

Railterminal Barneveld

Locatie-onderzoek

Quick scan

Gemeente Barneveld:

E. Strooboscher

J. Berkvens

Logitech BV:

J. van Wees

Referentie:

14047/004

Versie

3.2

Datum:

9 juni 2015



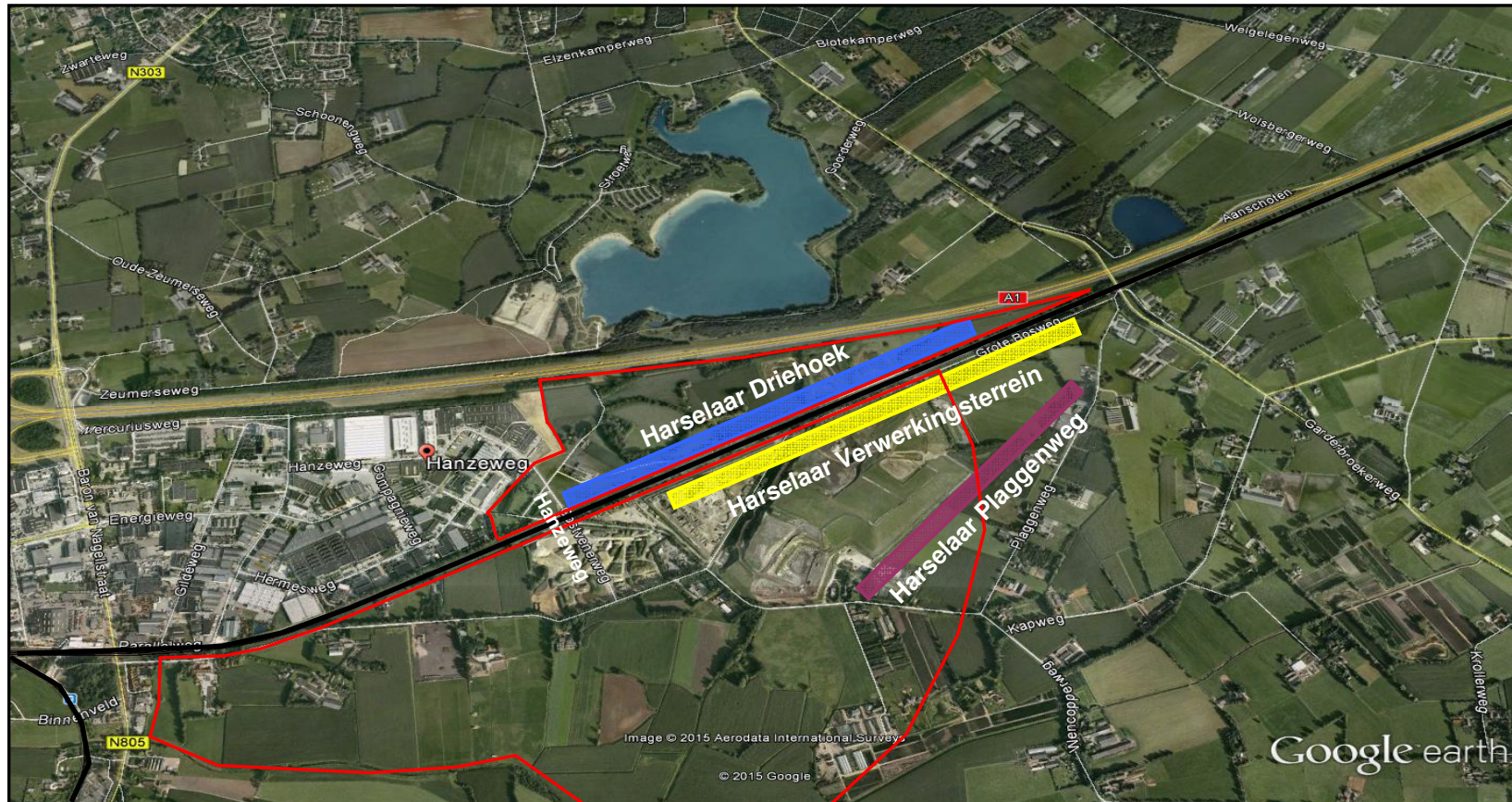
Inhoud

1. Uitgangspunten en aannames	3
2. Te onderzoeken locaties	4
3. Multi Criteria Analyse	5
4. Gevoeligheidsanalyse	16
5. Resultaten en conclusies	26
A. Aansluiting hoofdsporennet	22
B. Gevoeligheidsanalyse	35

Uitgangspunten en aannames

- Aan- en afvoer van goederen in twee richtingen: Apeldoorn (oostelijk) en Amersfoort (westelijk)
- In de Stationsweg (N805) is een ondertunneling voorzien voor het wegverkeer
- De terminal is bestemd voor diverse soorten van goederen: containers en bulkgoederen
- De railterminal is voor derden toegankelijk
- Binnen het terminalontwerp moet rekening worden gehouden met een groeimodel
- Treinlengte gebaseerd op UIC-norm: 750 meter
- Tractie op het terminalspoor is diesel

Te onderzoeken terminal locaties



- Zie lay-out tekening L14047-S-01-C van 21 april 2015

Multi Criteria Analyse

<i>MCA criterium</i>	<i>Details</i>
Milieu	Milieuvergunning - Hinderwetgeving Inpassing in de omgeving
Logistiek	Aansluiting op hoofdsporennet Aansluiting op wegennet Opstellengte containertreinen Bulkfunctie
Flexibiliteit	Uitbreidbaarheid terminal Fasering spoor aansluiting
Grondverwerving	Eigendomsverdeling ondergronden
Financiën	Aanlegkosten spoor aansluiting Aanlegkosten terminal Aanpassingskosten omgeving

- Terminal wordt niet expliciet beoordeeld op exploitabiliteit. Dit is aan de toekomstig exploitant

