



Aan het college van burgemeester en wethouders

Onderwerp:
Railterminal

Gevraagde beslissing:

1. Vaststellen projectplan Railterminal.
2. Het projectplan samen met de oplegnotitie en het onderzoek regionale inventarisatie railterminal ter kennisname aan de raad zenden, rubriek B.
3. I.v.m. de voortgang van het project de afspraak, pas het krediet van 1 ton vrij te geven ter uitvoering van de benodigde onderzoeken totdat cofinanciering verkregen is, los te laten.

Akkoord/Aantekeningen secretaris: *g*

Datum: 08-01-2015 Steller: E. Strooboscher

Afd: RO Aantal bijlagen 3

Afd.hoofd: *[Signature]* 9/1/15

Akkoord FIN BMO/Jur. OR BMO/Com. ADF
 P&O

- Ter kennisname naar de raad
Nummer beleidsproduct:
 Op overzicht Bestaand beleid (website)

Openbaarheid
Besluit (voorblad) openbaar: Ja Nee, zie beslispunt :
Groentje openbaar: Ja Nee, zie beslispunt :
Bijlagen openbaar: Ja Nee, vermelden op bijlage

Collegeleden	Akkoord	Bespreken	Aantekeningen
Burgemeester	<i>[Signature]</i>		
Wethouder A. de Kruijf	<i>[Signature]</i>		
Wethouder P.J.T. van Daalen	<i>[Signature]</i>		
Wethouder G.J. van den Hengel	<i>[Signature]</i>		
Wethouder E. Fokkema	<i>[Signature]</i>		

Beslissing burgemeester en wethouders :

13 JAN. 2015

Nummer op besluitenlijst: 3/11.

Gypon advies g - raad - RO

1. Inleiding

Om geen kostbare tijd te verliezen en de planning te halen is het van belang dat opdracht kan worden verleend aan de diverse onderzoeksbureau's. Dit betekent dat de ton die beschikbaar is gesteld onder voorbehoud van cofinanciering ingezet kan worden voor het betalen van de facturen. De provincie is mondeling gevraagd om subsidie te verlenen. Ter onderbouwing van het subsidieverzoek worden offertes aangevraagd waarmee het subsidieverzoek richting de provincie kan worden onderbouwd. Er wordt hard gewerkt aan het definitieve subsidieverzoek. Wij verwachten n.a.v. de overleggen met gedeputeerde mevrouw Bieze en haar ambtenaren dat positief wordt beschikt over de nog in te dienen aanvraag. Indachtig die verwachting vragen wij, ~~alvast~~ te kunnen beschikken over het geld dat door de raad bij de vaststelling van de Programmabegroting 2015 beschikbaar is gesteld voor een locatiestudie, businesscase en beperkte maatschappelijke kosten-baten analyse.

- Bijlagen: - Projectplan Railterminal
- Oplegnotitie, memo voortgang onderzoek railterminal
- Onderzoek regionale inventarisatie railterminal



gemeente
Barneveld

Memo

Datum:
5 januari 2015

Onderwerp: Voortgang onderzoek railterminal

Ter attentie van: de Gemeenteraad

Afzender: burgemeester en wethouders

Aanleiding

Bij de vaststelling van de Programmabegroting voor 2015 heeft uw raad ingestemd met het beschikbaar stellen van middelen voor een locatiestudie en (beperkte) maatschappelijke kosten-baten analyse voor de beoogde realisatie van een goederenoverslag terminal aan het spoor (railterminal). In deze memo willen wij u nader informeren over de actuele stand van zaken en de voorgenomen acties in 2015.

Er zijn meerdere argumenten om in onze gemeente goederenoverslag te willen faciliteren. Barneveld heeft in de regio FoodValley een concentratie en opvangfunctie voor bedrijven in de transport en logistieke sector. Binnen de regio is de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn het enige alternatief omdat de andere internationale lijn (Utrecht-Arnhem via Ede) een zwaarwegendere functie heeft in het personenvervoer (HSL). Daarnaast heeft de gemeente, als enige, ruimte voor het huisvesten van industriële bedrijven in de hogere milieucategorieën. De regio beschikt met twee binnenhavens over mogelijkheden voor vervoer via het water, maar er is geen mogelijkheid om goederen in de regio per spoor te verladen. Een dergelijke faciliteit heeft echter wel meerwaarde voor het vestigingsklimaat in een regio, die juist aantrekkelijk wil zijn voor internationaal opererende bedrijven. Voor Barneveld zelf kan de railterminal een groot concurrentievoordeel opleveren voor gevestigde en nog te vestigen logistieke bedrijven en andere ondernemingen. Immers er ontstaat een gemakkelijke keuze uit meerdere vervoersmodaliteiten, waarbij zowel het kostenooipunt als duurzaamheidsaspecten meewegen.

Stand van zaken

Bedrijven (grote transporteurs) in de regio zijn geïnteresseerd. Er heeft een inventarisatie plaatsgevonden door het bureau B-IC uit Venray. Daaruit blijkt dat er in de regio een behoorlijk potentieel is voor de exploitatie van een terminal. De rapportage treft u als bijlage aan.

Het bureau Logitech uit Driebergen heeft een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de technische inpasbaarheid en heeft op basis van die studie een voorlopig positief oordeel gegeven. De studie is voorgelegd aan Prorail. Daaruit is gebleken dat op

een aantal punten nader onderzoek en uitwerking nodig is alvorens een definitief oordeel kan worden gegeven.

Er is een eerste scan uitgevoerd naar de ruimtelijke mogelijkheden.

Verschuiving van de partijen, waaronder het Havenbedrijf Rotterdam en ECT hebben interesse getoond voor de ontwikkeling mits een bepaalde hoeveelheid vrachtoverslag gerealiseerd kan worden.

Dat wordt mede gevoed door de verwachte groei in het containervervoer en de groeiende congestie op de wegen en in de Rotterdamse en Amsterdamse havens. Anderzijds is een verschuiving in de vervoerswijze noodzakelijk. De verwachting van het Havenbedrijf Rotterdam is dat de containeroverslag in Rotterdam zal toenemen van 10,8 miljoen TEU in 2008 naar maximaal 34,6 miljoen TEU in 2040, dat wil zeggen een verdriedubbeling. Voor de Tweede Maasvlakte geldt als doelstelling dat in 2035 maximaal 35% van de containers over de weg wordt vervoerd, 45% over water en 20% over het spoor. Als gevolg daarvan moet het vervoer per spoor en binnenvaart verviervoudigen. Deze groei is niet mogelijk zonder groei van de achterlandknooppunten. Transport door Europa over lange afstanden over de weg wordt door toenemende kosten en overheidsregels moeilijker en vervoer via het spoor is dan ook een welkom alternatief.

In de afgelopen maanden zijn gesprekken gevoerd met de heer W. van den Heuvel, onder andere grondlegger van de inlandterminal BCTN en transportgroep BCTN. Deze ondernemer is trekker van een hernieuwde aanzet voor realisering van de beoogde terminal in Valburg en heeft interesse voor de exploitatie van een railterminal in Barneveld. Hij ziet goede mogelijkheden voor een planopzet waarbij een relatie wordt gelegd met de railterminal in Valburg aan de Betuweroute. Daarbij ziet hij naast de structurele goederenstroom van en naar Rotterdam, juist een sterke toename van vervoer naar Oost Europa, waarbij de Europese Ten-T (Trans European Network-Transport) Corridor North Sea-Baltic States die langs Barneveld loopt een sterke positie heeft.

Op bestuurlijk en ambtelijk niveau zijn de initiatieven gecommuniceerd met de provincie Gelderland en er wordt een subsidieaanvraag voorbereid voor een bijdrage in de kosten van te plegen onderzoeken.

Voorgenomen acties in 2015

Het totale traject om uiteindelijk te komen tot een railterminal kent de volgende stappen:

1. Locatie vergelijkings onderzoek incl. kosten baten voor de infra (spoor en weg) en de omgeving (externe werking);
2. Business case, kosten baten voor het operationeel maken en beheren van de railterminal;
3. Inpassing in beleid van rijk en provincie, operationalisering en planning;
4. Realisatie.

Het is de bedoeling om in 2015 te komen tot een businessplan, inclusief de locatiestudie (stap 1 en 2). Daarbij wordt gebruik gemaakt van onderdelen uit de maatschappelijke-kosten batenanalyse (MKBA) systematiek. Inmiddels is een globale taakverdeling afgesproken waarbij de gemeente trekker zal zijn van de locatiestudie en de omgevingsfactoren (MKBA) en dat de heer Van den Heuvel een marktanalyse gaat doen naar de wensen en randvoorwaarden van de potentiële verladers.

Op dit moment zijn er op Harselaar verschillende mogelijkheden voor de aanleg van een railterminal in kaart gebracht. Een locatiestudie zal duidelijkheid moeten brengen over de vraag welke locatie uit het oogpunt van planologische mogelijkheden, ontsluiting over spoor en weg en kosten, de voorkeur heeft.

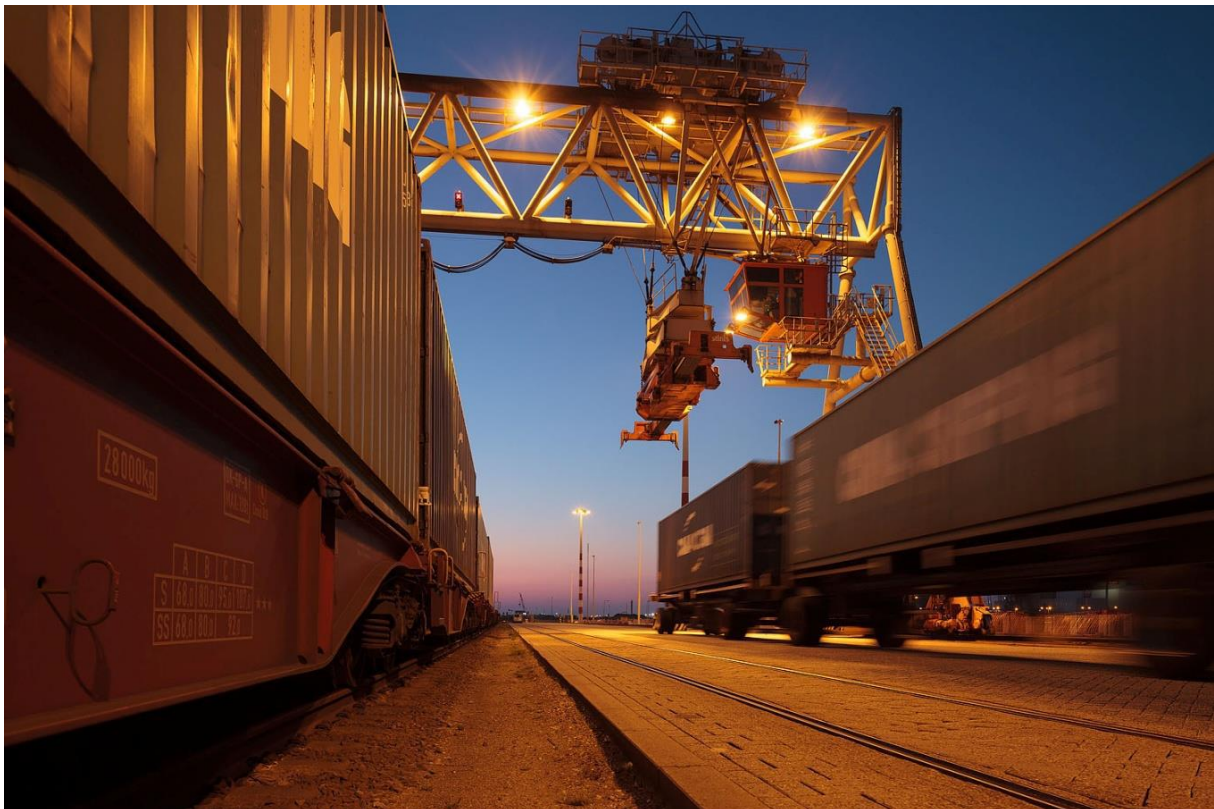
Door middel van het MKBA wordt aangegeven wat de voor- en nadelen zijn voor de omgeving en de inpasbaarheid/toegevoegde waarde van de railterminal in het nationale vervoersnetwerk.

