



Beslisnota voor de raad

Datum 20 december 2022

Openbaar met emargo tot en met 1 februari 2023

Onderwerp	Vervolgonderzoek Railterminal
Versienummer	
Portefeuillehouder	P. Guldemon
Informant	Joeri Ponten
Afdeling	Proces-, Programma- en Projectmanagement
Telefoon	(038) 498
Email	J.Ponten@zwolle.nl

Financiële gevolgen

Betreft doel	5.1.1 We versterken de werkgelegenheid door het creëren van een concurrerend en toekomstbestendig vestigingsklimaat voor bedrijven en instellingen 5.1.2 We faciliteren de veranderende economie 6.3.1. We zorgen voor een toekomstbestendige verkeersinfrastructuur met prioriteit voor schoon vervoer
Begroting wijzigen	Nee
Dekking ten laste van	Budget economie (onderzoek en advies)
Bijlagen	1. Narratief Railterminal 2. Samenvatting onderzoeken

Ontwerp besluit

De raad wordt voorgesteld:

- 1 In te stemmen met de conclusie dat op basis van de uitkomsten van het marktonderzoek en het onderzoek naar de technische en financiële haalbaarheid, de railterminal Hessenpoort potentie heeft.
- 2 In te stemmen met het starten van de gewenste vervolgonderzoeken (waaronder een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse, MKBA) voor de railterminal Hessenpoort.
- 3 In te stemmen met het beschikbaar stellen van €40.000,- exclusief btw voor het uitvoeren van deze vervolgonderzoeken, mits de Provincie Overijssel en de Coalition of the Willing van de marktpartijen beide actief (financieel) participeren, en deze te dekken uit budget economie (advies -en onderzoeksbudget).

Datum 20 december 2022

Inleiding

Eerste verkenningen naar railterminal in de regio Zwolle

In 2012 hebben de gemeenten Zwolle, Kampen en Meppel de Logistieke Visie Zwolle-Kampen-Meppel (ZKM) vastgesteld. In de visie is benoemd dat de regionale bereikbaarheid via de modaliteit spoor beperkt is, terwijl de groei van de goederenstromen vanuit en naar de regio alleen maar zal toenemen. In het meerjarig actieplan van ZKM is daarom het onderzoek naar de mogelijkheden voor een directe spooraansluiting/railterminal opgenomen. In 2016 is in opdracht van ZKM een globale verkenning gedaan naar de behoefte en eerste haalbaarheid van een spooraansluiting/terminal in de Regio Zwolle. Aanleiding was de concrete vraag van marktpartijen naar een spooroverslagpunt in de regio. In 2018 is een verdiepend onderzoek uitgevoerd naar voorkeurslocatie Hessenpoort. In 2019 is in opdracht van de gemeente Zwolle en Provincie Overijssel nadere technisch-operationeel verkenning gedaan. Ook heeft ProRail een quick scan capaciteitsanalyse uitgevoerd.

In 2021 heeft de marktanalyse, gefinancierd mede uit de Regiodeal, uitgewezen dat een railterminal potentieel rendabel is n.a.v. voldoende marktvolume en interesse. In 2022 is door de Coalition of the Willing (een samenwerking tussen Port of Zwolle, provincie Overijssel, gemeente Zwolle en potentiële railterminal operators en verladers) opdracht gegeven voor het onderzoek naar de technische en financiële haalbaarheid van de Railterminal. Het narratief dat meer de aanleiding beschrijft van de onderzoeken (bijlage 1) en de samenvatting van de onderzoeksresultaten zijn bijgevoegd (bijlage 2).

Inbedding van de Railterminal Zwolle in bestaande visies

Op 13 september 2021 is de Zwolse Omgevingsvisie 'Ons Zwolle van morgen' vastgesteld. Daarin staat dat een samenhangende en gebiedsgerichte uitwerking nodig is voor het gebied 'Ten noorden van de Vecht' om concreet invulling te geven aan hoe het gebied zich in de toekomst kan ontwikkelen. Aanleiding hiervoor zijn diverse al lopende ruimtelijke ontwikkelingen die in het gebied aan de orde zijn, die met elkaar samenhangen en in sommige gevallen ook van elkaar afhankelijk zijn of elkaar beconcurreren qua ruimte. Er wordt al enige jaren gesproken over de uitbreiding van Hessenpoort, de grootschalige opwek van duurzame energie én een railterminal. De komende jaren wordt daar een keuze in gemaakt, gebaseerd op twee zoekrichtingen; noordelijk en oostelijk. In de toekomst is bij Hessenpoort ook een railterminal denkbaar. Dat vergroot de transport- en overslagmogelijkheden. Kritische voorwaarden voor de uitbreiding van Hessenpoort zijn een goede landschappelijke inpassing, de omgang met natuurwaarden, een klimaat adaptieve benadering, goede bereikbaarheid en het benutten van kansen in de energietransitie. Voor het gebied ten noorden van de Vecht als geheel wordt samen met de partijen in het gebied en omliggende gemeenten gewerkt aan een gebiedsvisie. Op dit moment wordt hiervoor een startnotitie opgesteld. In april 2022 is het onderzoek van de Port of Zwolle afgerond waarin het transitiepad voor duurzame havenontwikkeling tot 2050 wordt geschetst. De Railterminal wordt in dit onderzoek benoemd in het kader van het verduurzamen van de logistiek en is complementair aan het vervoer over water.

