

Onderwerp: Quickscans Verkeers- en milieueffecten Railterminal Barneveld/Foodvalley

Samenvatting

De gemeente Barneveld heeft de afgelopen periode één- en andermaal onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor de realisering van een railterminal in Barneveld.

De afgelopen anderhalf jaar is meer duidelijkheid ontstaan over

- de behoefte bij ondernemers in de gemeente Barneveld, Regio Foodvalley en Regio Amersfoort aan een railterminal in Barneveld;
- de haalbaarheid voor een (duurzame, mogelijk elektrische) railterminal op deze locatie;
- de belangstelling van de markt voor een railterminal in de gemeente Barneveld wat recent heeft geleid tot het ondertekenen van een *Letter of Intent* tussen de Stuurgroep Railterminal Barneveld (uitgaande van de BIK, de Cabooter Group en een beoogde exploitant);
- de (op verzoek van de gemeenteraad in kaart gebrachte) verkeers- en milieueffecten van een eventueel te realiseren railterminal op de beoogde terminallocatie, uitgevoerd door respectievelijk Buck Consultancy International en Antea Group.

Het college van burgemeester en wethouders stelt de gemeenteraad voor kennis te nemen van de uitgevoerde quick scans naar de verwachte verkeers- en milieueffecten en een initiatief van marktpartijen, om de aanleg van een railterminal mogelijk te maken, af te wachten. Als zo'n initiatief voor de realisering van een railterminal bij de gemeente Barneveld wordt ingediend, informeert het college van burgemeester en wethouders hierover de gemeenteraad en beoordeelt vervolgens of zij ruimtelijk/planologisch medewerking zal geven. Een eventueel voorstel wordt ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd. De gemeente Barneveld doet tot dat moment geen investeringen.

Aan de raad,

Gevraagde beslissing

1. Kennis te nemen van de quickscans van Buck Consultancy International en van Antea Group.
2. Kennis te nemen van het geactualiseerde behoefteonderzoek "Barneveld Duurzaam Bereikbaar" en de ondertekende *Letter of Intent* tussen de Stuurgroep Railterminal Barneveld (vanwege de Barneveldse Industriële Kring), de Cabooter Group en de beoogde exploitant.
3. In te stemmen met een positieve grondhouding ten aanzien van een railterminal als een gewenste ontwikkeling binnen de gemeente Barneveld, waarbij de volgende uitgangspunten van toepassing zijn:
 - a) De gemeente Barneveld zal planologische medewerking overwegen in het geval een railterminalinitiatief *door derden* wordt ingediend bij de gemeente Barneveld;
 - b) De gemeente Barneveld wacht een initiatief van een exploitant en/of investeerder voor de realisering van een goederenoverslag af en beoordeelt een (eventueel) plan met businesscase en een samenwerkingsovereenkomst met investeringsaanbod van marktpartijen op constructieve wijze waaronder ten aanzien van de maatschappelijke meerwaarde;
 - c) De gemeenteraad wordt vervolgens een voorstel voor planologische medewerking voorgelegd op basis waarvan de gemeenteraad dan kan beslissen om daar (wel of niet met extra ruimtelijke voorwaarden) medewerking aan te verlenen; de gemeente Barneveld doet tot die tijd géén investeringen.

1. Inleiding

A. Haalbaarheidsonderzoek Railterminal

De afgelopen jaren is één- en andermaal gesproken over de behoefte aan en eventuele realisering van een railterminal in de gemeente Barneveld. In 2016 deed Buck Consultancy International al uitgebreid onderzoek naar de haalbaarheid van een railterminal in Barneveld. De gemeenteraad besloot vervolgens in januari 2018

om € 150.000,- te reserveren voor een uitgebreid haalbaarheidsonderzoek (onder de voorwaarde dat de provincie Gelderland en AZ Industrials eenzelfde bedrag reserveerden).

De gemeente Barneveld heeft de afgelopen periode een faciliterende rol ingenomen. Wij stelden, met inachtneming van de door de gemeenteraad gestelde voorwaarden, (mede) capaciteit, kennis en financiële middelen beschikbaar. De markt kan nu het initiatief nemen tot een daadwerkelijke ontwikkeling. Niet de gemeente Barneveld, maar de markt is (en blijft) verantwoordelijk voor de exploitatie van de terminal.