Voor de MKBA is inmiddels contact gelegd met prof. Dr. L. Tavasszy van de Universiteit Delft, die hiervoor in samenwerking met TNO een voorstel zal doen. De spoor-technische verdieping vindt plaats door Logitech in nauw overleg met Prorail.

De verwachting is dat medio 2015 de onderzoeken zullen zijn afgerond en in de tweede helft van het jaar de business case kan worden uitgewerkt.

Bijgaand treft u het projectplan aan voor de uit te voeren zaken. In de bijlagen bij het projectplan treft u informatie aan over de reeds uitgevoerde onderzoeken en overleggen.

Projectplan Railterminal



Inhoudsopgave

1. Inleiding	.....
1.1 Aanleiding	.....
1.2 Beslisdocumenten	.....
1.3 Doelstelling project	.....
1.4 Doel van het projectplan	.....
1.5 Bestaande documenten	.....
2. Opdracht	.....
2.1 Opdrachtgever	.....
2.2 Opdrachtnemer	.....
2.3 Projectopdracht	.....
2.4 Uitgangspunten, randvoorwaarden en kritische succesfactoren	.....
2.5 Risicobeheersing	.....
3. Werkwijze	.....
3.1 Fasering van het project	.....
3.2 Activiteiten per fase	.....
3.3 Mijlpalen en planning	.....
4. Projectorganisatie en communicatie	.....
4.1 Organisatie	.....
4.2 Taken en bevoegdheden	.....
4.3 Inzet projectgroep, gemeentelijke organisatie en externe adviseurs	.....
4.4 Rol gemeenteraad	.....
4.5 Externe partijen	.....
4.6 Communicatie	.....
5. Planning en begroting	.....
5.1 Projectbegroting	.....
5.2 Projectplanning	.....

1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op de voorgeschiedenis van het project Railterminal, de doelstelling van het project en het doel van dit projectplan voor de definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase.

1.1 Aanleiding

Barneveld heeft in de regio FoodValley een concentratie en opvangfunctie voor bedrijven in de transport en logistieke sector. Daarnaast heeft de gemeente, als enige, ruimte voor het huisvesten van industriële bedrijven in de hogere milieucategorieën. De regio beschikt met twee binnenhavens over mogelijkheden voor vervoer via het water, maar er is geen mogelijkheid om goederen in de regio per spoor te verladen.

Barneveld heeft op basis van vragen uit de regio de ambitie een railterminal te ontwikkelen als overslagpunt van containers onder andere voor de Rotterdamse haven en de transportbedrijven in de regio, oftewel de ontwikkeling van een achterlandknooppunt. Er is al het nodige voorwerk gedaan:

- Bedrijven (grote transporteurs) in de regio zijn geïnteresseerd. Er heeft een inventarisatie plaatsgevonden door het bureau B-IC. Daaruit blijkt dat er in de regio een behoorlijke potentieel is voor de exploitatie van een terminal;
- Het bureau Logitech heeft een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de technische inpasbaarheid en heeft op basis van die studie een positief oordeel gegeven;
- Er is een eerste scan uitgevoerd naar de ruimtelijke mogelijkheden;
- Verschillende partijen, waaronder het Havenbedrijf Rotterdam en ECT hebben interesse getoond voor de ontwikkeling mits een bepaalde hoeveelheid vrachtoverslag gerealiseerd kan worden.

De ambitie van Barneveld wordt enerzijds gevoed door de verwachte groei in het containervervoer en de groeiende congestie op de wegen en in de Rotterdamse en Amsterdamse havens. Anderzijds is een verschuiving in de vervoerswijze noodzakelijk. De verwachting van het Havenbedrijf Rotterdam is dat de containeroverslag in Rotterdam zal toenemen van 10,8 miljoen TEU in 2008 naar maximaal 34,6 miljoen TEU in 2040, dat wil zeggen een verdriedubbeling. Voor de Tweede Maasvlakte geldt als doelstelling dat in 2035 maximaal 35% van de containers over de weg wordt vervoerd, 45% over water en 20% over het spoor. Als gevolg daarvan moet het vervoer per spoor en binnenvaart verviervoudigen. Deze groei is niet mogelijk zonder groei van de achterlandknooppunten. Transport door Europa over lange afstanden over de weg wordt door toenemende kosten en overheidsregels moeilijker en vervoer via het spoor is dan ook een welkom alternatief.

Door de gemeente wordt een intensieve lobby gevoerd om de railterminal op de agenda's van de provincie, het rijk en de EU te krijgen.

1.2 Beslisdocumenten

In de Kadernota 2014 is bepaald dat een onderzoek naar de mogelijkheid van een railterminal wordt gedaan.

In het coalitieakkoord 2014-2018 op pagina 14 onder punt 5 vermeld dat: "Wij als het gaat om de bedrijvigheid in onze gemeente de bestaande kwaliteiten benutten. Onze regionale positie op het gebied van transport en logistiek kan verder worden versterkt door de realisering van een railterminal. Wij nemen de verdere vertaling in de vorm van een businessplan met een locatiestudie actief ter hand."

Deze startnotitie geeft vorm aan de formele start van het project.

1.3 Doelstelling project

Doelstelling van het project is om te komen tot een businessplan, inclusief de locatiestudie, voor een railterminal in de gemeente Barneveld aan de spoorlijn Amersfoort- Apeldoorn. Daarbij wordt gebruik gemaakt van onderdelen uit de maatschappelijke-kosten batenanalyse (MKBA) systematiek. Het opstellen van een complete MKBA is voor dit project overdone, kost teveel tijd en geld in relatie tot de toegevoegde waarde. In de literatuur kent men verschillende vormen van MKBA's. Zo bestaan er allerlei KBA-tussenvormen, die minder hoge eisen stellen dan een volledige MKBA. Ook een KBA die niet alle effecten kwantificeert en in geldwaarde uitdrukt is nuttig voor het beoordelen van de alternatieven in dit project. Het voordeel van deze tussenvorm is dat deze makkelijker kan worden toegepast dan een volledige MKBA, maar wel dezelfde systematische stappen en economische theoretische achtergrond bevat.

1.4 Doel van het projectplan

Dit projectplan heeft tot doel het vertrekpunt, de werkwijze en de fasering van dit project op hoofdlijnen vast te stellen. In het projectplan zal aandacht worden besteed aan de taken en verantwoordelijkheden van de betrokken partijen, de overlegstructuren en de wijze van besluitvorming binnen het project. Op deze manier wordt voor alle betrokkenen duidelijk hoe er gewerkt wordt en kunnen partijen zich committeren aan de in dit projectplan beschreven werkwijze. Het projectplan fungeert met andere woorden als:

- Een spoorboekje dat inzicht geeft in de wijze waarop het project tot stand wordt gebracht.
- Een communicatiemiddel in de richting van de opdrachtgever, belanghebbenden en belangrijke betrokkenen (in de directe omgeving van het project).

Met dit projectplan wordt beoogd om het proces duidelijk en gestructureerd vorm te geven volgens de principes van projectmatig werken.

1.5 Bestaande documenten

- Railterminal Barneveld Harselaar-Zuid versus De Driehoek, Schetsontwerp (RVOI-fase 1), Logitech dhr. J van Wees; december 2010;
- Verslag bespreking Prorail, 3 oktober 2011;
- Ruimtelijke analyse Railterminal, Taken mev. S. Keddeman, 16 mei 2012;
- Verslag bestuurlijk/ambtelijk overleg met de provincie Gelderland over goederenvervoer per spoor, 9 augustus 2012;
- Regionale inventarisatie railterminal Barneveld, Intermodaal en multimodaal transport, B-IC Advice dhr. R.J.P. van de Ligt, Venray, januari 2014;
- Brief met antwoorden van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, Wilma J. Mansveld op vragen uit de 2^e kamer van de leden Dijkstra (VVD), Bisschop (SGP) en Geurts (CDA), 13 februari 2014.

2. Opdracht

In dit hoofdstuk wordt de opdracht nader omschreven.

2.1 Opdrachtgever

Opdrachtgever voor het project is de directeur Strategie en Projecten van de gemeente Barneveld, de heer mr. R.A.P. Schouwaert. Hij is hiertoe gemandateerd door het college van B&W. De heer Schouwaert is tevens budgetverantwoordelijk. Het project wordt uitgevoerd onder de regie van het Ontwikkelingsbedrijf.

2.2 Opdrachtnemer

Opdrachtnemer is de heer E. (Engbert) Strooboscher werkzaam als projectleider bij het Ontwikkelingsbedrijf, die als projectleider de dagelijkse leiding heeft over het project. De projectleider is tevens budgethouder voor het project.

De projectleider voert periodiek overleg met de gedelegeerde opdrachtgever over voortgang en stand van zaken m.b.t. de financiën in het project. De projectleider zal ook tweemaandelijkse rapporteren aan de Stuurgroep die in het leven wordt geroepen.

2.3 Projectopdracht

Teneinde de in paragraaf 1.3 beschreven doelstelling van het project te bewerkstelligen kan het project door middel van een beperkte MKBA worden onderverdeeld in een tweetal deelopdrachten te weten:

- 1) Locatie vergelijkings onderzoek incl. kosten baten voor de infra (spoor en weg) en de omgeving (externe werking).
- 2) Business case, kosten baten voor het operationeel maken en beheren van de Railterminal.