MCA Methodiek

- Gewogen criteria methodiek
 - Scores zijn relatief op een schaal van 1 tot 5
 - Scores worden omgezet in een ranking van 1 (best) tot 3 (minst goed)
- Wegingsfactoren en scores afgestemd met Gemeente Barneveld

<i>MCA criterium</i>	<i>Details</i>	<i>%</i>	<i>% op totaal</i>
Milieu	Milieuvergunning - Hinderwetgeving	67%	10,0%
15%	Inpassing in de omgeving	33%	5,0%
Logistiek	Aansluiting op hoofdsporennet	35%	8,8%
25%	Aansluiting op wegennet	15%	3,8%
	Opstellengte containertreinen	35%	8,8%
	Bulkfunctie	15%	3,8%
Flexibiliteit	Uitbreidbaarheid terminal	50%	10,0%
20%	Fasering spooraansluiting	50%	10,0%
Grondverwerving	Eigendomsverdeling ondergronden	100%	15,0%
15%			
Financiën	Aanlegkosten spooraansluiting	30%	7,5%
25%	Aanlegkosten terminal	35%	8,8%
	Aanpasingskosten omgeving	35%	8,8%

MCA Methodiek

- In deze MCA worden aan de criteria Logistiek en Financiën de hoogste waarde toegekend, omdat de levensvatbaarheid van de terminal met name wordt bepaald door de logistieke mogelijkheden en de kosten gedurende het gebruik.
- Aan Flexibiliteit wordt minder waarde toegekend, omdat reeds bij de aanleg van de terminal rekening kan worden gehouden met groeiscenario's: toekomstbestendig bouwen.
- De criteria Milieu en Grondverwerving hebben in deze MCA de laagste waarde toegekend gekregen:
 - Knelpunten m.b.t. het milieu vergen vaak compenserende maatregelen, die éénmalig moeten worden getroffen.
 - Dit geldt eveneens voor de Grondverwerving. Dit aspect speelt uitsluitend bij de start van de terminal.

MCA Methodiek

- Binnen Milieu wordt meer belang toegekend aan het aspect Milieuvergunning - Hinderwetgeving dan aan Inpassing in de omgeving, die een meer esthetische inhoud heeft
- Binnen Logistiek heeft het aspect Spoor aansluiting een hogere waarde dan Wegaansluiting en Opstellengte container treinen een hogere waarde dan Bulkfunctie: de terminal is meer een railterminal dan een wegterminal en meer een containerterminal dan een bulkterminal
- Binnen Flexibiliteit worden Uitbreidbaarheid terminal en Fasering spoor aansluiting gelijk gewaardeerd. Bij groei van de overslag moeten beide aspecten kunnen meegroeien
- De diverse aspecten binnen het criterium Financiën worden vergelijkbaar gewaardeerd.

Milieu

<i>Terminal-locatie</i>	<i>Milieuvergunning geluid</i>	<i>Inpassing omgeving</i>	<i>Totaal-score</i>	<i>Ranking</i>
<i>Driehoek</i>	67% 4	33% 3	3,67	2
<i>Verwerkings-terrein</i>	5	5	5,00	1
<i>Plaggenweg</i>	1	1	1,00	3

- Locatie Plaggenweg heeft verreweg de minste score vanwege de nabijheid van diverse woonhuizen en andere bebouwing
- Locatie Verwerkingsterrein scoort heel goed op de diverse milieuaspecten vanwege de inpassing tussen vuilstort aan de zuidzijde en spoorbaan aan de noordzijde
- Locatie Driehoek scoort minder dan Verwerkingsterrein, omdat deze locatie ingrijpt op de inrichting van de Driehoek

Logistiek

Terminal-locatie	Aansluiting hoofdsporennet	Aansluiting wegennet	Opstellengte containertreinen	Mogelijkheden bulktreinen	Totaal-score	Ranking
<i>Driehoek</i>	35% 3	15% 5	35% 3	15% 3	3,30	3
<i>Verwerkings-terrein</i>	5	4	5	5	4,85	1
<i>Plaggenweg</i>	4	3	5	3	4,05	2

- Aansluitingsmogelijkheden hoofdsporennet: zie Bijlage A
- Voor alle schematisch weergegeven aansluitingsmogelijkheden zal nadere afstemming moeten plaats vinden met ProRail betreffende:
 - beveiliging
 - capaciteit
 - lay-out

Logistiek

- Locatie Verwerkingsterrein heeft de meeste mogelijkheden voor een goede sporaansluiting op de hoofdbaan. Locatie Driehoek heeft de minste mogelijkheden, mede door het vervallen van de mogelijkheid tot aansluiting op het wachtpoor bij Barneveld-Noord. In deze situatie zou dan de Hanzeweg moeten worden afgesloten.
- Alle locaties aan te sluiten via de Hanzeweg op de Mercuriusweg, waarbij locatie Driehoek de beste ligging heeft en locatie Plaggenweg de minste.
- De opstellengte voor containertreinen op Locatie Driehoek is beperkt tot 700 meter. Op beide andere locaties is de optimale opstellengte van 750 meter haalbaar.
- Op locatie Verwerkingsterrein kan het merendeel van de bulktreinen zonder te knippen worden gelost. (Lengte bulktreinen vaak max. 550 meter i.v.m. treingewicht). Op locatie Driehoek en Plaggenweg moet de trein worden geknipt en moet op locatie Plaggenweg extra spoor met extra wissels worden aangelegd.