B. Behoeftedonderzoek “Barneveld Duurzaam Bereikbaar” (Februari 2021)

Het onderzoek naar de mogelijkheden voor een railterminal in Barneveld kwam in het najaar van 2019 in een nieuwe fase omdat de intentieovereenkomst, die was gesloten met AZ Industrials, afliep. AZ Industrials bleef wel bereid grond beschikbaar te stellen. Daarna werd duidelijk dat:

- het college uitvoering wilde geven aan de motie van de gemeenteraad om (in samenwerking met de BIK), het onder A genoemde onderzoek af te ronden, maar voorafgaande aan een omvangrijk onderzoek eerst samen met de BIK en met een aantal deskundigen de haalbaarheid van een railterminal te onderzoeken. Hiervoor werden gesprekken gevoerd met en bezoeken gebracht aan deskundigen in de railterminalwereld.
- de BIK de behoefte onder ondernemers aan een railterminal in de gemeente Barneveld, Regio Foodvalley en Regio Amersfoort wilde actualiseren (het laatste onderzoek dateerde immers van 2016). Dat leidde tot het in opdracht van de BIK en de gemeente Barneveld uitgevoerde behoeftedonderzoek “Barneveld Duurzaam Bereikbaar” van Stravimi/Executive Touch, dat in februari 2021 aan het college en het bestuur van de BIK werd aangeboden.

Voor wat betreft de conclusies en aanbevelingen verwijzen wij naar het in 2021 gepresenteerde behoeftedonderzoek.

Op 1 oktober jl. werd een *Letter of Intent* getekend tussen de Stuurgroep Railterminal Barneveld vanwege de Barneveldse Industriële Kring, de Cabooter Group en de beoogde exploitant.

C. Quick scans op het gebied van verkeer, geluid, luchtkwaliteit, geur en stikstof

Het college zegde in de raadsvergadering van 7 juli 2021 toe om op hoofdlijnen de verkeers- en milieueffecten te laten onderzoeken waar de gemeenteraad in zijn amendement van januari 2018 (bij de besluitvorming over het haalbaarheidsonderzoek) om had gevraagd.

Het college en de BIK hebben vervolgens Buck Consultancy International en de Antea Group opdracht gegeven om deze mogelijke verkeers- en milieueffecten te onderzoeken. Omdat nog geen concreet railterminalinitiatief is ingediend, konden de onderzoeken alleen op basis van aannames worden uitgevoerd.

Een railterminal in de gemeente Barneveld zal niet vanaf de eerste dag volledig operationeel zijn. De activiteiten zullen geleidelijk groeien. Toch is voor een zorgvuldige doorrekening, bij deze quick scans gekozen voor een situatie waarin de railterminal wél op maximaal vermogen draait. Dat moment breekt naar verwachting 8 à 10 jaar na de start van de railterminal aan.

De belangrijkste conclusies van de onderzoeken naar een (over 8 à 10 jaar maximaal opererende) railterminal in de gemeente Barneveld zijn:

C.1 Verkeer

De maximaal 500 extra vrachtwagenbewegingen per werkdag van/naar de railterminal in 2030/2035 leveren geen specifieke potentiële knelpunten op voor omwonenden. Wel kan de realisatie van de railterminal betekenen dat bepaalde noodzakelijke capaciteitsuitbreidingen, die op lange termijn nodig zouden (of zouden moeten) zijn voor de autonome groei van Barneveld, naar voren moeten worden gehaald. Er dient aandacht te zijn voor op/afritten bedrijven op Mercurius/Transportweg. Ook zou de 250 meter Wencopperweg verkeerskundig moeten worden verbeterd, maar het college is in dat geval voornemens na te denken over de afsluiting van de Wencopperweg voor doorgaand vrachtverkeer. Ook zal te zijner tijd de eventuele aanleg van een oostelijke rondweg om Barneveld van betekenis kunnen zijn voor het afhandelen van het vrachtverkeer.

3.2 Luchtkwaliteit

De jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ zijn minder dan de voorgeschreven grenswaarden voor beide stoffen. Op basis hiervan is het aannemelijk dat de realisering van een railterminal niet leidt tot

een grenswaarde overschrijding. Hierdoor staat de luchtkwaliteit (op grond van artikel 5.16, lid 1, onder a van de Wet milieubeheer) verdere besluitvorming niet in de weg.

3.3 Stikstofdepositie

Bij een toename op (bijna) overspannen stikstofgevoelige habitats geldt een vergunningplicht. Dat zal voor de railterminal zeer waarschijnlijk het geval zijn. Deze vergunning wordt onder voorwaarden gegeven. De Antea Group draagt verschillende oplossingen aan om aan die voorwaarden te kunnen voldoen, zoals de inzet van elektrische locomotieven en ander elektrisch materieel en het hanteren van de zogenaamde EURO-norm voor vrachtwagens op de terminal. Wij verwijzen voor een nadere toelichting op dit punt naar het kopje 'Duurzaamheid' in dit raadsvoorstel.

Ook dient uit een ecologische beoordeling van de stikstofbijdrage nog te blijken of er geen significante gevolgen zijn voor de beschermde habitats (planten in het natuurgebied).