Voor het verder ter hand nemen van de realisatie van een terminal wordt door middel van de hierna geformuleerde deelopdrachten alvast een indicatie gegeven van een mogelijk te volgen route.

- 3) Operationalisering en planning, en
- 4) Realisatiefase Railterminal.

De projectopdracht strekt voornamelijk niet verder dan de eerste twee deelopdrachten.

1) Locatie-onderzoek

Voor de vestiging van een railterminal in de gemeente Barneveld zijn twee locaties in beeld. Dit zijn de locaties Harselaar-Driehoek en Harselaar-Zuid (ten zuidoosten van het verwerkingssterrein).

Deze deelopdracht kan worden onderverdeeld in een aantal hoofdactiviteiten:

- a) MKBA en een nadere uitwerking en verificatie van de onderzoeken zoals verwoord in het rapport Regionale Inventarisatie Railterminal Barneveld, januari 2014.
- b) In kaart brengen van de grondposities en grondwaarden van beide locaties op basis van de huidige bestemming.
- c) In kaart brengen van de ontsluitingsmogelijkheden van het spoor (incl. uitwerking investeringen spoortechnische randvoorwaarden en de weg (infrastructuur) van beide locaties en de daarmee gepaard gaande kosten

- d) In beeld brengen van de (milieu)effecten van een Railterminal op zijn omgeving , oplossingen en daarmee gepaard gaande kosten.

Uitmondend in een aanbeveling over de keuze van de meest aangewezen locatie op basis van de ontwikkelingsmogelijkheden, planologische mogelijkheden, ontsluiting en financieel perspectief.

2) Business case

De business case omvat onder meer de kosten en baten die te maken hebben met het operationeel maken en beheren van de Railterminal. Deze deelopdracht kan worden onderverdeeld in de volgende hoofdactiviteiten:

- a) Technische en operationele vraagstukken met het oog op transport, goederen en equipment (bijv. venstertijden, frequenties materiaal- en goederencondities). *Daarnaast dient steeds blijvend geïnteriseerd te worden welke regionale bulk en containerstromen verder een rol kunnen spelen bij de terminal. De keuzes die vervoerders maken zijn en blijven een dynamisch proces.*
- b) Globaal programma van eisen waaraan een railterminal, gezien de aard en omvang van de vervoersvraag, aan moet voldoen.
- c) Definiëren stakeholders en daar agenderen.
- d) Locatiekeuze: van belang voor de vraag wie qua grondpositie en gerelateerde belangen stakeholders zullen zijn.
- e) Grote financiële analyse van investeringsomvang en exploitatie.
- f) Eerste scan van potentiële investeerders c.q. exploitanten.

Deze deelopdracht eindigt met een concept businessplan dat wordt gepresenteerd in een (werk-)conferentie met de stakeholders.

Het verdient aanbeveling om met het oog op het draagvlak voor de realisering steeds bij elke deelopdracht/fase veel te communiceren met de bevolking en het bedrijfsleven om niemand voor verrassingen te stellen. Hiertoe dient in overleg met de afdeling communicatie een overall communicatieplan opgesteld te worden.

De volgende deelopdrachten maken thans nog geen onderdeel uit van de projectopdracht en zijn louter (globaal) geformuleerd om alvast een perspectief te schetsen.

3) Operationalisering en planning

- a) Uitwerking investeringen inclusief (spoor-) technische randvoorwaarden (door ProRail).
- b) Inbedding in rijks- en provinciaal beleid en (investerings-) programma's.
- c) Selectie- en contractprocedure van de investeerders en de exploitatie.

Deze deelopdracht (fase) is vooral ook afhankelijk van de mogelijkheden die de EU (Brussel), het Rijk, de provincie en het bedrijfsleven zien om middelen vrij te maken voor de terminal.

4) Realisatiefase Railterminal

- a) Daarbinnen vallen de ruimtelijke aspecten (onderzoeken, planologische procedure en vergunningetraject).
- b) Grondverwerving (initiatiefnemer/investeerder) tenzij het niet minnelijk kan.
- c) Aanleg wegen (gemeente, kostenverhaal anterior dan wel via exploitatieplan).
- d) Realisering Railterminal (initiatiefnemer/investeerder).
- e) Beheer en eventuele doorontwikkeling (initiatiefnemer/investeerder) met vervoerder.

2.4 Uitgangspunten, randvoorwaarden en kritische succesfactoren

Hieronder staan uitgangspunten, randvoorwaarden en kritische succesfactoren voor adequate uitvoering van het project. Elk is voorzien van een beheersmaatregel en functionaris die verantwoordelijkheid draagt voor de beheersmaatregel. De omgekeerde redenering gaat ook op: wordt niet voldaan aan een randvoorwaarde of succesfactor, dan ontstaat een risico ten aanzien van de doelstelling van het project.

UITGANGSPUNTEN	BEHEERSMAATREGEL	VERANTWOORDELIJKE
Bestaande stukken genoemd onder paragraaf 1.5	Verificatie/uitwerking waar gewenst	Bestuur, Stuurgroep en projectleider

RANDVOORWAARDEN	BEHEERSMAATREGEL	VERANTWOORDELIJKE
Voldoende ambtelijke capaciteit	Vastleggen in afdelingsplannen Integrale planning	Management i.s.m. projectleider
Ingeval van onvoldoende menskracht of kennis uitbesteding werkzaamheden	Vastleggen in afdelingsplannen	Afdelingshoofden i.s.m. projectleider

Vorbereidingskrediet	Monitoren	Bestuur, Stuurgroep en projectleider i.s.m. financieel medewerker (Financ.)
----------------------	-----------	---

Ongewijzigde uitgangspunten	Vasthouden aan gemaakte keuzes	Bestuur en Stuurgroep
-----------------------------	--------------------------------	-----------------------

KRITISCHE SUCCESFACTOREN	BEHEERSMAATREGEL	VERANTWOORDELIJKE
--------------------------	------------------	-------------------

Draagvlak (intern)	Communicatie	Projectleider i.s.m. BMO
--------------------	--------------	--------------------------

Draagvlak omgeving (extern)	Communicatie en marketing Regelmatig overleg omwonenden plangebied/stakeholders/initiatiefnemer/investeerder	Projectleider i.s.m. BMO en uiteindelijke investeerder(s)
-----------------------------	---	---

=====

Valt (nog) niet binnen de scope van dit project.

Investeerder en Subsidies	Contractering/bankgarantie/hypotheek/onderpand	Projectleider i.s.m. Stuurgroep en Bestuur
---------------------------	--	--

Grondverwerving	Onteigening	Raad
-----------------	-------------	------

Markt/Vervoerders	Privaat project slechts entameren	Bestuur/ Stuurgroep projectleider
-------------------	-----------------------------------	-----------------------------------

Tijdig bestemmingsplan vastgesteld	Strakke planning en voldoende capaciteit	Projectleider i.s.m. Stuurgroep
------------------------------------	--	---------------------------------

2.5 Risicobeheersing

Elk project kent risico's. Tijdig benoemen van de risico's en definiëren van beheersmaatregelen kan de kans op het voordoen van het risico verminderen. De risico's staan hieronder vermeld, inclusief beheersmaatregel en verantwoordelijke.

RISICO	BEHEERSMAATREGEL	VERANTWOORDELIJKE
De eerste twee deelopdrachten kennen geen echte risico's	•	•
Draagvlak, zorg dat het gegund wordt in de regio	• Afstemmen	• Bestuur
Verwevenheid Driehoek/BB	• Handhaving BB Wesselseweg er los van zien	• Bestuur
	•	•
	•	•
	•	•
	•	•
	•	•

3. Werkwijze

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze het project wordt gefaseerd en welke activiteiten in de verschillende fases ter hand worden genomen.

3.1 Fasering van het project

De projecten zijn onder te verdelen in verschillende fases. Elke fase wordt afgesloten met een of meerdere beslismomenten of -documenten. Dit plan van aanpak heeft betrekking op de grijs gearceerde fases:



Initiatief-fase

De initiatief-fase wordt afgesloten met de accordering van dit projectplan door het college van burgemeester en wethouders. Het voorstel aan de raad om een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen is in de Begrotingsraad van 2014 behandeld. De projectplannen van de deelprojecten worden vastgesteld in de stuurgroep.

Definitief-fase

In de definitief-fase wordt geformuleerd aan welke eisen, uitgangspunten en randvoorwaarden het ontwerp voor de deelprojecten moet voldoen. Welke doelstellingen de gemeente wenst te bereiken met de locatie?

- Locatiekeuze railterminal.
- Businesscase.

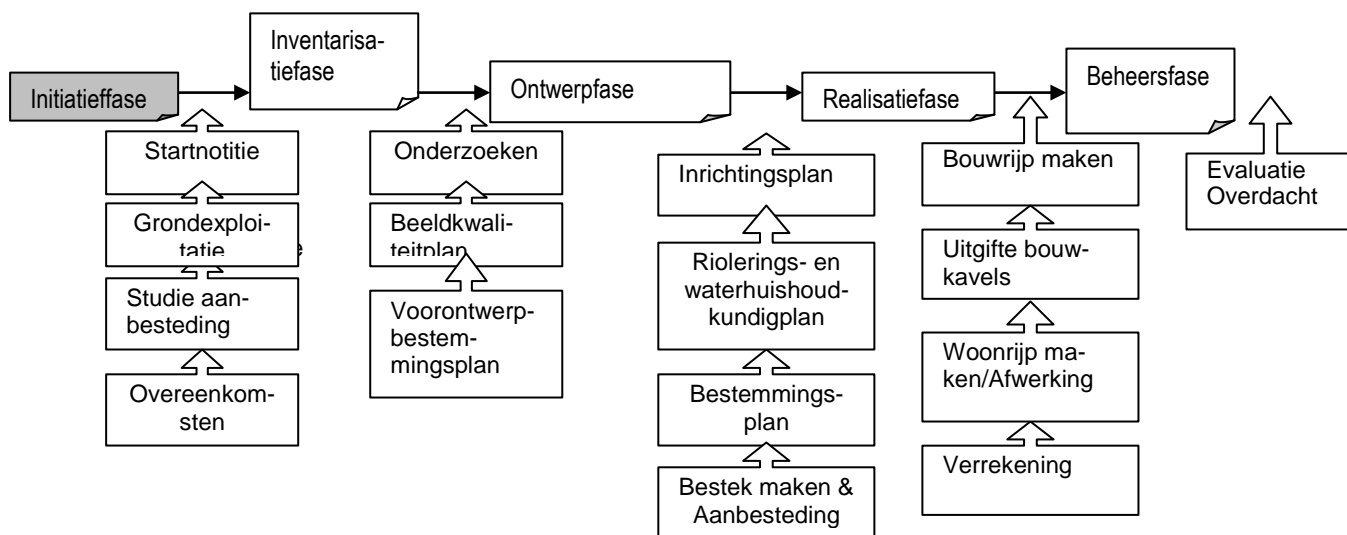
Ontwerpfase / voorbereidingsfase

Nadat een locatiekeuze is gemaakt en er sprake is van een sluitende businesscase kan n.a.v. een PVE een stedenbouwkundig ontwerp worden opgesteld. Vervolgens kan worden gestart met de juridisch- planologische vertaling in een bestemmingsplan. Afhankelijk van de locatiekeuze heeft het project meer of minder impact op zijn omgeving. Derhalve is het raadzaam om pas tegen die tijd een keuze te maken om eventueel het stadium van een voorontwerpbestemmingsplan opstellen met de daarbij behorende inspraakprocedure over te slaan. Na het verwerken van de eventuele inspraakreacties en de resultaten van de eventuele lopende onderzoeken (bijv. flora en fauna vanwege lange periodes van onderzoek!) kan het ontwerpbestemmingsplan in procedure worden gebracht. Na het verstrijken van de termijn t.b.v. het indienen van de zienswijze wordt de zienswijze nota opgesteld en worden de eventuele aanpassingen doorgevoerd. Hierna kan het bestemmingsplan worden vastgesteld. Indien van de mogelijkheid gebruik wordt gemaakt om een beroep tegen het bestemmingsplan zal dit de daadwerkelijk uitvoering vertragen. De ontwerpfase wordt afgesloten na vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad.

