



BARNEVELD
DUURZAAM
BEREIKBAAR

2021

Auteurs

Stravimi
Executive Touch

Samenwerkingspartners

Stuurgroep Ondernemers Barneveld
Gemeente Barneveld
Provincie Gelderland
Regio Foodvalley
Logitech
ProRail
Exploitant
Vastgoedeigenaar beoogde locatie

In opdracht van

Gemeente Barneveld
BIK

Barneveld, 1 oktober 2021



INHOUDSOPGAVE

AANLEIDING EN DOEL	1
SAMENVATTING	2
VISIE OVERHEDEN	3
<i>Opgave Klimaatakkoord</i>	3
<i>Visie Rijk</i>	3
.....	4
<i>Visie provincie Gelderland</i>	4
<i>Visie Regio Foodvalley</i>	4
<i>Visie gemeente Barneveld</i>	4
VISIE ONDERNEMERS	6
<i>Stuurgroep</i>	6
GOEDERENSTROMEN	7
<i>Landelijk</i>	7
.....	10
<i>Lokaal</i>	10
<i>Conclusies</i>	12
PLAATSELIJKE SITUATIE	13
<i>Mogelijke locatie</i>	13
<i>Spoorlijn</i>	13
VERVOERSBEWEGINGEN	17
<i>Bevindingen</i>	17
<i>Conclusies</i>	20
MILIEUEFFECTEN	21
<i>Resultaten en conclusies luchtkwaliteit</i>	21
<i>Potentiële emissies per jaar binnen de regio</i>	22
<i>Potentiële besparing CO2-emissies per jaar binnen en buiten de regio</i>	22
.....	23
<i>Resultaten en conclusies stikstofdepositie</i>	23
<i>Conclusies geur</i>	23
.....	24
<i>Conclusies geluid</i>	24
TECHNOLOGIE	25
INVESTEERDERS	26
CONCLUSIES	27
AANBEVELINGEN	28
BIJLAGEN	29

Het vervoerend en verladend bedrijfsleven wordt geconfronteerd met een groeiend tekort aan chauffeurs in het -lange afstands- wegvervoer, groeiende congestie, stringentere milieueisen door overheid en verladers/ontvangers. Dit heeft alles te maken met het Klimaatakkoord. Door die ontwikkelingen richten logistieke dienstverleners zich op aanvullende alternatieven, zoals intermodaal vervoer per spoor. Mobiliteit dient immers in 2050 emissieloos en van hoge kwaliteit te zijn.

Om een oplossing te vinden voor bovenstaande uitdaging kan er gekeken worden naar de gewenste duurzame ruimtelijke-economische structuurversterking. De railterminal Barneveld kan hierin bijdragen en tegelijkertijd zorgen voor versterking van de logistieke hub-functie. Dit zorgt voor de economische aantrekkingskracht voor met name vestiging en uitbreiding van bedrijven.

De railterminal Barneveld is een belangrijk middel om de economische en duurzame ontwikkelingen van de gemeente Barneveld verder te brengen. Deze ontwikkelingen zullen ook bijdragen aan de landelijke en regionale economische doelstellingen zoals in het Klimaatakkoord beschreven staat.

In opdracht van de Barneveldse Industriële Kring (BIK) en de gemeente Barneveld is door Stravimi en Executive Touch onderzoek uitgevoerd naar de wenselijkheid en haalbaarheid van de ontwikkeling van een railterminal in Barneveld. In deze rapportage zijn deze bevindingen uitgeschreven.

“De railterminal Barneveld is kansrijk en essentieel
voor een duurzame toekomst van
de gemeente Barneveld”

SAMENVATTING

- ✔ De railterminal Barneveld draagt bij aan het Klimaatakkoord.
- ✔ De railterminal Barneveld draagt bij aan groeiambitie van de gemeente Barneveld.
- ✔ De railterminal Barneveld wordt meegenomen in de Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley.
- ✔ Barneveldse ondernemers onderschrijven de noodzaak van de railterminal Barneveld.
- ✔ In de regio zijn er ruim voldoende volumes om de railterminal Barneveld positief te kunnen exploiteren.
- ✔ Er zijn geen knelpunten op het gebied van milieu en vrachtverkeerbewegingen.
- ✔ De railterminal Barneveld zorgt voor een vermindering van 25.000 ton CO2 per jaar (goed voor het jaarlijks van de weg halen van 7.400 personenauto's).
- ✔ De beoogde grond is beschikbaar tegen geschikte condities.
- ✔ Mogelijke internationaal georiënteerde en ervaren exploitant is aan boord, LOI getekend.
- ✔ De railterminal Barneveld heeft de capaciteit om het meest innovatieve concept voor traileroverslag te exploiteren. Dit systeem is geschikt voor kraanbare én niet-kraanbare opleggers, hiermee kan heel vervoerend Nederland bediend worden. Dit is uniek.



Opgave Klimaatakkoord

De Nederlandse bestuurders hebben een doel vastgesteld: in 2030 stoten we in Nederland bijna de helft (49%) minder broeikasgassen uit dan we in 1990 deden. Dit is vastgelegd in het Klimaatakkoord en hierin staan maatregelen beschreven die de komende jaren genomen zullen worden om dit doel te behalen.

Het Klimaatakkoord is een belangrijk deel van de Nederlandse invulling van het Klimaatverdrag van Parijs. Daarin hebben 195 landen, inclusief Nederland, afgesproken om in 2050 de stijging van de gemiddelde wereldtemperatuur te beperken tot ruim onder 2 graden Celsius, en zo mogelijk 1,5 graden Celsius.

CO2 vermindering opgaves per sector

Elektriciteit 20,2 Mton

Industrie 14,3 Mton

Gebouwde omgeving 3,4 Mton

Mobiliteit 7,3 Mton

Landbouw en landgebruik 3,5 Mton

Visie Rijk

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk 3 hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028).