Flexibiliteit

<i>Terminal-locatie</i>	<i>Uitbreidbaarheid terminal</i>	<i>Fasering spooraansluiting</i>	<i>Totaal-score</i>	<i>Ranking</i>
<i>Driehoek</i>	50% 5	50% 1	3,00	3
<i>Verwerkings-terrein</i>	3	5	4,00	1
<i>Plaggenweg</i>	4	3	3,50	2

- Locatie Driehoek biedt de meeste flexibiliteit in de huidige omgeving voor eventuele terminaluitbreidingen. Door de aanwezigheid van de vuilstort heeft Locatie Verwerkingsterrein de minste score.
- Een kanttekening kan worden geplaatst bij eventuele toekomstige inrichting van de ruimte. Indien direct noordelijk van de terminal op locatie Driehoek gebouwd wordt, worden de uitbreidingsmogelijkheden weggenomen. De vuilstort kan eventueel verder worden afgegraven.
- Locatie Verwerkingsterrein heeft de meeste vrijheidsgraden voor aansluiting op de hoofdbaan waar fasering goed mogelijk lijkt. Dit geldt in mindere mate voor locatie Plaggenweg en het minst voor locatie Driehoek, waar uitsluitend kan worden aangesloten direct op de hoofdbaan.

Grondverwerving

<i>Terminal-locatie</i>	<i>Eigendomsverdeling ondergronden</i>	<i>Totaal-score</i>	<i>Ranking</i>
	100%		
<i>Driehoek</i>	3	3,00	2
<i>Verwerkings-terrein</i>	5	5,00	1
<i>Plaggenweg</i>	1	1,00	3

- Locatie Harselaar Verwerkingsterrein in bezit van één eigenaar en de ander locaties in bezit van meerdere eigenaren met ieder hun eigen belangen. Locatie Plaggenweg heeft meer grondeigenaren dan locatie Driehoek.
- PS. Geen van de locaties is in bezit van de gemeente Barneveld.

Financiën

Terminal-locatie	Aanlegkosten spoor aansluiting		Aanlegkosten terminal		Aanpassingskosten omgeving	Totaal-score	Ranking
	Miljoen euro	Gewogen score	Miljoen euro	Gewogen score			
Driehoek	26,9	30% 3,2	8,1	35% 5,0	35% 5	4,47	1
Verwerkings-terrein	25,1	5,0	8,5	3,6	1	3,12	2
Plaggenweg	29,2	1,0	9,3	1,0	2	1,35	3

- Inschatting aanlegkosten op basis van eerder onderzoek in 2010: prijspeil 2010
- Afgewogen zijn de varianten met een directe aansluiting op de hoofdbaan
- Bij locatie Driehoek zijn de verwachte aanpassingskosten voor de omgeving relatief klein
- Bij locatie Plaggenweg moeten geluidsvoorzieningen worden getroffen voor de omgeving
- Afgraven vuilstort voor locatie Verwerkingsterrein scoort naar verwachting minder op de Aanpassingskosten Omgeving dan locatie Driehoek en Plaggenweg

MCA Eindscore

Terminal-locatie	Milieu	Logistiek	Flexibiliteit	Grondverwerving	Financiën	Totaal-score	Ranking
	15%	25%	20%	15%	25%		
<i>Driehoek</i>	3,67	3,30	3,00	3,00	4,47	3,54	2
<i>Verwerkings-terrein</i>	5,00	4,85	4,00	5,00	3,12	4,29	1
<i>Plaggenweg</i>	1,00	4,05	3,50	1,00	1,35	2,35	3

- De resultaten van de scores per criterium worden afgezet tegen de toegekende waarde per criterium.
- Dit leidt tot een eindscore, waaruit de ranking kan worden afgeleid.
- Resultaat van deze Multi Criteria Analyse is dat de locatie Harselaar Verwerkingsterrein het beste scoort met een relatieve score van 4,29 (op een schaal van 1 tot 5)
- Harselaar Driehoek scoort met 3,54 0,75 punt minder en Harselaar Plaggenweg heeft met 2,31 de minste score

Gevoeligheidsanalyse

- Onderzocht wordt wat de gevoeligheid is van de uitkomst van de analyse op het criterium Milieu:
 - Wat is het gevolg als het criterium Milieu niet wordt meegerekend?
 - Wat is het gevolg als het criterium Milieu dubbel zo zwaar wordt gewaardeerd?
- Indien in de toekomst direct noordelijk van de terminal op locatie Driehoek gebouwd wordt, nemen de mogelijkheden voor uitbreiding sterk af. De vuilstort kan in principe altijd verder worden afgegraven.
 - Wat is het gevolg als het criterium flexibiliteit wordt aangepast op deze mogelijke ontwikkeling?
- In deze fase van onderzoek is het nog onduidelijk hoe de aansluiting op de hoofdbaan er precies uit komt te zien:
 - Wat is het gevolg als de aansluiting op het hoofdsporennet niet wordt meegenomen in de afweging?

criterium Milieu niet in afweging

- Eindscore:

Terminal-locatie	Milieu	Logistiek	Flexibiliteit	Grondverwerving	Financiën	Totaal-score	Ranking
	0%	29%	24%	18%	29%		
<i>Driehoek</i>	3,67	3,30	3,00	3,00	4,47	3,52	2
<i>Verwerkings-terrein</i>	5,00	4,85	4,00	5,00	3,12	4,17	1
<i>Plaggenweg</i>	1,00	4,05	3,50	1,00	1,35	2,59	3

- Indien het criterium Milieu niet wordt meegenomen in de afweging (wegingsfactor 0%) blijft de ranking van de locatiekeuze ongewijzigd. Dit bij gelijkblijvende verhoudingen tussen de wegingsfactoren van de overige criteria (bijlage B).
- Het verschil tussen locatie Verwerkingsterrein en locatie Driehoek neemt met 0,1 punt af tot 0,65.

criterium Milieu verdubbelt

- Eindscore:

Terminal-locatie	Milieu	Logistiek	Flexibiliteit	Grondverwerving	Financiën	Totaal-score	Ranking
	30%	21%	16%	12%	21%		
<i>Driehoek</i>	3,67	3,30	3,00	3,00	4,47	3,56	2
<i>Verwerkings-terrein</i>	5,00	4,85	4,00	5,00	3,12	4,42	1
<i>Plaggenweg</i>	1,00	4,05	3,50	1,00	1,35	2,11	3

- Indien het criterium Milieu dubbel zo zwaar wordt gewogen (wegingsfactor 30%), blijft de ranking van de locatiekeuze ongewijzigd. Dit bij gelijkblijvende verhoudingen tussen de wegingsfactoren van de overige criteria (bijlage B).
- Het verschil tussen locatie Verwerkingsterrein en locatie Driehoek neemt met 0,1 punt toe tot 0,85.