Realisatiefase

Na afronding van de ontwerp / voorbereidingsfase komt het project in de realisatiefase. Afhankelijk van het moment van overdracht van het project naar de desbetreffende marktpartij en de daarbij behorende contracten, zal de locatie door de marktpartij bouwrijp worden gemaakt.

Het gehele project is gefaseerd in vijf fasen. Elke fase wordt afgesloten met een of meerdere beslismomenten of –documenten. Er is dus sprake van een tussentijdse verantwoording waarbij ook de financiële verantwoording wordt meegenomen. Delen van onderstaande figuur zijn eventueel t.z.t. ook bruikbaar in dit project vooral waar het gaat om het opstellen van een bestemmingsplan.



3.2 Activiteiten per fase

De volgende activiteiten worden uitgevoerd per fase.

ACTIVITEIT	TOELICHTING	VERANTWOORDELIJKE
FASE 1: INITIATIEFFASE		
Projectplan	Stuurgroep stelt projectplan vast en laat het vervolgens definitief vaststellen door het college	Projectleider i.s.m. Stuurgroep

ACTIVITEIT	TOELICHTING	VERANTWOORDELIJKE
FASE 2: INVENTARISATIE/ONDERZOEKS/DEFINITIEFFASE		
Locatie-onderzoek		
MKBA en uitwerking/ verifi- catie Onderzoek Regionale Inventarisatie Railterminal 2014 (RIR)	Over de transportstromen, zoals gedefinieerd, 2 en 4 is nog geen gefundeerde info te geven	Projectleider
In kaart brengen grondposi- ties en grondwaarden	Locatievergelijking	Projectleider
In kaart brengen: -ontsluiting spoordeel; incl. spoortechnische randvoorwaarden	Locatievergelijking	Projectleider
-ontsluiting wegdeel (infra)	Locatievergelijking	Projectleider
-kostenraming	Locatievergelijking	Projectleider
Externe werking	Milieueffecten/inpassing	Projectleider
Locatieaanbeveling	t.b.v. locatiekeuze	Stuurgroep
Locatiekeuze	Besluitvormend t.b.v. maken vervolgstap	Bestuur
Business case		
Globaal PVE	i.c. aard/omvang vervoersvraag	Projectleider
Onderzoek technische en operationele vraagstukken	met oog op transport, goederen en equipment valt deels samen met uitwerking/verificatie RIR	Projectleider
Grove financiële analyse van investeringsomvang en ex- ploitatie	Nodig om investeerders enthousiast te maken	Projectleider
Definiëren Stakeholders	Betrokkenheid, marketing, vraag	Projectleider
Locatiekeuze i.r.t. behoefte en belangen grondeigenaar	Van bewust zijn, zo mogelijk be- nutten	Projectleider
Eerste scan van potentiële investeerders c.q. exploitanten	t.b.v. evt. aanbeveling aanbieden business case	Projectleider
Concept-business case	t.b.v. besluitvorming	Stuurgroep
Vaststellen business case	Besluitvormend	Bestuur
Go - no go vervolg deelopdracht 3 en 4	Besluitvormend t.b.v. maken vervolgstap	Bestuur

Valt (nog) niet binnen de scope van dit project.

ACTIVITEIT	TOELICHTING	VERANTWOORDELIJKE
FASE 3: ONTWERPFASE		

ACTIVITEIT	TOELICHTING	VERANTWOORDELIJKE
FASE 4: REALISATIEFASE		

ACTIVITEIT	TOELICHTING	VERANTWOORDELIJKE
FASE 5: BEHEERSFASE		

3.3 **Mijlpalen en planning**

Uit bovenstaande tabel met activiteiten zijn de volgende mijlpalen te destilleren:

1. Locatiekeuze.
2. Business case.
3. Go – no go deelopdrachten 3 en 4.

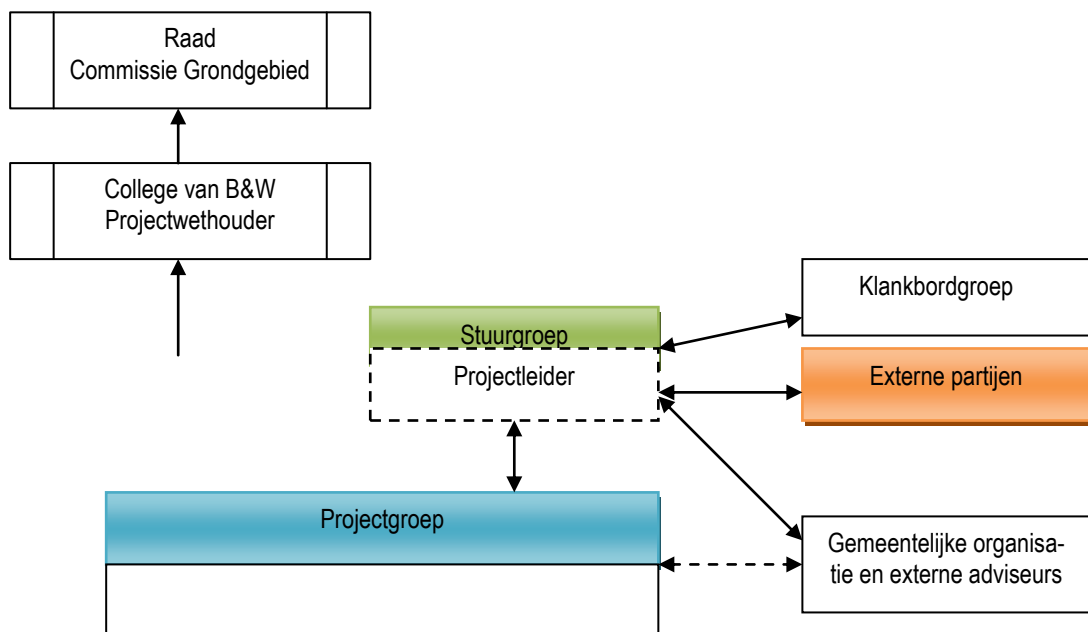
De planning is opgenomen in hoofdstuk 5.

4. Projectorganisatie en communicatie

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe de projectorganisatie wordt ingericht en op hoofdlijnen de communicatie plaatsvindt.

4.1 Organisatie

Aangesloten wordt bij de structuur zoals die in vergelijkbare projecten in de gemeente Barneveld wordt gehanteerd. Centraal in de projectorganisatie staat een projectgroep en een Stuurgroep. Op verschillende momenten gedurende het traject worden andere partijen (zoals belangverenigingen, grondeigenaren en politiek) betrokken. Dat gebeurt op maat, net als de leden van de projectgroep en de rest van de gemeentelijke organisatie. Inzet wordt alleen gevraagd wanneer het nodig is om de werkbelasting acceptabel te houden.



Stuurgroep:	Projectgroep:	Externe partijen:
Projectwethouders (G.J. van den Hengel en P.J.T. van Daalen) BIK wel of niet, zo ja wie Directeur (R.A.P. Schouwaert) Projectleider (E. Strooboscher) Economische Zaken (J. Berkvens) Projectassistent R. van Druuten	Projectleider (E. Strooboscher) BMO (EZ en Communicatie) LEF (pj-er, externe werking) V&I (verkeer, eigendommen, ramingen) OWB (grondbedrijf) BOR (landschappelijke inpassing) Projectassistent R. van Druuten <u>Externe adviseurs:</u> Ja, n.t.b.	<u>Stakeholders:</u> Vink of v/d Bosch verder n.t.b.

De volgende uitgangspunten liggen ten grondslag aan de gekozen organisatiestructuur:

- De inrichting van de projectorganisatie is zodanig dat de aansturing door de Stuurgroep (en het gemeentebestuur) gedurende de gehele procesgang effectief vorm kan krijgen.
- Het werkproces van de projectorganisatie dient de effectieve afstemming en samenwerking tussen de betrokken partijen.
- De projectorganisatie is een proces- en productgerichte organisatie die de principes van projectmatig werken hanteert en afstemt op de verschillende fasen in het werkproces.
- De inrichting van de projectorganisatie past zich aan op de verschillende fasen in het dynamische planproces. De deelname van ambtelijke en externe deskundigheid aan de projectorganisatie wordt afgesteld op de beschikbare capaciteit en de fasen in het planproces.

4.2 Taken en bevoegdheden

Stuurgroep

De Stuurgroep is richtinggevend op inhoud en proces en is sturend tot het moment van de formele besluitvorming in bijvoorbeeld het college van burgemeester en wethouders dan wel in voorkomend geval de gemeenteraad. De Stuurgroep bespreekt alle producten uit de verschillende (deel)projectfasen, de voortgangsrapportages en de periodieke stand van zaken van de planontwikkelingskosten in relatie tot de budgetten. Op deze manier wordt veel informatie uitgewisseld en wordt draagvlak gecreëerd voor de producten, die na bespreking in de Stuurgroep doorgaan naar het besluitvormingstraject. De Stuurgroep heeft informatieve en initiërende bevoegdheden. De Stuurgroep is besluitvormend binnen de projectorganisatie en besluit over go/no go beslis- en projectfase documenten, waarna politieke en publiekrechtelijke besluitvorming zal plaatsvinden. De Stuurgroep komt in principe 1 keer per 2 maanden bijeen. Afhankelijk van de ontwikkelingen kan het noodzakelijk zijn ad hoc een extra vergadering te beleggen. De vergaderingen worden inhoudelijk voorbereid door de projectleider. De verslaglegging wordt verzorgd door een projectassistente.