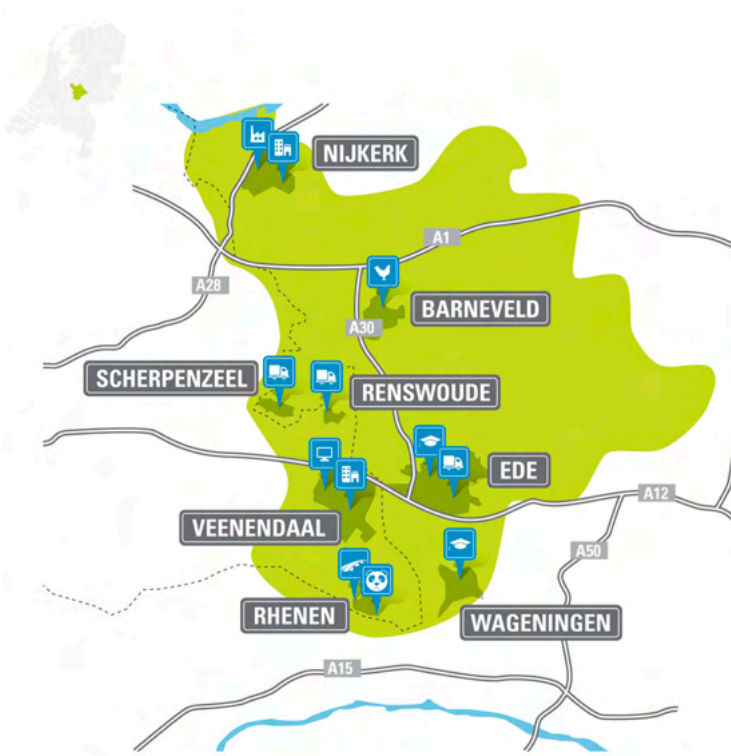
- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

De overheid stimuleert daarom ook als onderdeel van de structuurvisie om goederen te verplaatsen van de weg naar het spoor of water.



Visie provincie Gelderland

De provincie Gelderland heeft als doel om het infrastructuurnetwerk te verbinden, veranderen en vergroenen. De provincie werkt daarbij aan 5 bouwstenen, waarbij hubs centraal staan. Hubs zijn belangrijke schakels voor goederenvervoer. De provincie Gelderland zet dan ook vol in op het ontwikkelen van hubs als vervoerskundige schakels, zodat er plekken worden gecreëerd voor de overslag van goederen. Een voorbeeld hiervan is de mogelijke realisatie van een railterminal in Valburg. De beginfase in Valburg is gestart door de provincie Gelderland met een aanbesteding voor potentieel geïnteresseerden. Echter, voor het gebied Midden-Nederland is het van essentieel belang dat regio Barneveld ook als hub-functie gaat fungeren. Dit omdat de infrastructuur beperkte mogelijkheid biedt voor niet-kraanbare trailers. Het is de ambitie om een railterminal in Barneveld te ontwikkelen die zich met name zal richten op het vervoer van kraanbare én niet-kraanbare trailers. Barneveld is daarmee geen concurrentie voor Valburg, maar biedt juist een aanvulling ten opzichte van Valburg om zo de ambities van de provincie te kunnen waarborgen.



aansluit bij het aantal beschikbare industriegrond (ruim 60 hectare). De railterminal Barneveld wordt in de Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley meegenomen.

Visie gemeente Barneveld

In de Structuurvisie Barneveld is Barneveld en omgeving aangewezen als stedelijke regio met een concentratie van topsectoren: Logistiek, Transport en Agro & Food. Er moet worden gestreefd naar ruimtelijke clustering van activiteiten en de (internationale) bereikbaarheid is hierin van groot belang.

Visie Regio Foodvalley

De Regio Foodvalley is een triple helix samenwerking tussen overheid, onderwijs en ondernemers van acht gemeenten, waaronder de gemeente Barneveld. Via de Economic Board wordt een groot aantal projecten uitgevoerd, die elkaar versterken. Belangrijke projecten zijn de Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley en Ontwikkelbeeld Amersfoort. Tot 2040 zullen er circa 40.000 nieuwe woningen gerealiseerd gaan worden in de Regio Foodvalley. Het realiseren van 40.000 woningen, betekent een hogere beschikbaarheid van arbeidskrachten. Daarbij moet er voldoende werkgelegenheid beschikbaar blijven, hetgeen

Een van de doelstellingen van de gemeente Barneveld is "het aantrekkelijk houden van het ondernemersklimaat in de regio". Om dit te kunnen realiseren, is het noodzakelijk om Barneveld op een duurzame manier bereikbaar te houden. Door middel van het realiseren van een railterminal neemt de transportefficiëntie en de daarbij komende duurzame bereikbaarheid van de regio, aanzienlijk toe. De gemeente Barneveld zet zich nu al in voor een vermindering van CO₂, NO₂ en PM₁₀ uitstoot, want de gemeente wil in 2050 energieneutraal zijn. Er worden verschillende maatregelen en acties toegepast om deze doelen te bereiken.

De gemeente Barneveld ambieert de groei van circa 65.000 inwoners naar circa 85.000 inwoners. Door de komst van een railterminal wordt er werkgelegenheid gecreëerd in de industrie van de regio en dat zorgt voor meer welvaart in de gemeente Barneveld.

“De railterminal Barneveld zal maatschappelijke én economische waarde toevoegen aan de gemeente Barneveld”



Duurzaam ondernemen is inmiddels een license to produce voor iedere ondernemer. Voldoet de ondernemer niet aan de gewenste verduurzaming, dan is dat een bedreiging voor het bestaansrecht van de onderneming. Lokale ondernemers zien transport en logistiek als een verlengstuk van hun eigen duurzaamheidsstrategie. Transport is een belangrijk onderdeel binnen de industriële keten. Om deze keten efficiënt in te richten is het belangrijk dat transport op een duurzame manier plaatsvindt. Binnen transport zijn er veel mogelijkheden en ambities om te verduurzamen. De belangrijkste argumenten zijn reductie van CO₂, fijnstof, stikstof, de zware duurzame eisen en beperkingen (in- en outbound via de weg) van Havenbedrijf Rotterdam en de verkeerscongestie. Om de Rotterdamse haven bereikbaar te houden stimuleert Havenbedrijf Rotterdam de modal shift, dat wil zeggen een afname van transport over de weg van 35% (in 2035) van het totaal. Transport over het spoor moet toenemen van 13% naar 20%, over het water van 40% naar 45%.