In april 2022 is het onderzoek van de Port of Zwolle afgerond waarin wordt het transitiepad voor Duurzame havenontwikkeling tot 2050 wordt geschetst. De Railterminal wordt in dit onderzoek benoemd in het kader van het verduurzamen van de logistiek.

Beoogd effect

In de Regio Zwolle liggen belangrijke opgaven en kansen rond de ontwikkeling van de brede welvaart, slim ruimtegebruik, bereikbaarheid en verduurzaming van goederenvervoer en logistiek. Verwacht wordt dat door het beprijzen van CO₂-emissies en de vergrijzing van het chauffeursbestand het wegvervoer duurder wordt, terwijl de kosten van spoorvervoer amper toenemen. Klimaatverandering zorgt steeds vaker voor te hoge of te lage waterstanden die het varen onmogelijk of extra kostbaar maken. Vervoer per spoor is dan een goed alternatief. Daarnaast kunnen bedrijven dankzij de railterminal gemakkelijker aan (toekomstige) milieudoelstellingen voldoen. Een railterminal versterkt de positie van de regio als logistieke schakel op belangrijke internationale verbindingen. Een railterminal sluit aan bij het Europese en landelijke beleid gericht op CO₂-reductie en past binnen de visie van de regio op duurzaam transport. Door een deel van het goederenvervoer dat nu over de weg gaat, via het spoor af te wikkelen worden belangrijke rijkswegen als de A28 en de A1 en provinciale wegen ontlast.

Datum 20 december 2022

Belangrijke voorwaarden voor aanleg zijn een goede landschappelijke inpassing, de omgang met natuurwaarden, een klimaatadaptieve benadering goede bereikbaarheid en het benutten van kansen in de energietransitie.

Het beoogde effect op dit moment is het mogelijk maken van de benodigde vervolgstappen om te komen tot een besluit over de railterminal

Argumenten

1.1 de railterminal lijkt op basis van de geïnventariseerde volumes exploitabel

De uitkomsten van het marktonderzoek en het onderzoek naar de technische en financiële haalbaarheid concluderen dat de railterminal Hessenpoort potentie heeft en exploitabel is. De railterminal is technisch inpasbaar met de realisatie van het benodigde wachtspoor, een omloopspoor en de aankomst- en vertreksproen. Ook lijkt, zowel in de startfase als de eindfase, het break-even point voor een positieve exploitatie haalbaar.

1.2 een railterminal is een sterke schakel voor het verduurzamen van de economie

Argumenten welke pleiten voor de realisatie van een railterminal zijn:

- Europees, landelijk en regionaal beleid richt zich op CO2-reductie, onder meer door de verduurzaming van transport. Dat kan door lading van de weg naar het spoor te verplaatsen. Met een railterminal komt die lading dichterbij zijn bestemming.
- Door het toenemende wegverkeer slibben de wegen dicht. De binnenvaart is door zijn afhankelijkheid van waterstanden en andere beperkingen niet altijd een optie. Spoorvervoer is het meest schone en betrouwbare alternatief.
- Voor bedrijven en klanten is het aantrekkelijk om via verschillende vervoerswijzen bereikbaar te zijn. Een railterminal maakt deze multimodale bereikbaarheid mogelijk. De regio behoudt en verduurzaamt hiermee haar aantrekkelijke vestigingsklimaat.
- De regio Zwolle ligt logistiek gunstig als scharnierpunt tussen de havens van Rotterdam en Amsterdam en Oost-Europa en verder. De railterminal vormt een belangrijke duurzame (en nu nog ontbrekende) schakel op deze corridor.
- De terminal heeft de steun van ondernemers en levert directe en indirecte werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor de regio.

2.1 deze onderzoeken zijn nodig om een eventueel belang en mogelijkheden van de railterminal voor de regio verder te onderbouwen.

Na de verrichte verkenning naar de technische- en financiële haalbaarheid is de logische vervolgstap om een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) uit te voeren, welke de maatschappelijke kosten en baten nader in kaart brengt. Ook wordt er met ProRail een plan van aanpak opgesteld voor een nader onderzoek naar de mogelijkheden voor een passende aansluiting op het spoornetwerk. Verder wordt gestart met een gerichte lobby richting Regio, Rijk en Europa. Onder andere voor draagvlak en afspraken over (mede) financiering.