3.4 Geluid

Het is aannemelijk dat ten aanzien van het aspect geluid (ten gevolge van wegverkeer) de railterminal inpasbaar is op de beoogde locatie. Ten gevolge van de activiteiten op de railterminal zijn de activiteiten inpasbaar met of zonder mitigerende maatregelen.

3.5 Geur

Gelet op de (beoogde) ligging van de railterminal, de richtafstanden zoals benoemd in de Handreiking "Bedrijven en milieuzonering" en het gegeven dat voor geur emitterende goederen – die mogelijk op de railterminal behandeld zouden kunnen worden – voorschriften in de Omgevingsvergunning kunnen worden opgenomen, is het zeer aannemelijk dat geuremissie te minimaliseren zal zijn. Het is aannemelijk dat een aanvaardbaar geurhinderniveau te borgen is.

3.6 Conclusies

Op basis van deze quickscans kan worden geconcludeerd dat – zelfs bij een maximaal opererende terminal – ten aanzien van verkeer, geluid, geur en luchtkwaliteit geen onoverkomelijke beletselen zijn te verwachten. Alleen voor wat betreft de stikstofdepositie zijn via de vergunningplicht eventuele maatregelen nodig.

D. Kansen voor duurzaamheid

De beoogde locatie van de railterminal ligt in de *concept Structuurvisie Wind* in het (grotere) zoekgebied voor de realisering van maximaal drie windturbines nabij Harselaar-Driehoek/Harselaar-Zuid.

Op basis van een quick scan is de voorlopige conclusie dat een combinatie van beide initiatieven (de railterminal en de windturbines) in het bedoelde gebied mogelijk kan zijn. En dat een combinatie van railterminal en windmolens kansen kan bieden als het gaat om exploitatie en duurzaamheid. Nader onderzoek (bijvoorbeeld aan de hand van een concreet bij de gemeente ingediend initiatief) is nodig om de mogelijkheden en kansen specifiek te maken.

Het is in dat licht, en passend onder het kopje 'Kansen voor duurzaamheid', ook goed te weten dat de beoogde exploitant van de railterminal overweegt om in Barneveld een (voor Nederland) nieuw type terminal te realiseren waarbij het verladen van containers en trailers zoveel als mogelijk elektrisch en horizontaal gebeurt. Daarmee onderscheidt de eventuele railterminal zich van alle andere terminals in Nederland. Uiteraard is hiermee in de verkeers- en milieuonderzoeken geen rekening gehouden.

E. Foodproductioncluster

De gemeenten in Regio Foodvalley, de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen en Regio Amersfoort stellen momenteel de Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley en Ontwikkelbeeld Amersfoort vast. In het kort komt het erop neer dat beide regio's tot 2040 zo'n 100.000 nieuwe woningen gaan realiseren. Daarvan moeten er 40.000 in Regio Foodvalley landen. Dat gebeurt bij voorkeur door binnenstedelijke ontwikkelingen (dus niet het volbouwen van groene gebieden rondom steden en dorpen).

De gemeente Barneveld houdt – zoals bekend – rekening met een groeiscenario van 60.000 inwoners nu naar zo'n 85.000 inwoners in 2040.

Regio Foodvalley herbergt een relatief groot aantal veevoederfabrieken. Ze werden vroeger buiten (of aan de randen van) dorpskernen gebouwd. In de decennia die volgden, groeiden de dorpen eromheen, waardoor de fabrieken nu vaak middenin een dorp staan met alle overlast van dien.

Ook al vanwege de klimaatdoelstelling, waaraan de fabrieken moeten voldoen en waarvoor ze zich de komende jaren gesteld zien, is het voorstel in de genoemde ruimtelijke trajecten om de veevoederindustrie te interesseren voor een clustering op een bepaalde locatie – bijvoorbeeld in combinatie met de realisering van een railterminal voor de aan- en afvoer van goederen. Dit zal in samenwerking met het ministerie van BZK verder moeten worden onderzocht.

F. Conclusies

Het college van burgemeester en wethouders ziet

- op basis van het eerdere én geactualiseerde behoefteonderzoek “Barneveld Duurzaam Bereikbaar”,
- op basis van de gesprekken met deskundigen en bezoeken aan railterminals,
- op basis van de inmiddels getoonde marktbelangstelling voor de eventuele realisering en exploitatie van een railterminal in de gemeente Barneveld (onder andere vanwege de ondertekening van een *Letter of Intent* tussen de Stuurgroep Railterminal Barneveld van de BIK Barneveld, Cabooter Group en de beoogde exploitant),
- op basis van de belangstelling onder ondernemers in gemeente Barneveld, Regio Foodvalley en Regio Amersfoort om actief te participeren in een railterminalinitiatief (getuige de oprichting van een Stuurgroep Railterminal Barneveld van de BIK Barneveld),
- én op basis van de quick scans op het gebied van verkeer, geluid, luchtkwaliteit geur en stikstof, voldoende aanleiding om een initiatief voor de realisering van een railterminal in de gemeente Barneveld constructief te kunnen beoordelen.