Projectleider

De dagelijkse leiding van het project en de projectorganisatie is in handen van de projectleider. De projectleider is verantwoordelijk voor de voortgang van het werkproces en stuurt het proces aan dat is gericht op de planvorming. De projectleider onderhoudt de contacten met belanghebbenden en betrokkenen in het proces.

De projectleider is voorts verantwoordelijk voor het opstellen van de in dit projectplan genoemde producten. Hij treedt daarbij op als opdrachtgever richting derden, zowel binnen de in de projectorganisatie actieve partijen als daarbuiten. Daarnaast draagt hij zorg voor de procesgang, de voortgang van de werkzaamheden, de inhoudelijke en procedurele afstemming van de bijdragen van betrokken partijen en externe adviseurs, ambtelijke adviezen en collegevoorstellen en de voorbereiding van de besluitvorming binnen het bestuurlijk overleg.

De projectleider legt verantwoording af aan de directeur Strategie en Projecten van de gemeente Barneveld, als ambtelijk gedelegeerd opdrachtgever. Daarnaast rapporteert de projectleider periodiek over voortgang en financiën aan de Stuurgroep, de formele opdrachtgever.

Projectgroep

De Projectgroep is multidisciplinair samengesteld. Vanuit de Projectgroep wordt de productie van de in dit projectplan omschreven (deel)producten gecoördineerd. In de Projectgroep wordt overleg gevoerd over de inhoudelijke kant van de werkzaamheden en de voortgang daarvan. De afstemming van de werkzaamheden en integratie van de verschillende bijdragen vindt in de Projectgroep plaats. De Projectgroep staat onder leiding van de projectleider, die tevens optreedt als voorzitter. De Projectgroep komt in principe 1 keer per 4 weken bijeen. Afhankelijk van de ontwikkelingen kan het noodzakelijk zijn ad hoc een extra vergadering te beleggen.

4.3 Inzet projectgroep, gemeentelijke organisatie en externe adviseurs

De gewenste inzet wordt zo nodig met de afdelingshoofden c.q. coördinatoren afgestemd, conform de planning zoals opgenomen in de p.m. **bijlage**. Mocht uitvoering van extra werkzaamheden wenselijk zijn en er is sprake van onvoldoende capaciteit bij de vakafdelingen dan wordt inzet van externe adviseurs ingehuurd. Dit is ook het geval bij behoefte aan specifieke deskundigheid op enig terrein. Deze benodigde inzet wordt wanneer het om specifieke deskundigheid gaat niet afgestemd met het afdelingshoofd van de betreffende afdeling en moet passen binnen de exploitatie dan wel op andere wijze gefinancierd. Namens afdeling Ontwikkelingsbedrijf draagt Engbert Stroobosser zorg voor de projectleiding

4.4 Rol gemeenteraad

De raad heeft in de Kadernota 2014 bepaald dat een onderzoek moet worden gedaan naar de mogelijkheid van een Railterminal op de spoorlijn Amersfoort-Apeldoorn.

In het coalitieakkoord 2014-2018 staat op pagina 14 onder punt 5 vermeld dat: “Wij als het gaat om de bedrijvigheid in onze gemeente de bestaande kwaliteiten benutten. Onze regionale positie op het gebied van transport en logistiek kan verder worden versterkt door de realisering van een railterminal. Wij nemen de verdere vertaling in de vorm van een businessplan met een locatiestudie actief ter hand.”

Dit projectplan geeft vorm aan de in het coalitieakkoord gemaakte afspraak en is tevens de formele start van het project. Na accordering van dit projectplan door het college van burgemeester en wethouders zal door middel van een voorstel aan de raad gevraagd worden om een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen. Vervolgens worden de deelprojecten zoals genoemd in dit projectplan vastgesteld in de stuurgroep.

In de locatiestudie zal op grond van de nog te formuleren eisen, uitgangspunten en randvoorwaarden een principe keuze worden gemaakt door het college voor de locatie die het meeste perspectief biedt. Het concept businessplan wordt ter consultatie gepresenteerd in een (werk-)conferentie met de stakeholders.

De naar aanleiding van de consultaties met de markt verkregen input op de business case zal tezamen met de locatiestudie en locatiekeuze worden verwerkt in een beslisdokument op grond waarvan de raad kan besluiten het project al dan niet voor te zetten. Met het voortzetten van het project wordt bedoeld het moment waarop een marktpartij cq. investeerder de kar moet gaan trekken. De rol van de gemeente bestaat vanaf dat moment in het helpen vinden van die marktpartij cq. investeerder, het zoveel mogelijk verkrijgen van subsidies voor de initiële kosten, het opstellen van een bestemmingsplan, beeldkwaliteitsplan/stedenbouwkundige plan en exploitatieplan. Het ontwerp van voornoemde plannen zal vervolgens tegen die tijd ter besluitvorming worden aangeboden aan de raad.

4.5 Externe partijen

In het project zijn grofweg de volgende externe partijen te onderscheiden:

Stakeholders

Zoals vervoerders, vrachtaanbieders (verladers), Barneveldse Industriële Kring (BIK), KvK, Prorail, NS, Haven Rotterdam, Tweede Maasvlakte, Transport en Logistiek Nederland, ECT, grondeigenaar etc.

Omwonenden en belangenorganisaties

Om ervoor te zorgen dat het plan voor de Railterminal draagvlak zal hebben in de omgeving zal t.z.t. de omgeving regelmatig in het proces worden betrokken. Dit zal voornamelijk gebeuren door middel van nieuwsbrieven en bij de start van de procedure voor het bestemmingsplan met het houden van een inspraakavond.

Overleg instanties

In de ontwerpfase zal t.z.t. het voorontwerp bestemmingsplan in het kader van het vooroverleg aan diverse instanties, zoals provincie, waterschap ed., worden toegestuurd

4.6 Communicatie

Er zijn twee niveaus van communicatie: intern (binnen de gemeentelijke organisatie en tussen de in de projectorganisatie deelnemende partijen) en extern (overige betrokken instanties, omwonenden).

Interne communicatie

De communicatie tussen de in de projectorganisatie deelnemende partijen (evt. BIK) zal met name plaatsvinden in de Stuurgroep- en projectgroepvergaderingen.

Daarnaast zal de projectleider op de juiste tijdstippen bestuurders en raadsleden moeten informeren over de voortgang van het project. Hiertoe wordt gebruik gemaakt van de informele raadsbijeenkomsten over projecten en de maandrapportages van het Ontwikkelingsbedrijf.

Externe communicatie

Door middel van netwerken en bijeenkomsten stakeholders betrekken. Bij de start van de procedure voor het bestemmingsplan met het houden van een inspraakavond.

5. Planning en begroting

5.1 Projectbegroting

Totaal € 200.000,- bestaande uit:

MKBA en uitwerking/verificatie van de regionale inventarisatie	€ 40.000,-
Uitwerking rapport Logitech spoor infra	€ 30.000,-
Ruimtelijke vergelijking plus weg infra	€ 40.000,-
Businesscase	€ 30.000,-
Ontwikkelingsbedrijf	€ 40.000,-
Onvoorzien (10%)	€ 20.000,-

5.2 Projectplanning 2015

1 ^E KW	2 ^E KW	3 ^E KW	4 ^E KW
opdrachtverlening	concept document	definitieve document	raad
cofinanciering	communicatieplan	communicatie	werkconferentie

Bijlagen

Bijlage A Tekening RT Harselaar-Driehoek
Bijlage B Tekening RT Harselaar-Zuid oost



Railterminal Barneveld

De regionale inventarisatie bestaande uit twee pijlers:

- Intermodaal transport
- Multimodaal transport

Venray, mei 2014

Auteur:

R.J.P. van de Ligt

B-IC Advice

www.b-ic.nl

Venray, mei 2014

Deze rapportage is opgesteld in opdracht van:

Gemeente Barneveld

Gemeente Amersfoort

Barneveldse Industriële Kring

Samenvatting

Zoals geformuleerd staat in het regionale uitvoeringsprogramma in navolging op de regionale strategische agenda ('Regio Food Valley'): Zorg voor het verbeteren van de regionale toegangspoorten. Kortom een betere benutting van de capaciteit en mogelijkheden van de beschikbare modaliteiten met het oog op bedrijvigheid, welvaart en duurzaamheid. De inter- en multimodale ontsluitingen per binnenwater en spoor in het bijzonder zijn interessante alternatieven ten opzicht van het traditionele vervoer over de weg. De gemeente Barneveld heeft binnen de regio Food Valley een bijzondere positie als het gaat om het faciliteren van transport en logistiek. In de regio Food Valley zijn daarvoor op dit moment reeds mogelijkheden aanwezig voor goederenoverslag van weg naar water en vice versa. Een belangrijke ontbrekende schakel is echter de overslag van spoor op de weg en vice versa. De gemeente Barneveld heeft in dit kader in samenwerking met de regio Food Valley en de regio Amersfoort een onderzoek laten uitvoeren naar de behoefte onder het regionale bedrijfsleven voor de realisatie van een railterminal. De uitkomsten zijn vervat in dit rapport.

Ook op provinciaal en landelijk niveau is aandacht voor de inter- en multimodale alternatieven. Te meer vanwege diverse maatschappelijke problematieken. Denk hier aan de congestie, de luchtkwaliteit, de milieuproblematieken (CO₂) en de eindig rakende fossiele brandstoffen. Overheden op alle niveaus nemen al maatregelen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het toenemende aantal zonerings, financiële transporttoeslagen op basis van de hoeveelheid fijnstof/CO₂ uitstoot, maar ook geeft men compensaties op duurzame initiatieven. Denk hierbij aan energiezuinige bedrijfsmiddelen.

Naast de maatschappelijke knelpunten worden ook de operationele knelpunten steeds beter zichtbaar. Denk hierbij aan de verschuivingen van laagconjunctuur naar hoogconjunctuur. Problemen welke ontstaan zijn de vertraagde logistieke doorvoersnelheid en hiermee samenhangende financiële verliezen als gevolg van een toenemend overslagvolume bij de mainports. Voorbeelden zijn langere wachttijden voor het wegtransport, het niet of vertraagd behandelen van kleinere schepen vanwege het gebrek aan gebundeld synchroonaal transport. Het is dus belangrijk om grote volumes sneller af en aan te voeren in een hoogconjunctuur markt om hetzelfde rendement te kunnen behouden met gelijkwaardige condities per eenheid als in een laagconjunctuur markt. Het goed op elkaar afgestemde gebruik van verschillende vervoersmodaliteiten waaronder het transport per spoor biedt hiervoor de mogelijkheden. Het faciliteren van transportverbindingen is dus tevens van groot belang voor het achterland met het oog op bereikbaarheid en logistieke doorvoersnelheid tussen de mainport Rotterdam en het Barneveldse achterland.