Het Barneveldse bedrijfsleven blijft groeien. Zoals te zien in figuur 5 op pagina 11 is er een groot volume van transportbewegingen vanuit Barneveld en omstreken. Productie- en transportbedrijven hebben er belang bij om deze goederen op een duurzame, efficiënte manier te vervoeren. Reeds wordt er gebruik gemaakt van omliggende rail- of bargeterminals. Echter valt hier nog veel winst te behalen met betrekking tot onder andere doorlooptijden. Om deze winst te behalen, onderkent het plaatselijke bedrijfsleven het belang van een railterminal in Barneveld.

Indien de railterminal niet gerealiseerd wordt, zal de groeiambitie van de gemeente Barneveld ingewikkeld worden. Er zullen geen of weinig nieuwe bedrijven worden aangetrokken naar de regio omdat andere locaties aantrekkelijker zijn. Bestaande bedrijven zullen wellicht overwegen om zich in andere plaatsen te vestigen. Hierdoor zal er naar verwachting minder werkgelegenheid worden gecreëerd in de gemeente Barneveld.

Stuurgroep

Vanuit het lokale bedrijfsleven, als afvaardiging van de Barneveldse Industriële Kring (180 ondernemers), is een stuurgroep opgericht om zo gezamenlijk een visie te vormen en mee te denken in de ontwikkeling van een railterminal.

Van Reenen Transport, Koningsbergenweg 7, 3771 NS Barneveld
Voest Alpine, Amersfoortseweg 9, 3751 LJ Bunschoten-Spakenburg
Struik, Voorthuizerweg 9, 3862 PZ, Nijkerk
Jonker en Schut, Harselaarseweg 33, 3771 MA Barneveld
Do-It Organics, Hermesweg 7, 3771 ND Barneveld
Bosch Beheer, Wesselseweg 132, 3774 RL Kootwijkerbroek
Kommer, Ambachtsweg 24, 3771 MG Barneveld
H&S Group, Baron van Nagellstraat 144 – 146, 3771 LL Barneveld
Agro Merchants, Harselaar 133, 3771 MA Barneveld
Intratuin, Burgemeester Aschofflaan 1, 3772 MV Barneveld
Rabobank, Torenpolein 2, 3772 CX Barneveld
Roordink Bedrijfswagens, Harselaarseweg 16, 3771 MB Barneveld
G. van Beek & Zn., Koopmansgoed 8, 3771 MK Barneveld
Bosch Beton, Grote Bosweg 1, 3771 LJ Barneveld

GOEDERENSTROMEN

Landelijk

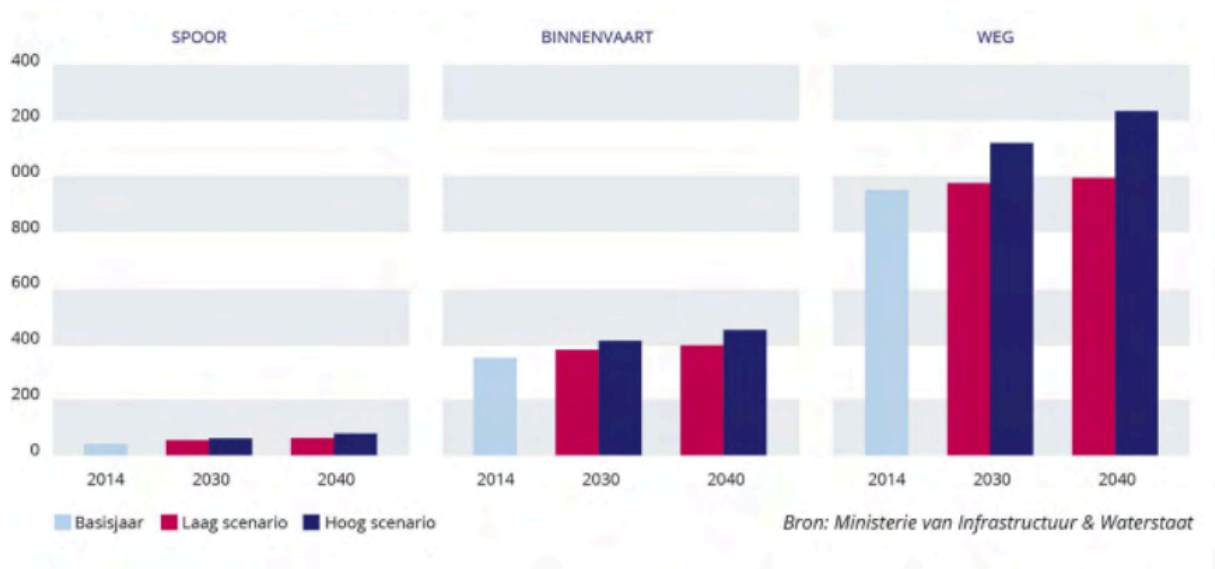
De eisen van logistieke dienstverleners aan intermodaal vervoer zijn zeer hoog. Er wordt continu gezocht naar alternatieven voor wegtransport. Tot op heden worden er vooral containers vervoerd via het spoor en/of water. Een grote rol is weggelegd voor het verplaatsen van trailers van de weg naar het spoor. Probleem is dat niet elke oplegger geschikt is om zomaar per spoor te veroveren. Deze markt is zeer omvangrijk: 85-90% van het Europese wegvervoer wordt verricht met niet-kraanbare opleggers, dat wil zeggen niet geschikt voor vervoer per spoor en/of water. De wens voor de railterminal in Barneveld richt zich onder andere op de integratie van een systeem dat de oplossing biedt voor het vervoer van kraanbare en niet-kraanbare opleggers. Deze oplossing is inmiddels op andere terminals in gebruik, zoals in Calais en Venlo.