Locatie Driehoek wordt bebouwd

- Indien direct noordelijk van de terminal op locatie Driehoek wordt gebouwd, heeft dit invloed op het criterium Flexibiliteit (bijlage B)
- Eindscore:

Terminal-locatie	Milieu	Logistiek	Flexibiliteit	Grondverwerving	Financiën	Totaal-score	Ranking
	15%	25%	20%	15%	25%		
<i>Driehoek</i>	3,67	3,30	1,00	3,00	4,47	3,14	2
<i>Verwerkings-terrein</i>	5,00	4,85	4,00	5,00	3,12	4,29	1
<i>Plaggenweg</i>	1,00	4,05	3,50	1,00	1,35	2,35	3

- De ranking van de locatiekeuze blijft ongewijzigd. Dit bij gelijkblijvende verhoudingen tussen de wegingsfactoren van de overige criteria (bijlage B).
- Het verschil tussen locatie Verwerkingsterrein en locatie Driehoek neemt met 0,4 punt toe tot 1,15.

Aspect Spoorontsluiting niet in afweging

- Indien in de analyse het aspect spoorontsluiting niet wordt meegenomen, heeft dit invloed op de criteria (bijlage B):
 - Logistiek: Aansluiting hoofdsporennet vervalt
 - Flexibiliteit: Fasering spoor aansluiting vervalt
 - Financiën: Aanlegkosten spoor aansluiting vervalt
- Dit geeft de volgende eindscore:

<i>Terminal-locatie</i>	<i>Milieu</i>	<i>Logistiek</i>	<i>Flexibiliteit</i>	<i>Grondverwerving</i>	<i>Financiën</i>	<i>Totaal-score</i>	<i>Ranking</i>
<i>Driehoek</i>	15% 3,67	25% 3,46	20% 5,00	15% 3,00	25% 5,00	4,12	1
<i>Verwerkings-terrein</i>	5,00	4,77	3,00	5,00	2,32	3,87	2
<i>Plaggenweg</i>	1,00	4,08	4,00	1,00	1,50	2,49	3

- Indien het belangrijke aspect Spoorontsluiting buiten beschouwing blijft, scoort Locatie Driehoek beter dan locatie Verwerkingsterrein.
- Een goede spoorontsluiting is echter van wezenlijk belang voor een railterminal. Doordat locatie Verwerkingsterrein hierop beter scoort dan locatie Driehoek is locatie Verwerkingsterrein de betere locatie.

Resultaten en conclusie

- Resultaat van deze Multi Criteria Analyse is dat de locatie Harselaar Verwerkingsterrein het beste scoort met een relatieve score van 4,293 (op een schaal van 1 tot 5).
- Harselaar Driehoek scoort met 3,54 0,75 punt minder en Harselaar Plaggenweg scoort met 2,31 de minste score.
- Op basis van deze Multi Criteria Analyse is er een duidelijke voorkeur om de terminallocatie Harselaar Verwerkingsterrein nader uit te werken.
- De voorkeur voor locatie Harselaar Verwerkingsterrein is relatief ongevoelig voor het criterium Milieu. Bij zowel weglaten als verzwaren (verdubbelen) van het belang van het criterium Milieu blijft locatie Harselaar Verwerkingsterrein als beste scoren.
- Indien door bebouwing op locatie Harselaar Driehoek de uitbreidingsmogelijkheden voor een terminal worden gereduceerd, neemt de voorkeur voor locatie Harselaar Verwerkingsterrein verder toe.
- Locatie Harselaar Verwerkingsterrein onderscheidt zich van de andere locaties door betere mogelijkheden voor een goede spoorontsluiting
- Het is dus belangrijk om de aansluitingsmogelijkheden van Harselaar Verwerkingsterrein nader te onderzoeken op haalbaarheid, uitbreidbaarheid en kosten.

Aansluitingsmogelijkheden hoofdsporennet per locatie

- Variant Harselaar Driehoek:
 - Directe aansluiting op hoofdbaan
 - Aansluiting op wachtspoor Barneveld-Noord
- Variant Harselaar Verwerkingsterrein
 - Directe aansluiting op hoofdbaan
 - Aansluiting op wachtspoor Stroe
- Variant Harselaar Plaggenweg
 - Directe aansluiting op hoofdbaan
 - Aansluiting op wachtspoor Stroe