Economische bedrijvigheid gebeurt niet alleen in een stedelijke gebied, maar ook in een landelijke omgeving. Zoals omschreven in de strategische agenda 'Regio Food Valley', wonen en werken in het groen parallel aan een hoogwaardige omgeving met veel innovatieve en waarde toevoegende bedrijvigheid. We constateren dat bebouwing (woningen, bedrijven), infrastructuur en het landelijk gebied steeds meer verweven raken. Kennisdeling en cross sectorale samenwerking tussen agro/ food, logistiek en industrie dienen centraal gefaciliteerd te worden voor het verder versterken van de regionale identiteit, de Food Valley. Daarnaast dient de aanwezige infrastructuur optimaal benut en versterkt te worden voor het realiseren van een aantrekkelijk vestigingsklimaat van bestaande maar ook nieuwe bedrijven in de regio.

In dit kader is in opdracht van de Barneveldse Industriële Kring, de Gemeente Barneveld en de Gemeente Amersfoort een inventarisatie uitgevoerd met betrekking tot de inter- en multimodale transportstromen in de regio Barneveld (straal van circa 25 km). Dit met het oog op een toekomstige exploitatie van een railterminal te Barneveld. Er zijn 47 bedrijven individueel benaderd voor deze inventarisatie. Hierbij is een scheiding aangebracht tussen het containertransport (intermodaal transport) en het bulktransport (multimodaal transport). De resultaten verzameld tijdens de individuele bedrijfsbezoeken zijn gebundeld uitgewerkt om hiermee te kunnen voldoen aan de vertrouwelijkheid van de individuele logistieke bedrijfsgegevens. De gegevens zijn ter verificatie teruggekoppeld naar de deelnemende bedrijven. Voor eventuele nadere analyses worden de gegevens bewaard bij B-IC Advice en de Gemeente Barneveld.

Op basis van verkregen transportgegevens kan een reële inschatting gemaakt worden omtrent het jaarvolume voor zowel de intermodale als multimodale transportpotentie per spoor.

Voor het intermodale transport is dit circa:

22.000 Teu richting de regio Barneveld
36.000 Teu vertrekkend vanaf de regio Barneveld.

Één Teu is gelijk aan een twintig foot container.

Voor het multimodale transport is dit circa:

250.000 ton (zand,grind) richting de regio Barneveld

Voor gedetailleerde informatie wil ik u verwijzen naar het hoofdstuk resultaten.

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1 Inleiding.....	5
2 Achtergrond	7
3 Resultaten.....	8
3.1 Incoterms, equipment en transportcriteria	8
3.2 Import en outbound trajecten	9
3.3 Export en inbound trajecten.....	10
4 Aanbevelingen	11
5 Bronvermeldingen	12

1 Inleiding

De opdracht is het inventariseren van transportstromen vanaf en naar de regio Barneveld met het oog op spreiding, volume, equipment en vereiste transportcriteria/-condities. Kortom inventariseer per geselecteerd bedrijf (gelegen binnen een straal van circa 25 km vanaf Barneveld) per traject de bovenstaande criteria en vertaal dit naar de transportpotentie per spoor. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen het intermodale transport (containertransport) en het multimodale transport (bulktransport). Het transport volume van intermodaal transport wordt uitgedrukt met de eenheid Teu (Twenty Food Equivalent Unit = 20ft container) terwijl voor multimodaal transport het tonnage van de goederen als eenheid geldt.

Het formuleren van een inventarisatie is dus een belangrijk begin. We geven hiermee aan welke goederenstromen potentieel per spoor getransporteerd kunnen worden. Dit is dus het intermodale en multimodale transport per spoor. Hierbij is het intermodale transport het transport waarbij de 'verpakking' (container) verplaatst wordt tussen modaliteiten en het multimodale transport het transport waarbij het 'bulkgoed' (granen, zand, grind) wordt verplaatst tussen de modaliteiten. Daarnaast is het belangrijk met welk equipment en onder welke condities het transport wordt uitgevoerd. Transportportstromen hangen samen met verbindingen. Om een gebundelde inventarisatie mogelijk te maken waar diverse ketenpartijen bij betrokken zijn, zijn de transportstromen opgeknipt in 4 trajecten. Zie onderstaande schematische weergaven in de vorm van afbeeldingen 1 t/m 4.

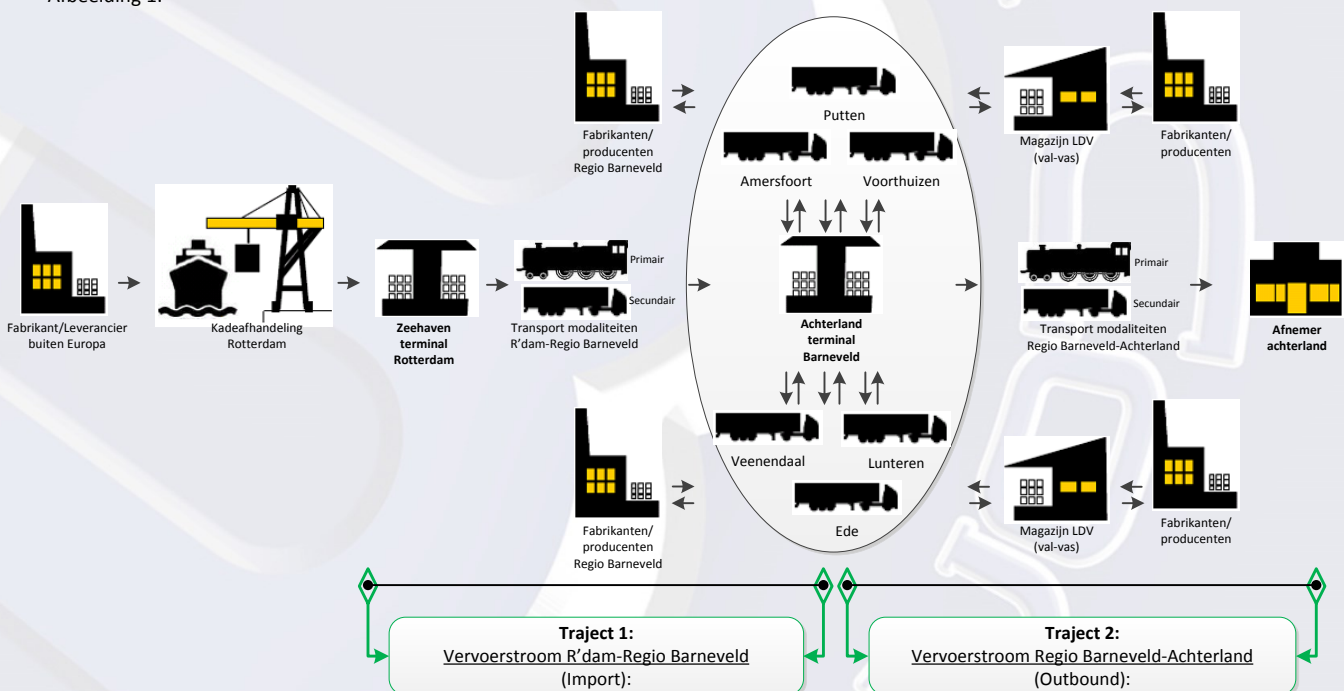
Import/outbound trajecten:

Traject 1: Rotterdam – Regio Barneveld;

Traject 2: Regio Barneveld – Achterland.

Zie onderstaande schematische weergave afbeelding 1.

Afbeelding 1:



In de bovenstaande afbeelding is horizontaal in het midden de gehele logistieke keten weergegeven van een materiaalstroom tussen de producent/leverancier ergens buiten Europa helemaal links tot en met de afnemer ergens in Europa helemaal rechts. De ovale cirkel in de afbeelding staat gelijk aan de regio Barneveld. Via het na- respectievelijk voor transport per truck, weergegeven in de ovale cirkel, in regio Barneveld eindigen (traject 1) of respectievelijk starten (traject 2) deze opgeknipte trajecten zoals in het groen hierboven aangegeven. De trajecten 'Import' (inkomend vanaf Rotterdam) en 'Outbound' (uitgaand regio Barneveld naar achterland) vallen hieronder.

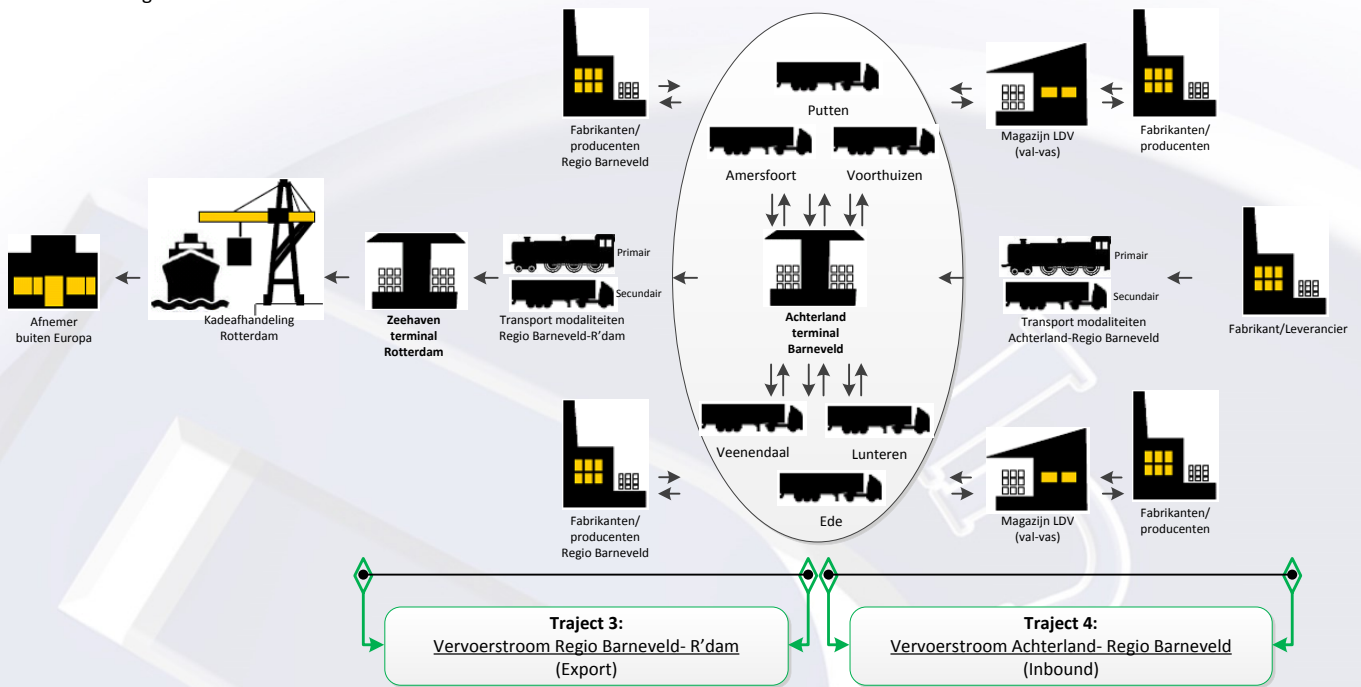
Export/ inbound trajecten:

Traject 3: Regio Barneveld – Rotterdam;

Traject 4: Achterland – Regio Barneveld.