In de huidige situatie vanuit de haven van Rotterdam lopen er twee trajecten naar de Duitse grens; Rotterdam-Venlo (Brabantroute) en Rotterdam-Valburg (Betuweroute). In het potentieel nieuwe derde traject kan Barneveld een belangrijke hub-functie vervullen (Rotterdam-Bad-Bentheim). Barneveld is een goede locatie voor een logistieke hub-functie, vanwege de natuurlijke verbinding tussen Rotterdam, Antwerpen, Duitsland, Oost-Europa, Scandinavië en de connectie met de zijderoute die een directe verbinding met China heeft. Door de realisatie van een railterminal in de gemeente Barneveld wordt de concurrentiepositie van de regio versterkt en verbeterd.

Uit de prognose van Infrastructuur en Waterstaat (I&W), zie figuur 1 op de volgende pagina, blijkt dat het totale goederenvervoer zal groeien. Door de internationale economische ontwikkelingen en voortgaande globalisering groeien de internationale vervoersstromen (aanvoer, afvoer en doorvoer) het sterkst.



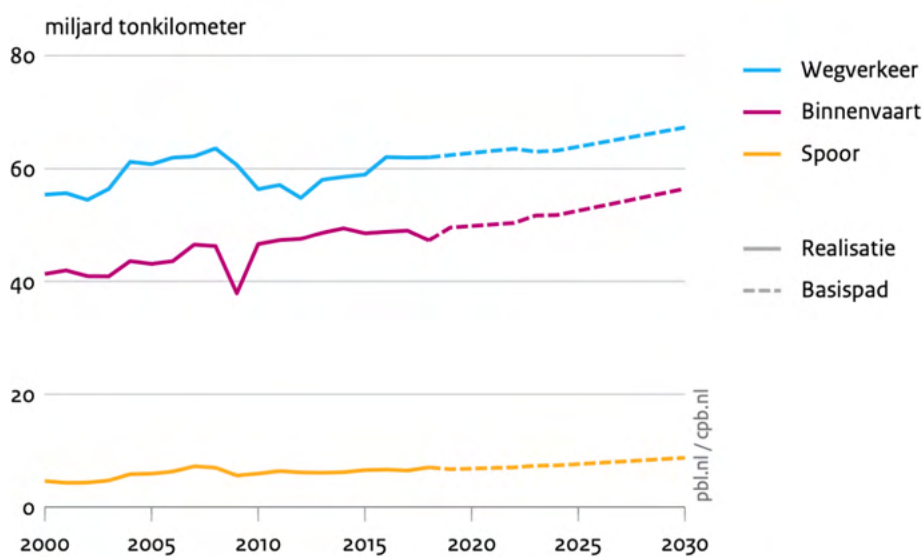
Het binnenlandse vervoer groeit minder snel en krimpt zelfs licht in het laag scenario. Het spoorgoederenvervoer groeit van alle modaliteiten het sterkst. In het hoog scenario wordt dit versterkt door een mogelijke CO2-heffing op de binnenvaart. In onderstaande staafdiagram is de prognose per modaliteit in tonnen (gewicht) weergegeven.



Figuur 1

Basisprognoses goederenvervoer I&W

Door de invoering van de vrachtwagenheffing (emissie), is de geraamde groei op het spoor (+24 %) en de binnenvaart (+19 %) sterker dan op de weg (+9%). Zie figuur 2 hieronder.



Figuur 2

Geraamde groei wegverkeer, binnenvaart en spoor I&W



Lokaal

Na de bestudering van de vooronderzoeken is er een selectie gemaakt van ondernemingen in de regio in een straal van circa 100 km, zie figuur 3 hieronder. Het gaat hier vooral om het overzetten van containers en trailers van weg op het spoor voor de lange afstanden. De uitkomsten van de onderzoeken zijn verwerkt in onderstaande tabellen en de tabellen op de volgende pagina.

Bedrijf		
Agro Merchants Group	Ferdinand Zandbergen	P. Bos
AgruniekRijnvallei	Flexiforce	PBG (Mega Tyre/Pon)
Arla Foods	G. van Beek & Zn.	Plantion
Benegas	Grolleman Coldstores	Struik
Berg Toys	H&S Group	Trouw
Bieze Group	Habasit	Twilmij
Bosch Beton	Havi Logistics	Van Ameringen
Brezan	Interface Flor	Kamphuis
Bruil	Jan Zandbergen	Van Deuveren
Continental Benelux	Jansen Poultry	Van Drie Group
Cooperatie De Valk		
Wekerom	Jonker en Schut	Van Kommer
DB Schenker	Kooltrans	Van Reenen
De Heus Voeders	Korpershoek	Vermeij
Defensie Legerplaats	Moba	Vink
Denkavit	Ned Deck Marine	Voestalpine Polynorm
DO-IT Organic	(Palfinger Marine	Vreugdenhil
Falk Bouwstenen	Netherlands BV)	

Figuur 3

Namen van bedrijven vanuit de directe omgeving gemeente Barneveld

“Duurzaam transporteren is inmiddels een license to produce. De railterminal draagt bij aan de verduurzaming van transport. Minder files, minder uitstoot en minder kosten”

Jan Schut, Jonker en Schut

 **JONKER & SCHUT**



Figuur 4

Volumes in aantal TEU vanuit Regio Foodvalley van en naar Rotterdam en Achterland (TLN)