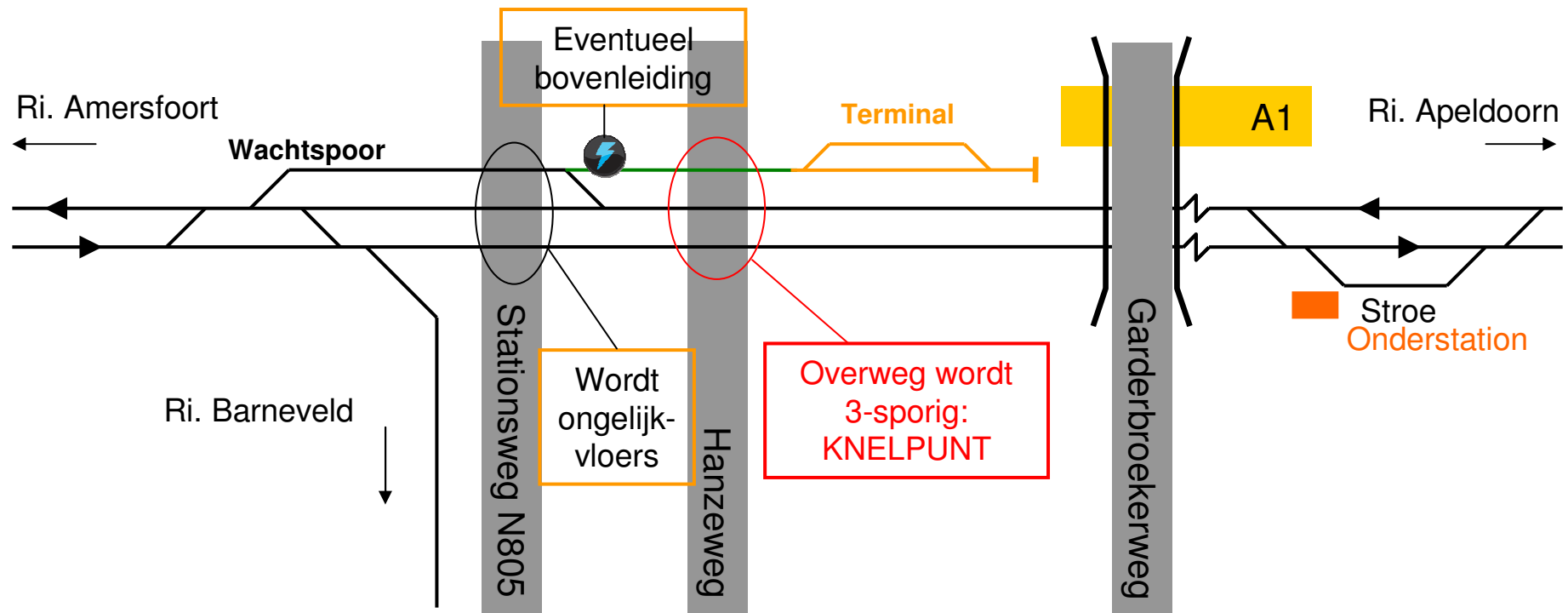
Locatie Harselaar Driehoek

Directe aansluiting op hoofdbaan

- Viaduct over Garderbroekerweg biedt voldoende ruimte voor derde spoor (wachtspoor)
- Hanzeweg blijft dubbelsporig met verruimde spoorafstand: aandachtspunt
- Belangrijk aandachtspunt is de sluitingstijd van de overweg Hanzeweg
- Beperkte lengte tussen Stationsweg en Hanzeweg (ca. 1.200 meter) voor wachtspoor. Op nieuw te bouwen viaduct over de Stationsweg is GEEN ruimte voor 4^{de} spoor
- Belangrijke aandachtspunten zijn de sluitingstijd overweg Hanzeweg en extra capaciteitsverlies op de hoofdbaan
- Beperkte opstellengte containertreinen op terminal tot 700 meter mogelijk
- Een beperkt deel van de sporaansluiting voorzien van bovenleiding maakt elektrische tractie mogelijk

Locatie Harselaar Driehoek

Schema aansluiting op wachtspoor Barneveld-Noord

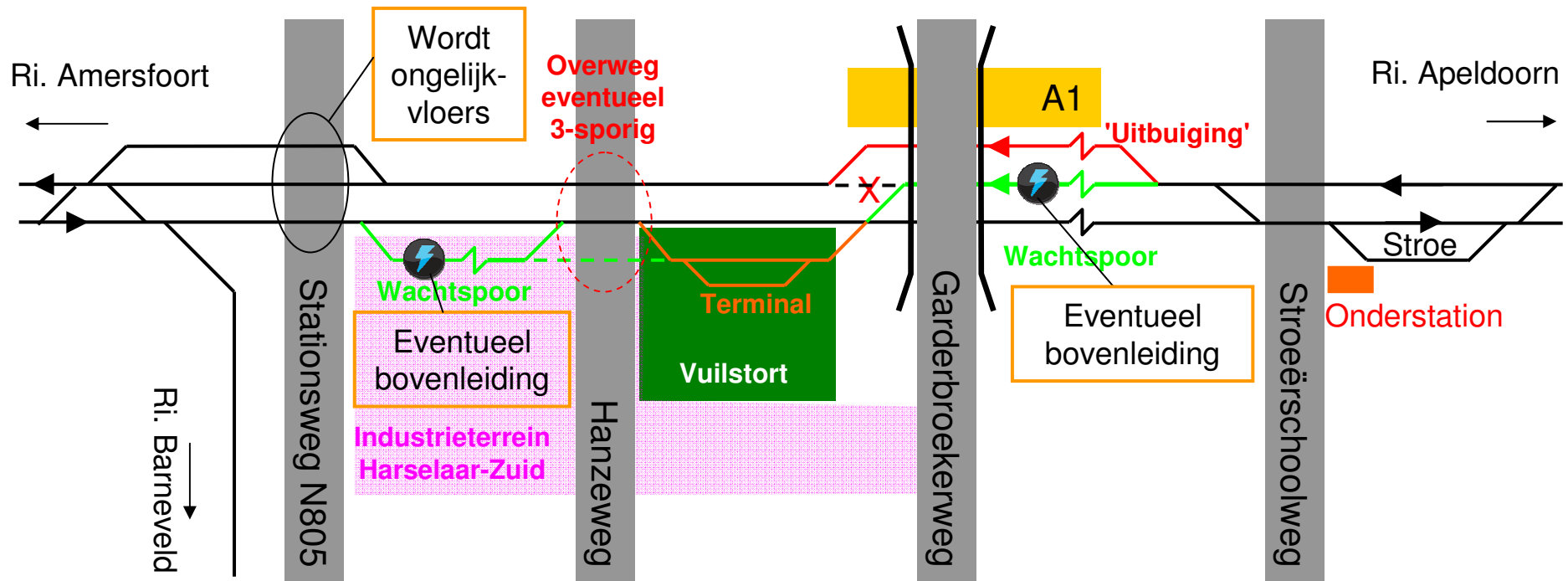


Locatie Harselaar Driehoek Aansluiting op wachtspoor Barneveld-Noord

- Hanzeweg moet worden afgesloten: KNELPUNT. Afsluiten Hanzeweg is niet mogelijk
- Bestaand overloopwissel bij Barneveld-Noord wordt gebruikt voor vervoer naar terminal vanuit richting Amersfoort
- Aankomst vanuit richting Amersfoort kost extra capaciteit op de hoofdbaan
- Vertrek richting Apeldoorn via rangeerterrein Amersfoort
- Een beperkt deel van de sporaansluiting voorzien van bovenleiding maakt elektrische tractie mogelijk

