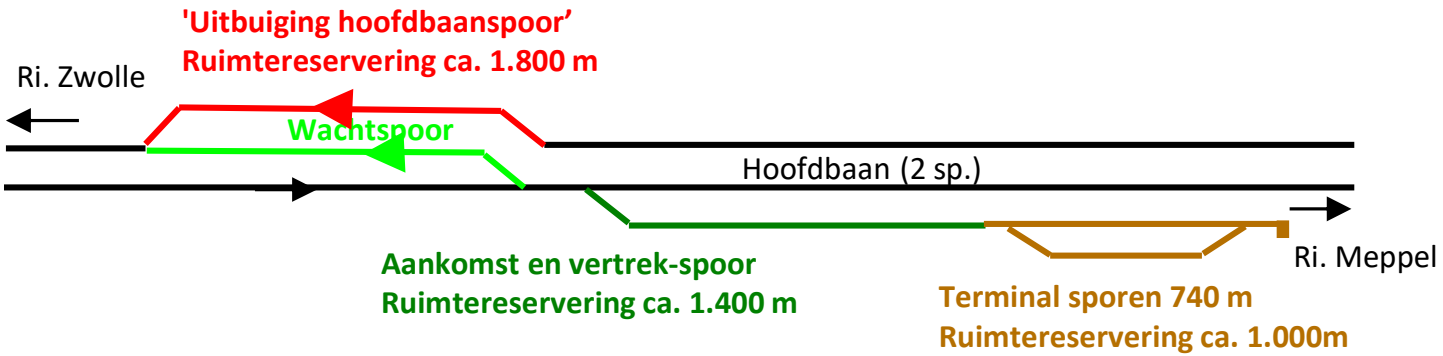
Impressie terminal en spooraansluiting





Voor spooraansluiting nodig:

- Wachtspoor
- Aankomst- en vertrekspoor
- Uitbuiging hoofdbaanspoor
- Terminal sporen en ruimtereservering