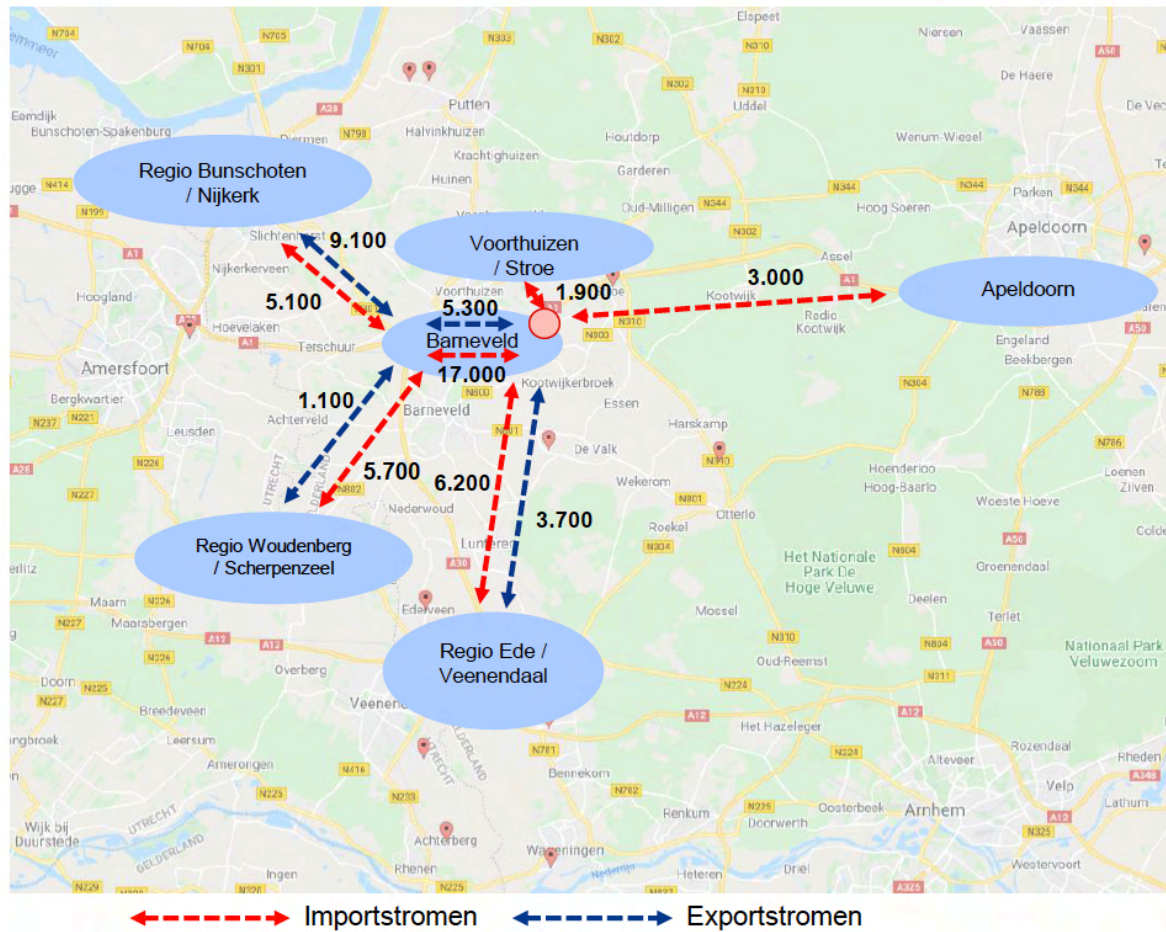
Regio	Import vanuit achterland	Export naar achterland	Import vanuit Rotterdam	Export naar Rotterdam	Totaal volumes
• Barneveld			5.300	17.000	22.300
• Nijkerk			4.100	5.100	9.200
• Ede	1.200	2.500	2.500		6.200
• Bunschoten	2.500		2.500		5.000
• Scherpenzeel		800	200	4.000	5.000
• Veenendaal			2.500	1.000	3.500
• Apeldoorn				3.000	3.000
• Woudenberg			900	900	1.800
• Voorthuizen				1.500	1.500
• Overig				1.500	1.500
• Stroe		400			400
Totaal volumes	3.700	3.700	18.000	34.000	59.400

Figuur 5

Volumes bedrijven vanuit de directe omgeving gemeente Barneveld

Conclusies

Op basis van de onderzoeken kan er worden geconcludeerd dat er in de basis ruim voldoende volume getransporteerd wordt in de regio Barneveld voor de ontwikkeling en exploitatie van een winstgevende railterminal.



In- en exportstromen vanuit de regio

Figuur 6

Mogelijke locatie

Het gebied dat nu als mogelijke locatie voor de railterminal Harselaar beoogd wordt, bevindt zich aan een omvangrijk bedrijventerrein aan de noordzijde van Barneveld (Harselaar). Het terrein ligt bij de spoorverbinding Amersfoort-Apeldoorn, zeer dicht bij de A1/A30. Als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Harselaar Zuid-Zuid is de ontwikkeling van een railterminal langs de spoorlijn ideaal.

Het groen gearceerde deel van de kadastrale kaart op pagina 14 is 8,2 hectare met mogelijke bestemming railterminal. Het blauw gearceerde deel is in de toekomst mogelijk te gebruiken ter uitbreiding van de railterminal.