Locatie Harselaar Verwerkingsterrein

Schema directe aansluiting op hoofdbaan



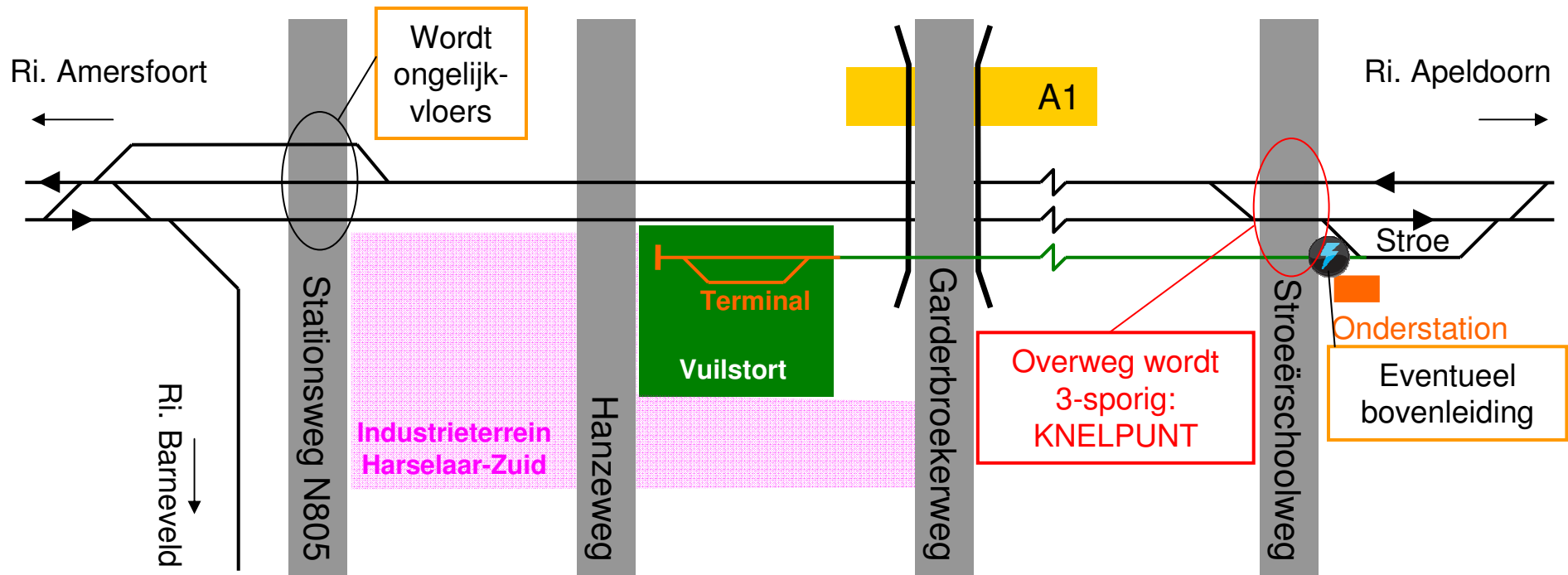
Locatie Harselaar Verwerkingsterrein

Directe aansluiting op hoofdbaan

- Bestaand overloopwissel bij Barneveld-Noord wordt gebruikt voor vervoer vanaf terminal richting Amersfoort
- Beperkte lengte tussen Stationsweg en Hanzeweg (ca. 1.200 meter) voor wachtpoor. Op nieuw te bouwen viaduct over de Stationsweg is GEEN ruimte voor 4^{de} spoor
- Hanzeweg moet gehandhaafd blijven als 2-sporige overweg. 3-sporige overweg is GEEN optie
- Belangrijke aandachtspunten zijn de sluitingstijd overweg Hanzeweg en extra capaciteitsverlies op de hoofdbaan
- Viaduct over Garderbroekerweg biedt voldoende ruimte voor derde spoor
- Voldoende opstellengte containertreinen op terminal (>750 meter) mogelijk
- Een beperkt deel van de sporaansluiting voorzien van bovenleiding maakt elektrische tractie mogelijk