Ontwikkeling railterminal tweeledig





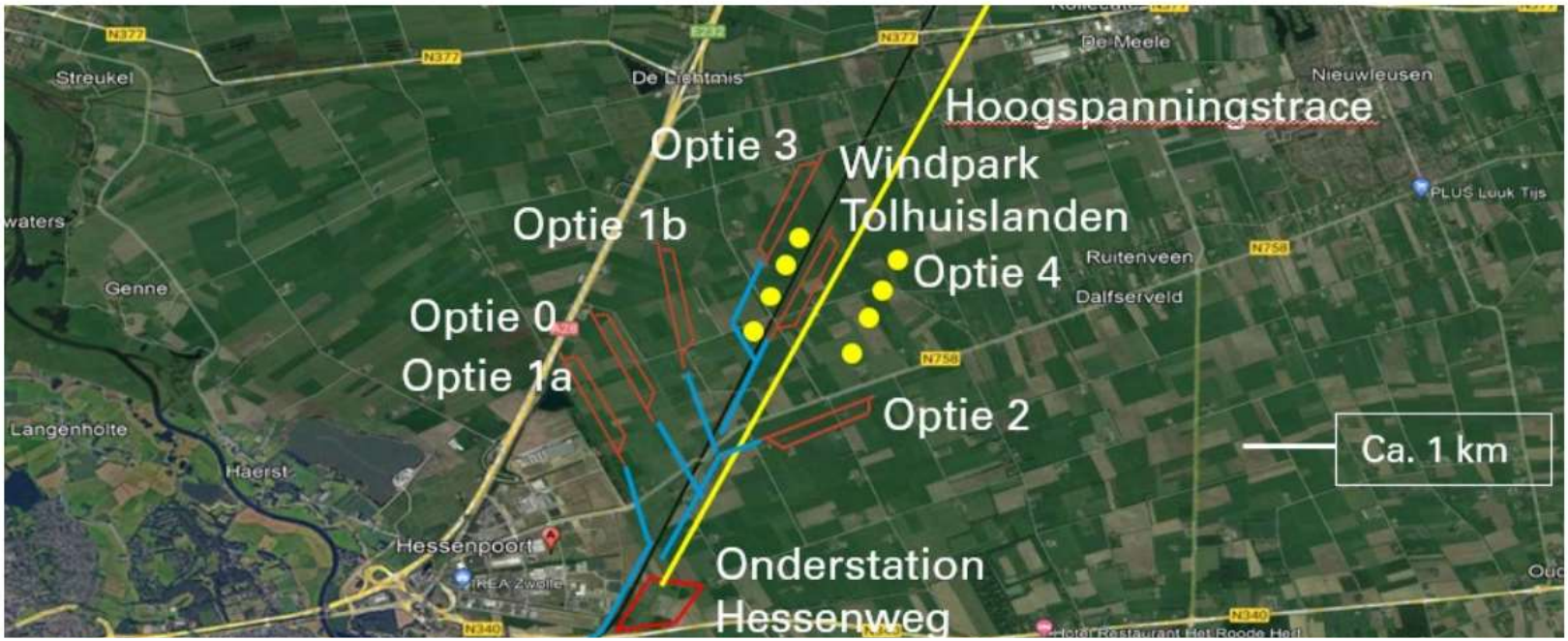
Spooraansluiting

- Eenzijdig naar zuiden / ri. Zwolle
- *Must have*: wachtspoor, aankomst- en vertrekspoor, omloopspoor (QS Pro Rail)
- Publieke investering

Terminal

- 100.000 TEU (start) en 275.000 TEU (eind)
- 2 opstelsporen (start), 4 opstelsporen (eindfase)
- Trein van maximaal 740m moet mogelijk zijn
- Parkeren (trailers) & stackruimte
- Benodigde ruimte: 14,1 ha (start), 25,4 ha (eindfase) en mogelijk 8,4 ha extra indien in eindfase niet met portaalkranen gewerkt wordt
- Investering(en) door exploitant

Locatie-onderzoek, 6 opties



- Zoekgebieden vastgesteld in overleg met opdrachtgevers
- Alternatieven westelijk en oostelijk van spoor (koppelkansen inrichting ten noorden van de Vecht)

Afwegingskader locaties

	Optie 0	Optie 1a	Optie 1b	Optie 2	Optie 3	Optie 4
Wachtspoor	+	+	+	+	+	+
Viaduct N758	+	+	--	-	-	-
740m opstellengte	-	+	+	+	+	+
Investering wegen	0	0	+	+	+	+
Aansluiting Hessenpoort	+	+	-	-	--	--

- Optie 0 (BCI-onderzoek) valt af: opstellengte niet mogelijk
- Optie 1b & 2 uitgewerkt voor technische haalbaarheid
- Optie 1b uitgewerkt voor de financiële haalbaarheid (hiermee alle kostencomponenten in beeld mbt infrastructuur)

Overweging: optie 1 (a of b) en 2

Afweging optie 1a en 1b:

- Optie 1b verder weg van Hessenpoort (bestaand & mogelijke uitbreiding)
- Optie 1a vereist een viaduct in de N758
- Nader onderzoek moet uitwijzen of er voldoende ruimte is onder het viaduct N340 voor wachtspoor
- Optie 1b mogelijk een viaduct in de N758, nader te bepalen in een risicoanalyse voor de overweg

Afweging optie 2 versus 1a of 1b:

- Koppelkansen met inrichting gebied ten noorden van de Vecht
- Optie 2 betreffende uitgangspunten en kosten vergelijkbaar met optie 1b (zonder viaduct)

Afweging opties 3 en 4:

- Niet aannemelijk; liggen verder weg van de bestaande bebouwing Hessenpoort

Financiële haalbaarheid optie 1b (uitgangspunten)

1. De kosten betreffen alleen de bouwkundige investeringen.
2. Gebaseerd op prijspeil voorjaar 2022.
3. Marge in deze fase van schetsontwerp: + en – 30%.
4. Kosten zijn exclusief kosten voor grondverwerving en onteigening.
5. Kosten zijn exclusief gebouwen, overslagequipment (reachstackers, kranen) en overig rijdend materieel.
6. De spooraansluiting en terminal wordt aangelegd op al bouwrijpe grond.
7. Het bestaande onderstation heeft voldoende capaciteit voor de voeding van de bovenleiding. Een extra onderstation is niet noodzakelijk.