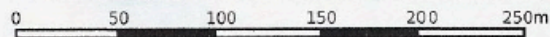
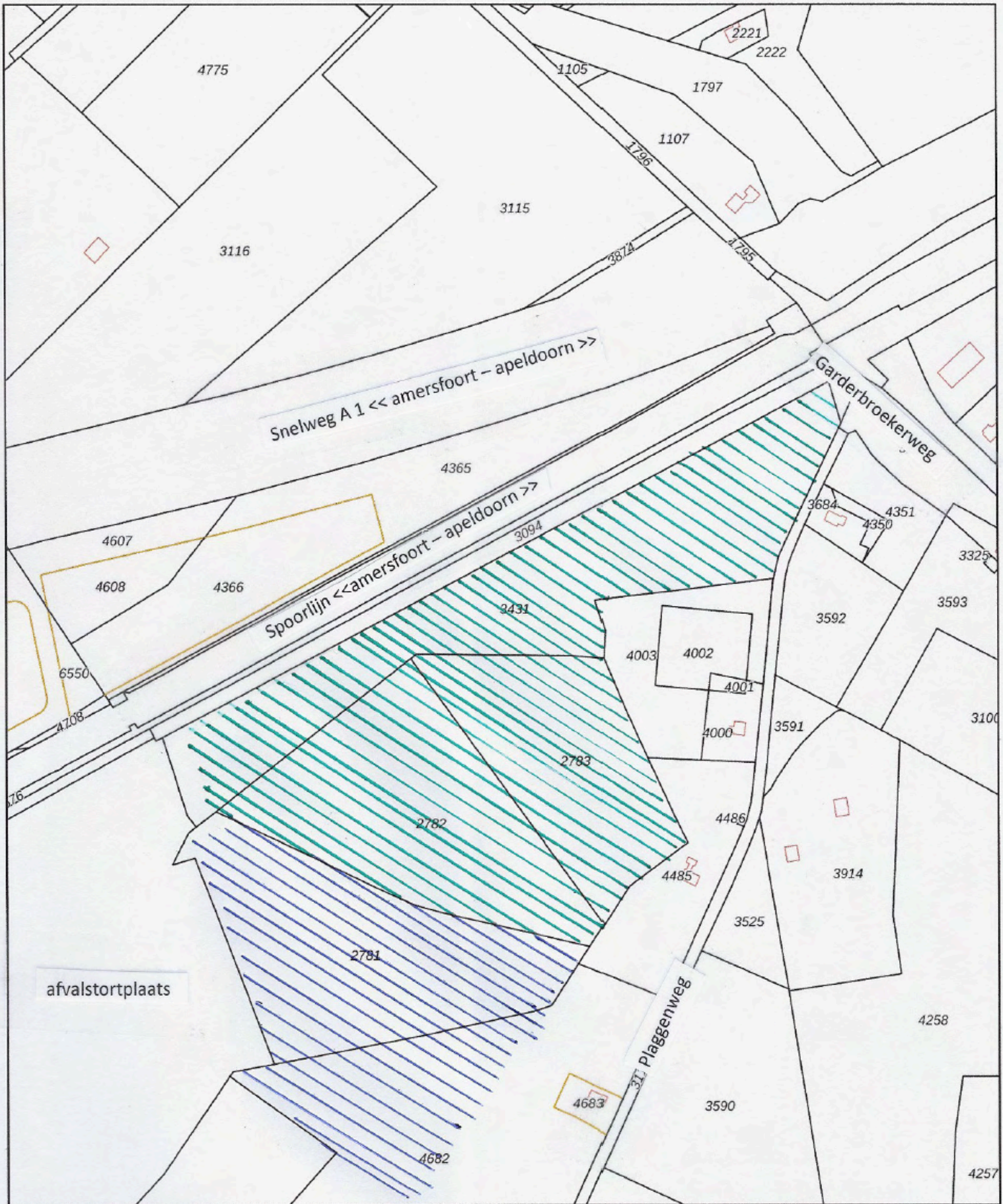
Spoorlijn

Om de railterminal te kunnen bereiken via de spoorlijn, zullen er aanpassingen op de spoorlijn moeten plaatsvinden; zie tekeningen Logitech op de pagina's 15 en 16. Dit is reeds besproken met Logitech, er zijn geen knelpunten om dit te kunnen bewerkstellingen.

“Multimodaal vervoer is een essentiële stap in de totstandkoming van een duurzame maatschappij en daarmee maatschappelijk verantwoord ondernemerschap”

Aart Hooijer, Van Reenen Transport



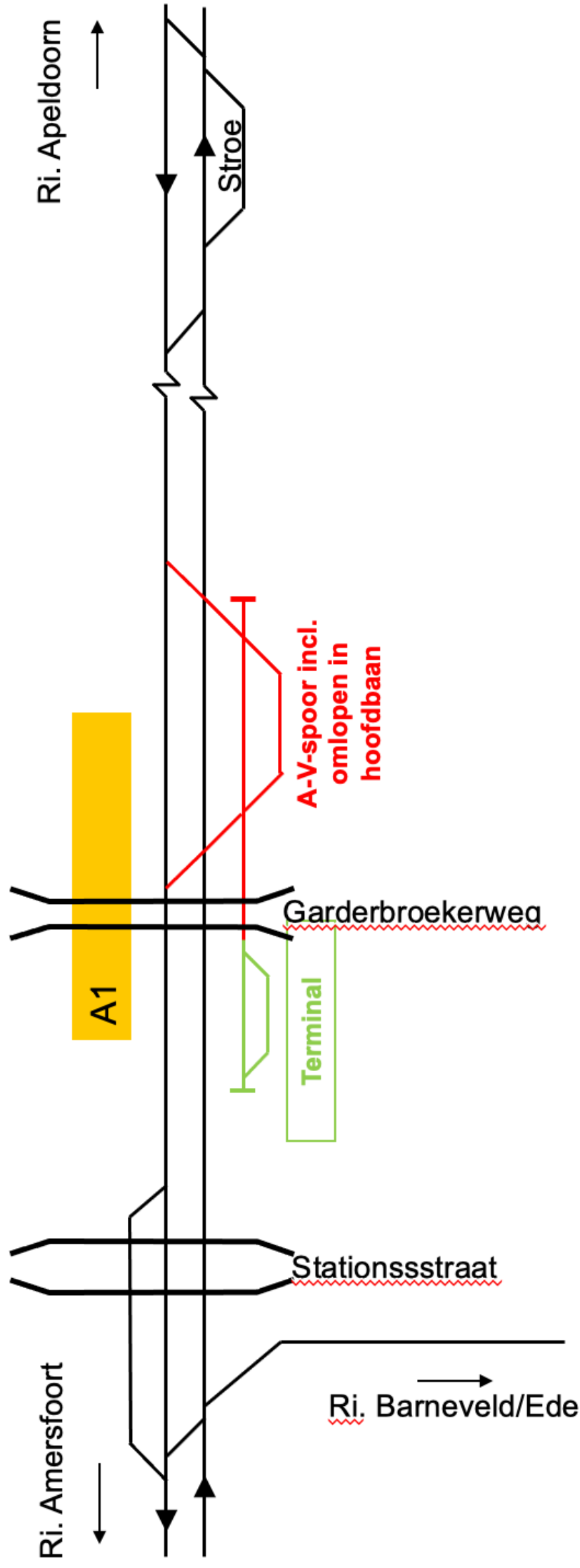


<p>12345 25</p> <p>— Vastgestelde kadastrale grens — Voortopige kadastrale grens — Administratieve kadastrale grens — Bebouwing</p>	<p>Deze kaart is noordgericht</p> <p>Perceelnummer</p> <p>Huisnummer</p>	<p>Schaal 1: 3800</p> <p>Kadastrale gemeente Garderen</p> <p>Sectie H</p> <p>Perceel 3431</p>	
---	--	---	---