2. Argumenten

- Een railterminal draagt bij aan het versterken van het vestigingsklimaat in de gemeente Barneveld en in Regio Foodvalley;
- Een railterminal draagt bij aan het verminderen van de verkeersdruk in de Randstad en Midden-Nederland;
- Een railterminal draagt bij aan het verminderen van de uitstoot van CO₂ (in het bijzonder als de exploitant volledig wil inzetten op de ontwikkeling van een duurzame (elektrische) terminal waardoor een duurzaamheidscluster zou kunnen ontstaan);
- Een railterminal draagt vanwege de ligging op Harselaar-Oost bij aan het verminderen van het vrachtverkeer door de kernen van de gemeente Barneveld (want het vrachtverkeer wordt direct afgewikkeld via de A1);
- Er is sprake van een blijvende behoefte onder bedrijven in Barneveld en de regio die zodanig groot is, dat een rendabele exploitatie van een railterminal mogelijk lijkt te zijn;
- Een ervaren exploitant is in beeld gekomen;
- De gemeente heeft geen direct gemeentelijk belang bij en competentie voor de exploitatie van een railterminal;
- De gemeente heeft sinds 2010 veel energie geïnvesteerd in het haalbaar maken van het initiatief en de conclusie is gerechtvaardigd dat de marktpartijen over voldoende informatie beschikken om een concreet plan te maken.

3. Kanttekeningen

Valburg

De provincie Gelderland is actief betrokken op de ontwikkeling van de Railterminal Gelderland in Valburg. Dat biedt – volgens de marktpartijen die bij het railterminalinitiatief in Barneveld zijn betrokken – een (ook voor de provincie Gelderland) uitgelezen kans om goederenvervoer langs twee belangrijke, internationale corridors te stroomlijnen. De beide terminals zijn vanwege verschillende typen vrachtstromen naar verwachting aanvullend aan elkaar.

Personenvervoer

De spoorlijn Amersfoort-Barneveld-Apeldoorn wordt voor personen- én goederenvervoer gebruikt. De wens is om over dit stukje spoor ook een regiosprinter te laten rijden.

De eventuele realisering van een railterminal is voor deze vervoersambitie geen bedreiging. De goederentreinen die naar de railterminal in Barneveld moeten, kunnen gebruik maken van de 'slots' die in de dienstregeling zijn ingebouwd. Een exploitant kan deze 'slots' reserveren om goederentreinen in te passen. Mocht blijken dat personen- en goederenvervoer elkaar 'in de weg' zitten, dan gaat personenvervoer vóór het goederenvervoer.

ProRail en Provincie Gelderland

De ontwikkelingen die zich sinds het najaar van 2019 hebben voorgedaan en de actuele stand van zaken – waaronder de getekende *Letter of Intent* – betekenen dat de komende periode de gesprekken met de provincie Gelderland en ProRail over (de aangetoonde behoefte aan, de getoonde belangstelling voor en de verwachte verkeers- en milieueffecten met betrekking tot) het railterminalinitiatief worden hervat. De uitkomsten daarvan zijn belangrijk voor de beoordeling, door de gemeente, van de haalbaarheid van het railterminalinitiatief.

Quickscan zijn indicaties

De quickscans van Buck Consultancy International en van Antea Group dienen gezien te worden als indicaties van te verwachten verkeers- en milieueffecten. De berekeningen zijn gebaseerd op aannames en gedaan op hoofdlijnen (gezien de beperkte tijd die beschikbaar was).

4. Financiën

Het eerder door de gemeenteraad gereserveerde bedrag van € 150.000,- (voor het laten uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek door ProRail) is aangewend voor het laten uitvoeren van de verkeers- en milieueffecten door respectievelijk Buck Consultancy International en de Antea Group. Het voorstel is om het restantbedrag (ca. € 115.000,-) te reserveren voor eventuele aanvullende onderzoeken als een railterminalinitiatief bij de gemeente Barneveld wordt ingediend.

5. Bijlagen

1. Behoeftteonderzoek "Barneveld Duurzaam Bereikbaar" d.d. 30 september 2021
 - 1a. Letter of Intent d.d. 1 oktober 2021
2. Quick scan Buck Consultancy International (Vrachtverkeersbewegingen) d.d. 22 september 2021
3. Quick scan Antea Group Luchtkwaliteit d.d. 14 september 2021
4. Quick scan Antea Group Stikstofdepositie d.d. 14 september 2021
5. Quick scan Antea Group Geluid d.d. 17 september 2021
6. Quick scan Antea Group Geur d.d. 16 september 2021