Locatie Harselaar Verwerkingsterrein

Schema aansluiting op wachtspoor Stroe

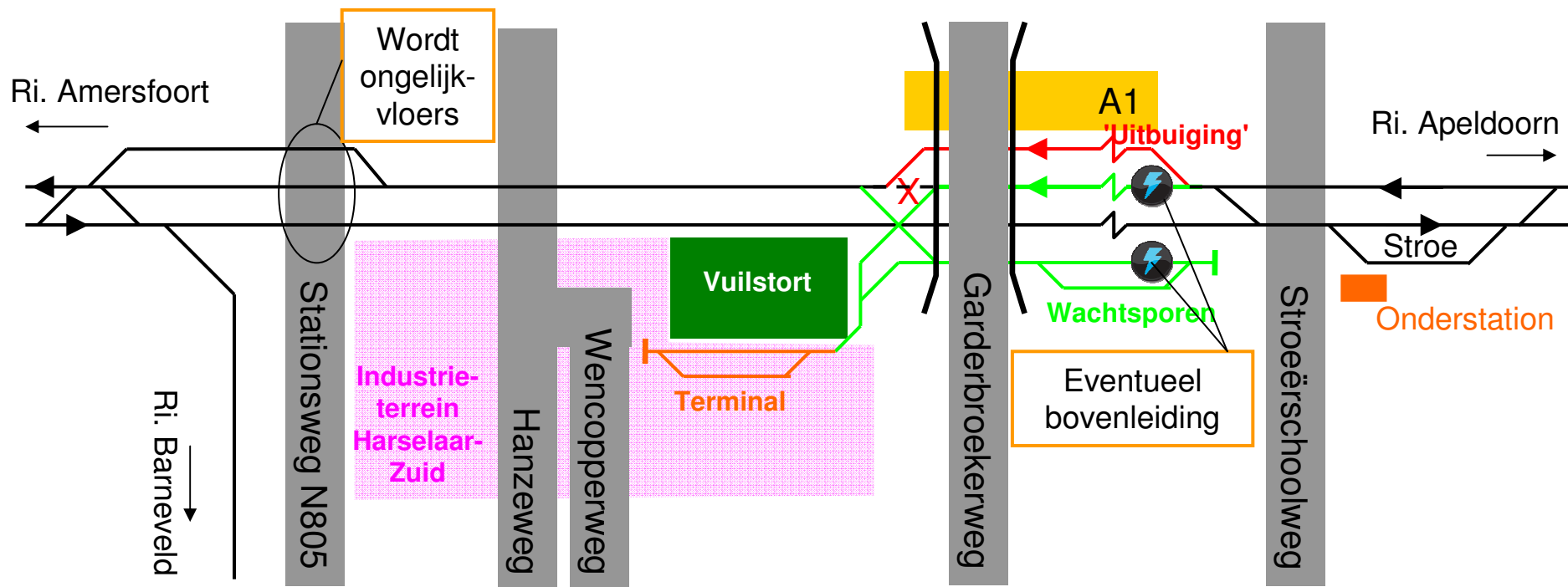


Locatie Harselaar Verwerkingsterrein Directe aansluiting op wachtspoor

- Bestaand overloopwissel bij Stroe wordt gebruikt voor vervoer naar terminal vanuit richting Apeldoorn
- Aankomst vanuit richting Apeldoorn kost extra capaciteit op de hoofdbaan
- Belangrijk aandachtspunt is de sluitingstijd van de overweg Wolweg
- Stroeërschoolweg moet worden afgesloten. Hiertoe lijken mogelijkheden aanwezig
- Viaduct over Garderbroekerweg biedt voldoende ruimte voor derde spoor
- Ruimte tussen hoofdspoor en onderstation voldoende voor aanleg spooraansluiting
- Voldoende opstellengte containertreinen op terminal (>750 meter) mogelijk
- Een beperkt deel van de spooraansluiting voorzien van bovenleiding maakt elektrische tractie mogelijk

Locatie Harselaar Plaggenweg

Schema directe aansluiting op hoofdbaan

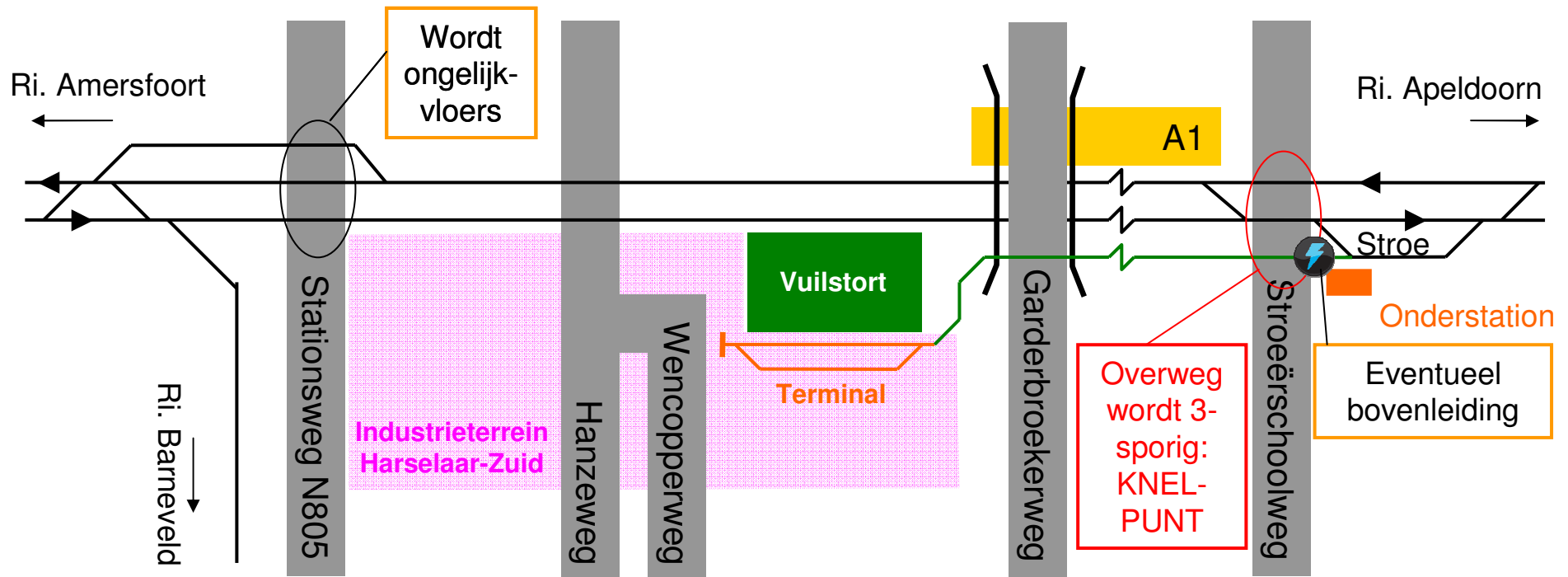


Locatie Harselaar Plaggenweg Aansluiting op hoofdbaan

- Viaduct over Garderbroekerweg biedt voldoende ruimte voor derde spoor en vierde spoor
- Beperkte lengte tussen Garderbroekerweg en Wencopperweg (ca. 1.100 meter) voor functie als bulkterminal.
- Extra spooraanleg op terminal om losvoorziening bulk mogelijk te maken
- Een beperkt deel van de spoor aansluiting voorzien van bovenleiding maakt elektrische tractie mogelijk