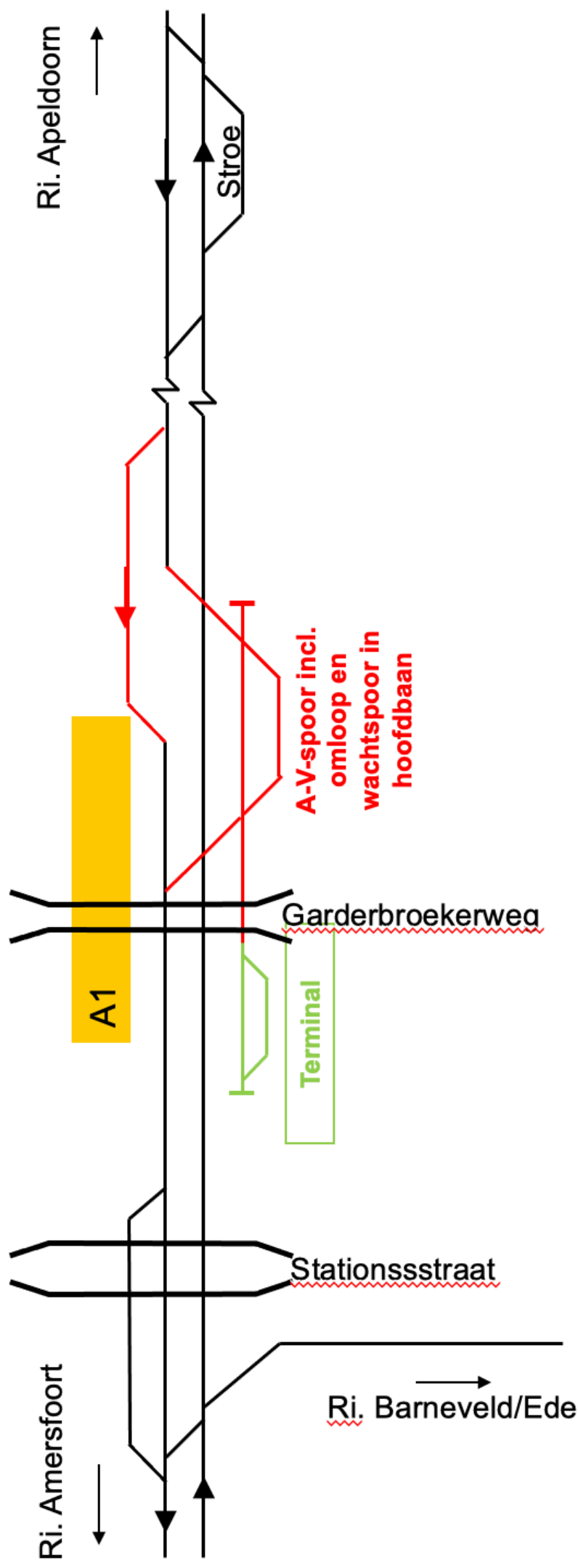
Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend.
De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.

Voor een eensluidend uittreksel, geleverd op 13 september 2021
De bewaarder van het kadaster en de openbare registers

Variant 1: aankomst- en vertrekspoor incl. 2 wisselomlopen in hoofdbaan



Variant 2: aankomst- en vertrekspoor incl. wisselomloop en wachtspoor in hoofdbaan





**Buck
Consultants
International**

Er is door Buck Consultants International gekeken naar het aantal vervoersbewegingen die de railterminal naar verwachting met zich mee zal brengen op werkdagen.

Bevindingen

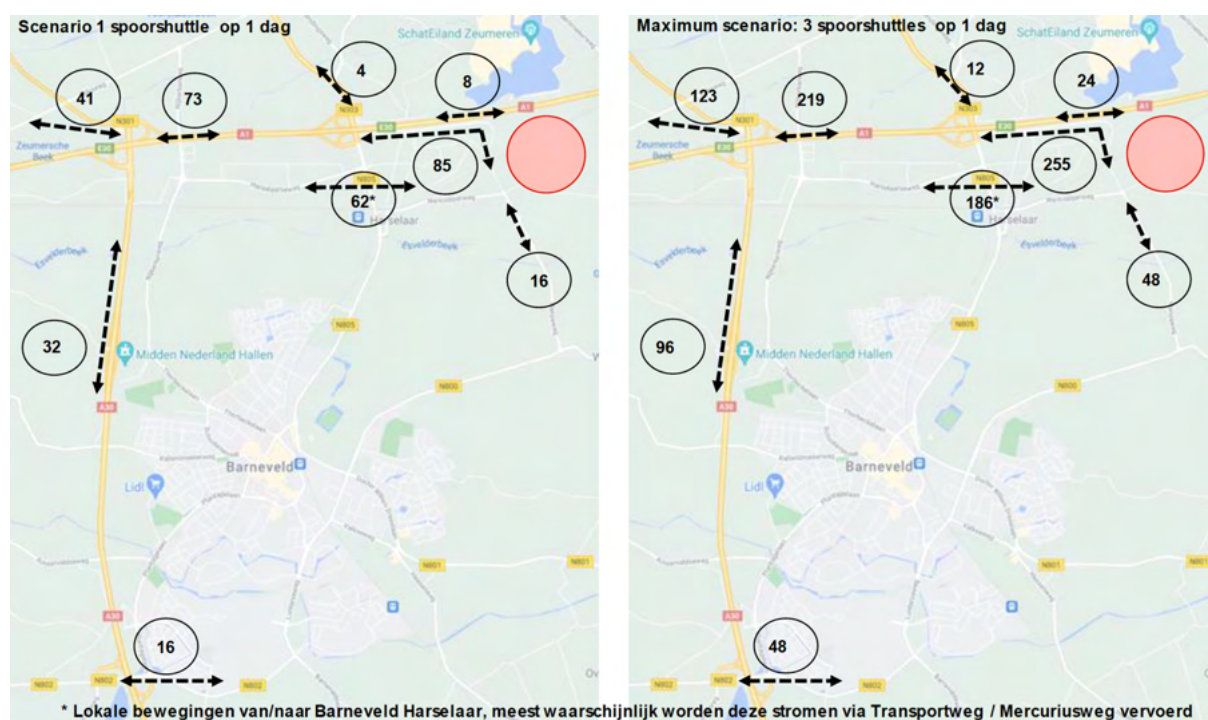
Hieronder zijn de bevindingen en conclusies van de quickscan (augustus 2021) beschreven. De mogelijke vraag naar spoorvervoer is hierbij vertaald naar een lage en hoge variant. Voor Polen/Zweden is in TEU gerekend, maar op deze shuttles worden wissellaadbakken of trailers vervoerd (ieder 2 TEU). In de lage variant worden er in jaar 8 na opening van de terminal (dus 2030/2035) 5 shuttles per week afgehandeld: 3 naar Rotterdam, 1 naar Polen en 1 naar Zweden. Dit is omgerekend ruim 35.000 TEU per jaar. In de hoge variant worden er in jaar 8 na opening van de terminal (dus 2030/2035) 5 shuttles per week afgehandeld: 3 naar Rotterdam, 1 naar Polen en 1 naar Zweden. Dit is omgerekend ruim 56.000 TEU per jaar.