Zie onderstaande schematische weergave afbeelding 2.

Afbeelding 2:



In de bovenstaande afbeelding is horizontaal in het midden de gehele logistieke keten weergegeven van een materiaalstroom tussen de producent/leverancier ergens in Europa helemaal rechts tot en met de afnemer ergens buiten Europa helemaal links. De ovale cirkel in de afbeelding staat gelijk aan de regio Barneveld. Via het voor- respectievelijk na transport per truck, weergegeven in de ovale cirkel, in regio Barneveld starten (traject 3) of respectievelijk eindigen (traject 4) deze opgeknipte trajecten zoals in het groen hierboven aangegeven. De trajecten 'Export' (uitgaand naar Rotterdam) en 'Inbound' (inkomend Regio Barneveld vanaf het achterland) vallen hieronder.

2 Achtergrond

In totaal zijn 47 bedrijven geselecteerd voor deze inventarisatie, zie deelnemerslijst. De Barneveldse Industriële Kring en Gemeente Barneveld zijn beide betrokken geweest bij het selectieproces, waarbij gebruik is gemaakt van het netwerk en operationele inschattingen. Ook de Kamer van Koophandel, afdeling regiostimulering, is in deze selectie betrokken geweest.

In vervolg op de selectie zijn de bedrijven individueel benaderd voor de inventarisatie, waar op basis van een interview en verstuurd documentatie, logistieke bedrijfsgegevens in kaart gebracht werden.

Deze individuele logistieke bedrijfsgegevens zijn vervolgens in collectief gebundeld in deze rapportage onder het hoofdstuk resultaten. De trajecten 1 en 3 zijn hierin toegankelijker en realiseerbaar gebleken rondom een toekomstige exploitatie vanwege de repeterende en grotere volumestromen, vereenvoudigde verbindingen, een betere volumespreiding en de mogelijkheden m.b.t. het uitwisselen van equipment.

Hieronder een overzicht van de 47 benaderde bedrijven voor deze inventarisatie. In totaal hebben 27 bedrijven een volume welke in potentie geschikt zou zijn voor een modalshift naar het spoor.

Deelnemerslijst geselecteerde bedrijven

1. H&S Foodtrans, Barneveld
2. Van Reenen Transport, Barneveld
3. Jansen Poultry Equipment, Barneveld
4. Harthoorn Coldstores, Barneveld
5. Vink Afvalverwerking/Transport, Barneveld
6. Van den Bosch Beton, Barneveld
7. Continental, Barneveld
8. Moba, Barneveld
9. Ned Deck Marine, Barneveld
10. Brons Veevoerders, Voorthuizen
11. Schenker Transport, Ede
12. Defensie Legerplaats, Stroe
13. Van Drie Group, Apeldoorn
14. Smink, Amersfoort
15. Kooltrans, Ede
16. Korpershoek, Nijkerk
17. Havi Logistics, Amersfoort
18. Bouw Logistic Services, Nijkerk
19. Vermeij Transport, Renswoude
20. Denkavit, Voorthuizen
21. Vreugdenhil, Barneveld en Voorthuizen
22. Plantion, Ede
23. Friesland Campina, Ede
24. Brezan, Ede
25. Berg Toys, Ede
26. Ikea, Amersfoort
27. Agruniek Rijnvallei, Barneveld/Wageningen
28. Jonker & schut, Barneveld
29. Benegas, Putten
30. Trouw Nutrition, Putten
31. De Heus voeders, Barneveld
32. Habasit, Nijkerk
33. Falk Bouwsystemen, Ede
34. Struik Foods, Voorthuizen
35. Voest Alpine Polynorm, Bunschoten
36. Bieze Group, Nijkerk
37. Interface Flor, Scherpenzeel
38. Gvanbeek & zn, Barneveld
39. DO-IT/Organic, Barneveld
40. P. Bos, Ederveen
41. Coöperatie "De Valk Wekerom" UA, Lunteren
42. Vrieshuis Lagemaat, Nijkerk
43. Jan Zandbergen, Veenendaal
44. Flexiforce, Barneveld
45. Grolleman Coldstores, Apeldoorn
46. Arla Foods, Nijkerk
47. Ferdinand Zandbergen, Woudenberg

3 Resultaten

De resultaten zijn opgedeeld in drie hoofdstukken. De algemene informatie gerelateerd aan het potentiële intermodale en multimodale transport per spoor zoals incoterm, equipmentgebruik en transportcriteria. Daarnaast vanzelfsprekend het potentiële volume en de spreiding ten aanzien van de 4 gedefinieerde trajecten.

3.1 Incoterms, equipment en transportcriteria

Incoterms

Binnen de geselecteerde bedrijven is een grote diversiteit met betrekking tot de rollen in de keten. Zo bestaat het pallet uit expediteurs, logistiek dienstverleners en producenten/verladere met ieder een afzonderlijk belang in de logistieke bedrijfsvoering. Binnen de geselecteerde bedrijven zijn diverse Incoterms (internationale leveringsvoorwaarden) richting ketenpartners van toepassing met als gevolg dat transporten binnen het ene bedrijf worden uitbesteed en bij het andere bedrijf in eigen beheer worden uitgevoerd. Hierdoor zijn er dus directe en indirecte transportbelangen en verantwoordelijkheden ten aanzien van het gebruik van beschikbare modaliteiten.

Equipment

Er gelden vele standaard maten, uitgedrukt in aantal ft (feet). Er zijn extra hoge containers (high cube containers 9ft6") en extra brede containers (pallet wide containers). Vrijwel elke container voldoet aan de eisen gesteld in ISO.

Op basis van de verkregen logistieke data ten aanzien van het equipmentgebruik is het intermodale transport opgedeeld in:

- Standaard zeecontainers
- Reefers (geconditioneerde containers)
- Tankcontainers (vloeistoffen/gassen)

Het actuele equipmentgebruik binnen het wegtransport (zeilwagen/ opleggers) verkregen van de deelnemende bedrijven is vertaald naar zeecontainers respectievelijke reefers in geval van geconditioneerde lading. Op basis van de verkregen resultaten bestaat circa 65% hiervan uit 40ft containers, 20% uit 20ft containers en circa 15% uit overige containers. Van het totale transportvolume wordt ongeveer 80% getransporteerd in high cube containers.

Betreft het equipment ten aanzien van het multimodale transport is op basis van de verkregen informatie vast te stellen dat dit in geval van toekomstig railtransport per bulkwagon zal gebeuren. Het type bulkwagon is vanzelfsprekend niet bekend omdat momenteel de multimodale transporten enkel via de waterwegen plaatsvinden. Onderscheid aanbrengen in equipment is dan ook niet interessant.

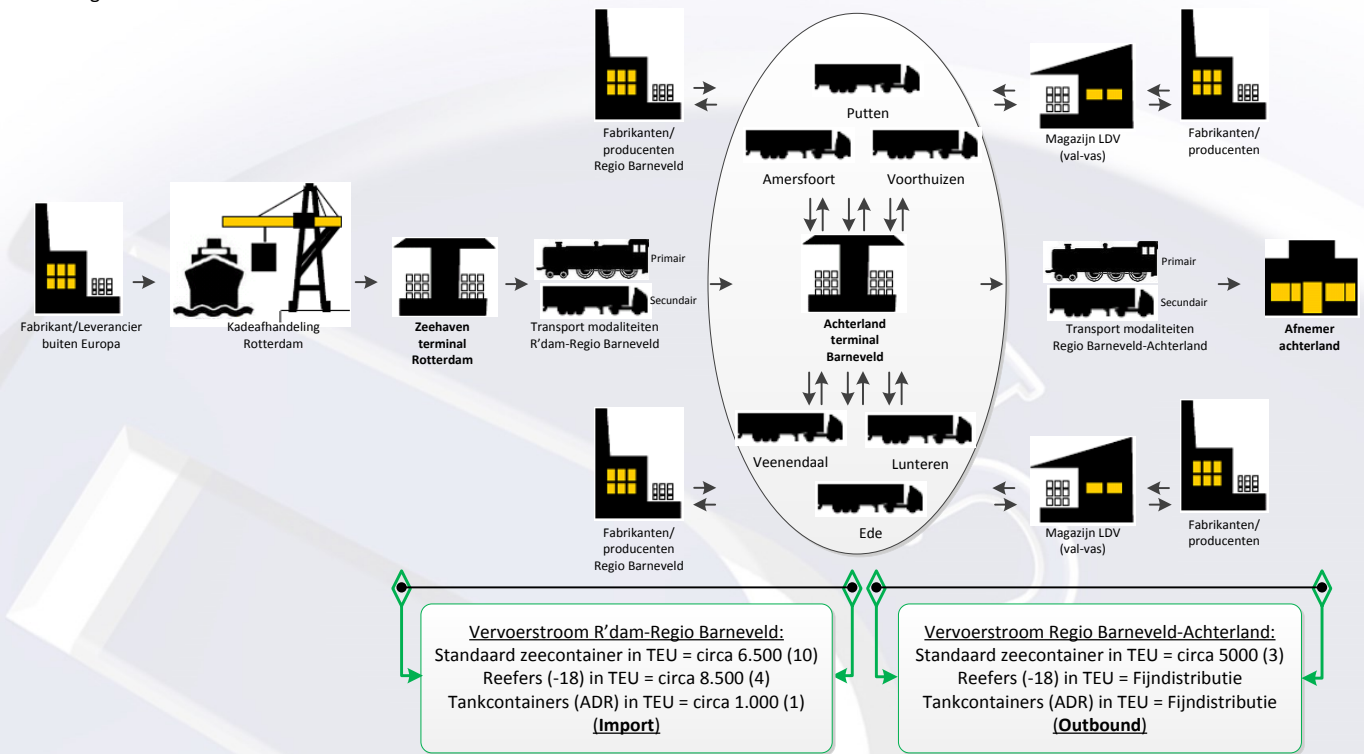
Transport criteria/condities

Bij enkele bedrijven worden ADR goederen (geclassificeerde goederen) getransporteerd. Met betrekking tot overslag en transport dient gekeken te worden naar de mogelijkheden ten aanzien van regelgeving en bestemming. Tevens is op uitdrukkelijk verzoek gevraagd om de bestaande 'Valleilijn' (spoorlijn Amersfoort-Ede Wageningen) operationeel te behouden voor multimodaal transport. Verreweg de meeste bedrijven gaven logistieke betrouwbaarheid (transportfrequentie en venstertijden), duurzaamheid en toekomstige bereikbaarheid aan als belangrijkste transport criteria. Uiteraard moet het gehele inter- en/of multimodale traject financieel concurrerend zijn ten opzichte van het traditionele wegtransport.