2.2 het initiatief voor de railterminal moet zowel door de andere overheden als de private sector worden gedragen

Een railterminal heeft alleen een kans van slagen indien er een gezamenlijk draagvlak is bij overheid en ondernemers. Dit betekent dat er ook tijdens de initiatief- en onderzoeksfase een gezamenlijke (financiële) verantwoordelijkheid is. Voor de samenwerking moet een bijbehorende passende organisatievorm worden opgericht en moeten hierover met de Coalition of the Willing afspraken worden gemaakt. Met elkaar de 'puzzel' leggen: wie kan welke diensten leveren, tegen welke kosten, met welke doorlooptijden, met welke garanties en welke verladers committeren zich dan tot het daadwerkelijk verladen via het spoor voor welke volumes.

Datum 20 december 2022

Risico's*1.1 er zijn ook ontwikkelingen welke de kansen van realisatie van een railterminal kunnen afzwakken*

De ruimtelijke inpassing in het gebied ten Noorden van de Vecht en de mogelijke leefbaarheidsaspecten in o.a. de Spoorzone Zwolle (aantal/capaciteit en geluid) moeten goed worden afgewogen. Kijkend naar de modalshift kan het wegvervoer ook vergroenen, indien groene waterstof de norm wordt. Daardoor kan het argument 'minder CO2-emissies' op termijn haar kracht verliezen. Ook zullen naar verwachting meer productielocaties in Europa ontstaan. Hierdoor worden afstanden korter en is goederenvervoer over het spoor relatief minder aantrekkelijk. Bovendien is er sprake van hoge druk op het Europese spoornet; toenemende drukte zal mogelijk leiden tot meer vertraging voor goederentreinen, met kostenstijging als gevolg. De marktinschatting is dat de positieve trends zwaarder wegen dan de onzekerheden.

1.2 ProRail heeft nog niet in detail gekeken naar de railterminal

ProRail heeft de quick scan capaciteitsanalyse uit 2019 ge-update naar de huidige inzichten en voorschriften. De inpasbaarheid op de drukke corridor Zwolle-Meppel lijkt mogelijk. In een verdere uitwerking kunnen grote infrastructurele aanpassingen aan het licht komen. De huidige fase kent niet het detailniveau dat nodig is om dergelijke kosten uit te sluiten.

2.1 deelonderzoeken naar de railterminal kunnen ook negatieve resultaten geven

Naast een MKBA is het nodig om andere vervolgstappen op diverse benoemde elementen te zetten voordat een mogelijk besluit tot realisatie kan worden genomen. Daarbij staat voorop dat er voldoende momenten zijn om te stoppen indien uit de stappen blijkt dat één of meerdere elementen niet verenigbaar zijn. De terugkoppeling zal plaatsvinden zodra resultaten van de afzonderlijke vervolgonderzoeken bekend zijn.

Financiën

Voor het uitvoeren van de maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA), het opstellen van het plan van aanpak door ProRail naar de mogelijkheden voor een passende aansluiting op het spoornetwerk, is een verwacht budget nodig van €100.000 exclusief BTW. Voorwaarde is dat de onderzoeken gezamenlijk worden gefinancierd door de gemeente Zwolle, de provincie Overijssel en de Coalition of the Willing. Van de Coalition of the Willing wordt verwacht dat ze een 'harde' financiële bijdrage leveren, als tevens een in kind bijdrage. Voorgesteld wordt om maximaal een bedrag van € 40.000, exclusief BTW. Dit kan uit bestaande middelen worden gefinancierd.

Communicatie

Woensdag 1 februari 2023 vindt een informatiebijeenkomst Railterminal plaats voor Raadsleden gemeente Zwolle en Statenleden provincie Overijssel.

Raad en Staten worden periodiek/halfjaarlijks geïnformeerd over de vervolgstappen, of eerder indien resultaten vervolgstappen hiertoe aanleiding vormen.

Vervolg

Aangezien bovenstaande onderzoeken unaniem tot de conclusie komen dat een railterminal in potentie haalbaar is voor de Regio Zwolle en voor Hessenpoort en bijdraagt aan de multimodale ontsluiting van de regio, gaan we nu een nieuwe fase in. Om te komen tot een goed besluit zijn de volgende 3 stappen noodzakelijk:

Datum 20 december 2022

- Het uitvoeren van een Maatschappelijk Kosten-Baten analyse (MKBA), om zo deze maatschappelijk kosten en baten goed in beeld te krijgen
- Het starten van een verdere verkenning door ProRail. Alleen een quickscan is onvoldoende om te komen tot een goed besluit
- Het meenemen van de railterminal als 1 van de onderdelen in de Gebiedsvisie ten Noorden van Vecht.

Ook al zijn de onderzoeken tot op heden (marktverkenning en technische/financiële haalbaarheid) unaniem positief, bovenstaande stappen zijn benodigde detaillering en voorwaarden om te komen tot zo compleet mogelijk analyse ten behoeve van de besluitvorming tot realisatie. Het college ziet dat het actief informeren van raads- en statenleden vanaf nu relevant is, aangezien er voldoende onderzoeken zijn gedaan om het gesprek hierover met elkaar te kunnen voeren.

Openbaarheid

De nota en bijbehorende bijlagen (samenvatting en narratief) zijn u verstrekt onder embargo tot en met 1 februari 2023.

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

voorzitter, Peter Snijders

secretaris, Dick Emmer