Locatie Harselaar Plaggenweg

Schema aansluiting op wachtspoor Stroe



Locatie Harselaar Plaggenweg Aansluiting op wachtspoor Stroe

- Bestaand overloopwissel bij Stroe wordt gebruikt voor vervoer naar terminal vanuit richting Apeldoorn
- Aankomst vanuit richting Apeldoorn kost extra capaciteit op de hoofdbaan
- Belangrijk aandachtspunt is de sluitingstijd van de overweg Wolweg
- Stroeërschoolweg moet worden afgesloten. Hiertoe lijken mogelijkheden aanwezig
- Viaduct over Garderbroekerweg biedt voldoende ruimte voor derde spoor
- Ruimte tussen hoofdspoor en onderstation voldoende voor aanleg spoor aansluiting
- Beperkte lengte tussen Garderbroekerweg en Wencopperweg (ca. 1.100 meter) voor functie als bulkterminal.
- Extra spooraanleg op terminal om losvoorziening bulk mogelijk te maken
- Een beperkt deel van de spoor aansluiting voorzien van bovenleiding maakt elektrische tractie mogelijk

criterium Milieu vervalt

- Wegingsfactor Milieu wordt 0%
- Verhoudingen tussen de wegingsfactoren van de overige criteria blijft ongewijzigd

<i>MCA criterium</i>	<i>Details</i>	<i>%</i>	<i>% op totaal</i>
Milieu	Milieuvergunning - Hinderwetgeving	67%	0,0%
0%	Inpassing in de omgeving	33%	0,0%
Logistiek	Aansluiting op hoofdsporennet	35%	10,3%
29%	Aansluiting op wegenet	15%	4,4%
	Opstellengte containertreinen	35%	10,3%
	Bulkfunctie	15%	4,4%
Flexibiliteit	Uitbreidbaarheid terminal	50%	11,8%
24%	Fasering spooraansluiting	50%	11,8%
Grondverwerving	Eigendomsverdeling ondergronden	100%	17,6%
18%			
Financiën	Aanlegkosten spooraansluiting	30%	8,8%
29%	Aanlegkosten terminal	35%	10,3%
	Aanpasingskosten omgeving	35%	10,3%

criterium Milieu verdubbelt

- Wegingsfactor Milieu wordt 30%
- Verhoudingen tussen de wegingsfactoren van de overige criteria blijft ongewijzigd

<i>MCA criterium</i>	<i>Details</i>	<i>%</i>	<i>% op totaal</i>
Milieu	Milieuvergunning - Hinderwetgeving	67%	20,0%
30%	Inpassing in de omgeving	33%	10,0%
Logistiek	Aansluiting op hoofdsporennet	35%	7,2%
21%	Aansluiting op wegenet	15%	3,1%
	Opstellengte containertreinen	35%	7,2%
	Bulkfunctie	15%	3,1%
Flexibiliteit	Uitbreidbaarheid terminal	50%	8,2%
16,5%	Fasering spooraansluiting	50%	8,2%
Grondverwerving	Eigendomsverdeling ondergronden	100%	12,4%
12,4%			
Financiën	Aanlegkosten spooraansluiting	30%	6,2%
21%	Aanlegkosten terminal	35%	7,2%
	Aanpasingskosten omgeving	35%	7,2%

Locatie Driehoek wordt bebouwd

- Indien direct noordelijk van de terminal op locatie Driehoek wordt gebouwd, wijzigt de score op het aspect Uitbreidbaarheid terminal van het criterium Flexibiliteit van 5 naar 1.

<i>Terminal-locatie</i>	<i>Uitbreidbaarheid terminal</i>	<i>Fasering spooraansluiting</i>	<i>Totaal-score</i>	<i>Ranking</i>
<i>Driehoek</i>	50% 1	50% 1	1,00	3
<i>Verwerkings-terrein</i>	3	5	4,00	1
<i>Plaggenweg</i>	4	3	3,50	2

Aspect Spoorontsluiting vervalft

- Als het aspect spoorontsluiting niet wordt meegenomen, heeft dit invloed op de criteria:
 - Logistiek: Aansluiting hoofdsporennet vervalft

Terminal-locatie	Aansluiting hoofdsporennet	Aansluiting wegnnet	Opstellengte containertreinen	Mogelijkheden bulktreinen	Totaal-score	Ranking
<i>Driehoek</i>	0%	23%	54%	23%	3,46	3
<i>Verwerkings-terrein</i>	3	5	3	3		
<i>Plaggenweg</i>	5	4	5	5		
	4	3	5	3	4,08	2

- Flexibiliteit: Fasering spooraansluiting vervalft

Terminal-locatie	Uitbreidbaarheid terminal	Fasering spooraansluiting	Totaal-score	Ranking
<i>Driehoek</i>	100%	0%	5,00	1
<i>Verwerkings-terrein</i>	5	1		
<i>Plaggenweg</i>	3	5		
	4	3	4,00	2

- Financiën: Aanlegkosten spooraansluiting vervalft

Terminal-locatie	Aanlegkosten spooraansluiting		Aanlegkosten terminal		Aanpassingskosten omgeving	Totaal-score	Ranking
	Miljoen euro	Gewogen score	Miljoen euro	Gewogen score			
<i>Driehoek</i>	26,9	0%	8,1	50%	5	5,00	1
<i>Verwerkings-terrein</i>		3,2		5,0			
<i>Plaggenweg</i>		1,0		3,6			
	25,1	5,0	8,5	3,6	1	2,32	2
	29,2	1,0	9,3	1,0	2	1,50	3