3.2 Import en outbound trajecten

Traject 1: Rotterdam – Regio Barneveld, Traject 2: Regio Barneveld – Achterland. De spreiding staat tussen haakjes weergegeven achter het volume. Kortom het aantal bedrijven waar het volume van afkomstig is. Zie weergave.

Afbeelding 3:



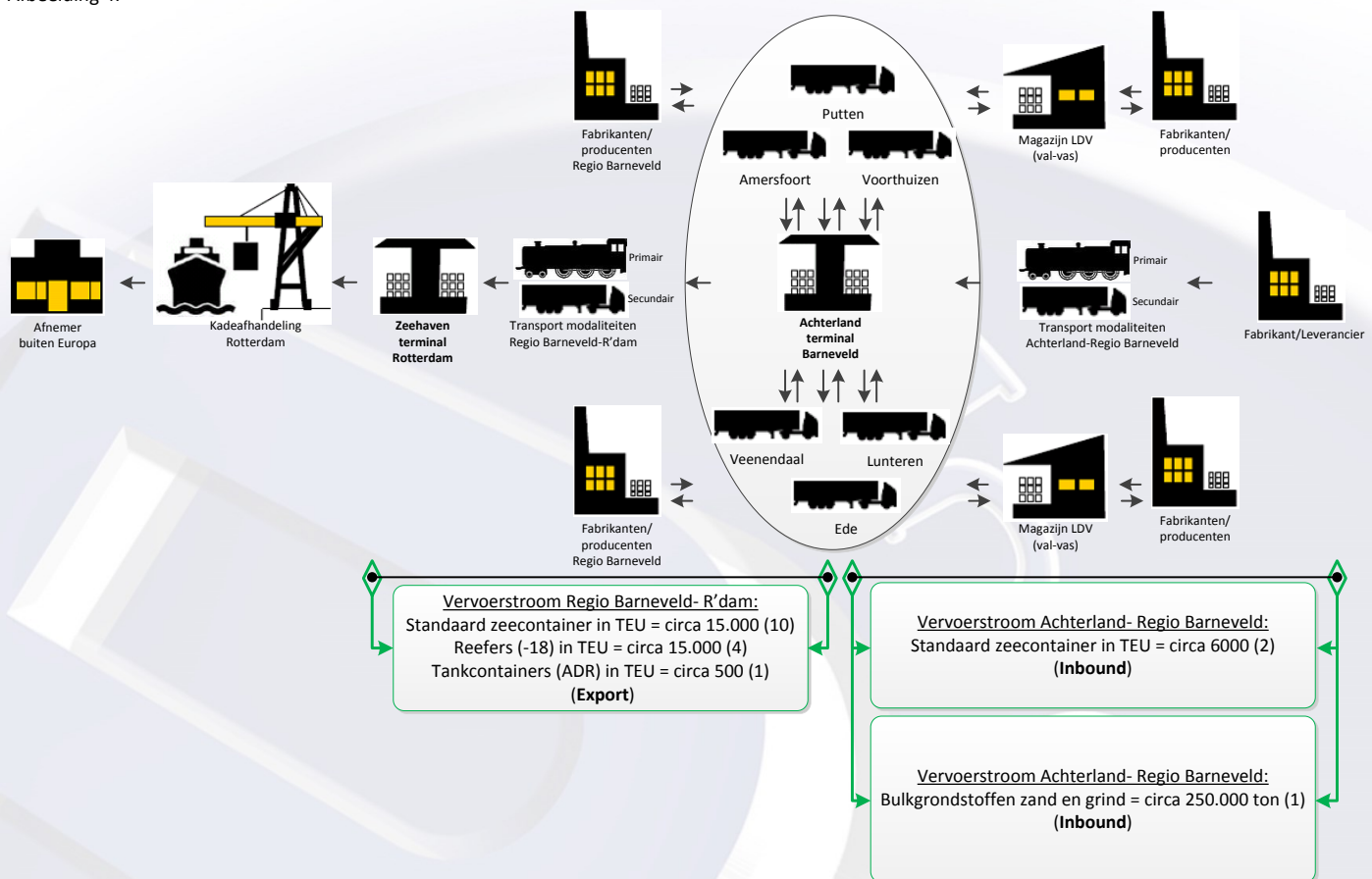
In de bovenstaande afbeelding is de gehele logistieke keten weergegeven van een materiaalstroom tussen de producent/leverancier ergens buiten Europa helemaal links tot en met de afnemer ergens in Europa helemaal rechts. De ovale cirkel in de afbeelding staat gelijk aan de regio Barneveld. De trajecten 'Import' (inkomend vanaf Rotterdam) en 'Outbound' (uitgaand naar achterland) vallen hieronder. Het volume en de spreiding (aantal bedrijven die dit volume leveren) is per traject weergegeven tussen haakjes. De bovenstaande resultaten zijn van toepassing op het intermodale transport (containers).

Het multimodale transport (bulkgoederen: zand, grind, granen) zou voor de Import en Outbound trajecten niet interessant zijn vanwege beschikbare barge terminals respectievelijk de afzet middels fijn distributie naar de afnemer.

3.3 Export en inbound trajecten

Traject 3: Regio Barneveld – Rotterdam, Traject 4: Achterland – Regio Barneveld. De spreiding staat tussen haakjes weergegeven achter het volume. Kortom het aantal bedrijven waar het volume van afkomstig is. Zie weergave.

Afbeelding 4:



In de bovenstaande afbeelding is de gehele logistieke keten weergegeven van een materiaalstroom tussen de producent/leverancier ergens in Europa helemaal rechts tot en met de afnemer ergens buiten Europa helemaal links. De ovale cirkel in de afbeelding staat gelijk aan de regio Barneveld. De trajecten 'Export' (uitgaand naar Rotterdam) en 'Inbound' (inkomend vanaf het achterland) vallen hieronder. Het volume en de spreiding (aantal bedrijven die dit volume leveren) is per traject weergegeven tussen haakjes. De bovenstaande resultaten zijn van toepassing op het intermodale transport (containers) alsook het multimodale transport (bulkgoederen: zand, grind, granen) .

Op basis van gevoerde gesprekken met de deelnemende bedrijven actief in de mengvoederindustrie is nader onderzoek gedaan ten aanzien van de potentiële multimodale graantransporten per spoor. Specifiek de graanstromen vanaf Oekraïne en Hongarije naar Nederland met een potentieel van circa 130.000 ton.

Het multimodale graantransport per spoor zou op basis van verkregen informatie niet interessant zijn vanwege het kostenverschil ten opzichte van de huidige transportketens via het water (diepsee/ shortsea). Specifiek ten aanzien van het graantransport Oekraïne-Nederland per spoor zijn de logistieke kosten een factor 1,5 tot 2 maal zo hoog. In geval van het graantransport vanaf Hongarije vormt een steeds grotere lokale afzet van granen in de landen rondom Hongarije een bedreiging voor transportstromen naar de Noord-Europese markt. Beide ontwikkelingen zullen naar verwachting van geïnterviewde logistieke medewerkers van de mondiale handelshuizen Glencore Grain en Cefetra niet snel veranderen. De medewerkers stimuleren deze overslag ontwikkelingen in Barneveld uiteraard wel, maar geven onafhankelijk van elkaar aan dat het verschil tussen de logistieke kosten van het multimodale graantransport via het water ten opzichte van het spoor dermate uit elkaar ligt dat een multimodale spoorterminal op dit moment zeker niet interessant is. Zelfs in geval directe overslag mogelijk is vanaf het spoor naar een mengvoederfabriek, blijkt in de meeste gevallen het multimodale transport via het water economisch interessanter te zijn vanwege de schaalgrootte in het te transporteren volume.

4 Aanbevelingen

Op basis van de verkregen potentiële import en export volumes (trajecten 1 en 3) mag met enige voorzichtigheid geconcludeerd worden dat er in basis ruim voldoende volume aanwezig is in de regio Barneveld voor de ontwikkeling en exploitatie van een railterminal. In Nederland zijn er immers containerterminals met een aanzienlijk lager volume welke al langdurig bestaansrecht hebben.

De aanbeveling is dan ook om een vervolgtraject op te starten met als doelstelling de uitwerking van een gefundeerde business case. Hiermee kan een gedetailleerde uiteenzetting gemaakt worden ten aanzien van de operationele en technische haalbaarheid en de uiteindelijke financiële investering en exploitatie van een railterminal te Barneveld. Een business case is ook het juiste geschrift welke dient als onderbouwde informatiestroom richting een geïnteresseerde exploitant. Kortom voor het bereiken van een volgende fase, de exploitant werving, is een business case essentieel.

5 Bronvermeldingen

- Den Haag, Agentschap NL/ NL Innovatie, Nederlandse topsectoren in KP7, september 2011, www.agentschapnl.nl
- Ede, Regio FoodValley, Strategische Agenda, De strategische agenda bestaat uit twee pijlers: vestigingsklimaat en leefomgeving, juni 2011, www.regiofoodvalley.nl
- Ede, Regio FoodValley, Uitvoeringsprogramma, Een strategische agenda geënt op twee pijlers vertaald naar concrete opgaven & programma's, februari 2012.
- Den Haag, Topteam Logistiek / Het Strategisch Platform Logistiek/ Secretariaat Topteam Logistiek /Schrijfteam, Partituur naar de top , Adviesrapport Topteam Logistiek, september 2011, www.rijksoverheid.nl
- Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam met medewerking van verschillende overheden/ bedrijven en kennisinstellingen , Havenvisie 2030, Port Compass, Direct the future. Start today, 15 november 2011, www.Portofrotterdam.com/portcompass .
- Rotterdam, Havenbedrijf Rotterdam met medewerking van verschillende overheden/ bedrijven en kennisinstellingen, Voortgangsrapportage 2013, Havenvisie 2030, Port Compass, Direct the future. Start today, 16 mei 2013 .
- Zoetermeer, NEA in opdracht van ABN-AMRO, Nederland als één logistiek netwerk, samenhang versnelt versterking van onze positie, januari 2011, www.abnamro.nl/transportenlogistiek
- Breda, NHTV in opdracht van Ministerie van Verkeer en Waterstaat - Directie Spoorvervoer 's-Gravenhage, Spreiding achterlandknooppunten, De rol van de Rijksoverheid op mogelijke leemtes en overlap, juni 2010.
- Den Haag, Ministerie van infrastructuur en Milieu, Programmateam PHS, Maximaliseren gebruik Betuweroute, Onderzoek in het kader van het programma hoogfrequent spoorvervoer (PHS), juli 2012.