Investering spoor en terminal

	Startfase	Eindfase (extra)	Totaal (start + eindfase)
Spooraansluiting			
Wachtspoor	€ 14,3 mio		€ 14,3 mio
A/V-sporen	€ 21,5 mio	€ 10,8 mio	€ 32,3 mio
Totaal spooraansluiting	€ 35,7 mio	€ 10,8 mio	€ 46,5 mio
Terminal	€ 18,7 mio	€ 22,1 mio	€ 40,8 mio

- Kosten spooraansluiting voor rekening van de overheid
- Kosten terminal voor rekening van de terminalexploitant

Businesscase exploitatie terminal (1b) positief

	Startfase	Eindfase
Jaarvolume in TEU per jaar door CotW	65.000	165.000
Break-even point in TEU	88.500	217.000
Aanvullende acquisitie in TEU	25.000	50.000

- Terminalcapaciteit startfase (2028) 100.000 TEU met een break-even point van 88.500 TEU (jaarvolume CotW startfase 65.000 TEU)
- Bij lineaire groei naar de eindfase (2033) wordt benodigde volume in Q1 van jaar 3 bereikt. Maximale volume (100.000 TEU) wordt einde jaar 3 bereikt
- Verdere groei mogelijk zonder infrastructurele investeringen door verlenging bedrijfstijd. Dit betekent wel tekort aan stackruimte voor trailers en containers
- Volume break-even point eindfase wordt niet gehaald door CotW. Aanvullende acquisitie opgave CotW of volume van partijen buiten de CotW

Overweging: behoud flexibiliteit vs minimale investering

1. Starten met een ruimtereservering van 17,4 hectare voor de terminal en extra groei verwezenlijken door uitbreiden naar een 24/7 operatie zonder verdere uitbreidingsmogelijkheden
2. Starten met een ruimtereservering van 25,4 hectare voor de terminal, starten met de configuratie voor de startfase en eventueel later uitbreiden naar de eindfase met de benodigde investeringen

Advies: ga uit van ruimtereservering van 25,4 ha

Conclusies en vervolg(onderzoek)

Conclusies

- Railterminal versterkt vestigingsklimaat Regio Zwolle en draagt bij aan ambities modal shift
- Voldoende volumes beschikbaar voor winstgevende terminal (m.n. startfase)
- Gedurende jaar 3 vanaf de start wordt het break-even point bereikt, voor break-even point in eindfase is extra volume noodzakelijk
- Nu nog niet mogelijk voorkeurslocatie aan te wijzen (vanwege nader onderzoek infrastructurele aanpassingen, koppelkansen met inrichting ten noorden van de Vecht)
- Spooraansluiting: publieke investering. Terminal: private investering
- Unieke combinatie: partijen die er voor willen gaan: nu verder werken aan samenwerking en vertrouwen

Vervolg(onderzoek): concreter maken, commitment verkrijgen, werken aan vertrouwen

- **Kosten/baten:** MKBA aanleg railterminal
- **Commitment:** Nadere samenwerking/vertrouwen CotW?
- **Volume:** extra volume haalbaar en onder welke voorwaarden?
- **Infrastructureel:** viaduct N758 (optie 1b)? Voldoende ruimte wachtspoor viaduct N340 (optie 1a en 2)? Inpassing gebied?
- **Subsidies:** Zijn (CEF)subsidies beschikbaar?

Dank voor uw aandacht

Vragen?