	Treinen/week met Barneveld als vertrekpunt					
	Lage variant			Hoge variant		
	Rotterdam	Polen	Zweden	Rotterdam	Polen	Zweden
Jaar 8 (2030/2035)	3	1	1	5	2	1
TEU/trein x2 roundtrip	60	96	96	60	96	96
Bezettingsgraad	98%	95%	95%	98%	95%	95%
TEU/week	353	182	182	588	365	182
TEU/jaar (50 weken)	17.640	9.120	9.120	29.400	18.240	9.120
Totaal/Jaar 8	35.880			56.760		

Figuur 7

Aantal treinen met Barneveld als vertrekpunt

Er wordt gerekend op basis van twee scenario's: gemiddeld 1 spoorshuttle per werkdag en het maximum van 3 per werkdag. Uitgangspunt is per container/trailer/wissellaadbak een rit van (vol) en naar (leeg) de terminal of v.v. als volle en lege laadeenheden efficiënt worden uitgewisseld, zou het aantal ritten kunnen afnemen. De maximale extra belasting op een piekdag zou het hoogst kunnen uitkomen met 441 extra vrachtautobewegingen op de Transportweg/Mercuriusweg. Dit is in het scenario dat 2 transportbewegingen per laadeenheid nodig zijn en in het hoogste scenario waarbij op een werkdag 3 spoorshuttles moeten worden afgehandeld.



Figuur 8

Lokale bewegingen van/naar Barneveld Harselaar

Op basis van de huidige vervoersbewegingen en bestaande infrastructuur luidt het advies om vrachtverkeer van en naar de railterminal alleen noord-/zuidwaarts via de Mercurius/Transportweg en de Hanzeweg af te wikkelen, gezien vanaf de rotonde Wencopperweg/Hanzeweg. Met het oog op de huidige weginrichting, verkeersveiligheid en geluidsoverlast is het niet gewenst om vrachtverkeer van en naar railterminal toe te staan op de Wencopperweg (oostwaarts en westwaarts), behalve op het stuk van inrit bij Vink van/naar rotonde Transportweg/Hanzeweg. Vanaf deze rotonde kunnen vrachtwagens of noordwaarts richting A1 of zuidwaarts richting de N800 en A30.

Het volume aan extra vrachtwagenbewegingen is maximaal 500 extra per werkdag in 2030/2035, wanneer de railterminal al enige jaren actief is. Daarvoor zullen er maximaal 3 railshuttles per werkdag worden afgewikkeld op de terminal. Het vrachtvervoer over de weg betreft vervoer van containers, wissellaadbakken en trailers. Dit maximale volume is een piek en wordt zeker niet op alle werkdagen bereikt, want meestal worden er 1 of 2 shuttles per dag afgehaald. Meer dan 3 shuttles per werkdag kunnen in de praktijk ook niet afgehandeld worden, omdat de capaciteit van de railterminal hiervoor te klein is in de huidige lay-out.

De lokale wegen kennen relatief de meeste extra belasting door extra vrachtwagenbewegingen van en naar de railterminal in 2030/2035. De 250 meter Wencopperweg tussen de in- en uitrit van de terminal bij Vink en de rotonde moet verkeerskundig op 500 extra vrachtwagenbewegingen per werkdag ingericht worden, dit vraagt om verbreding.

Afwikkeling transportstromen		
Aandeel via Transportweg/Mercuriusweg (Noord)	90%	90%
Aandeel via Wencopperweg (west)	0%	0%
Aandeel via Hanzeweg (Zuid)	10%	10%
Aandeel via Wencopperweg (oost)	0%	0%
Extra max. vervoersbewegingen per werkdag als er 3 shuttles rijden		
Aandeel via Transport/Mercuriusweg (Noord)	445	445
Aandeel via Wencopperweg (west)	0	0
Aandeel via Hanzeweg (Zuid)	49	49
Aandeel via Wencopperweg (oost)	0	0
Extra max. vervoersbewegingen per werkdag als er 1 shuttle rijdt		
Aandeel via Transport/Merc.weg (Noord)	148	148
Aandeel via Wencopperweg (west)	0	0
Aandeel via Hanzeweg (Zuid)	16	16
Aandeel via Wencopperweg (oost)	0	0

Figuur 9

Afwikkeling transportstromen

Een quickscan van de 250 meter van de Wencopperweg, Mercurius/Transportweg en Hanzeweg heeft geen specifieke potentiële knelpunten opgeleverd voor omwonenden. De Hoefslag is het enige bedrijf dat overlast zou kunnen ondervinden, maar de afstand tot de inrit bij Vink lijkt met ca. 100 meter voldoende. De acties bij inrichting van bedrijventerrein Harselaar Zuid enkele jaren geleden lijkt op hoofdlijnen voldoende geweest om het mogelijke extra vrachtverkeer in de toekomst op te vangen.

Voor de doorgetrokken Mercuriusweg/Transportweg naar het noorden krijgt meer verkeer, tot 445 extra per dag in het scenario dat er 3 railshuttles op die dag aankomen/vertrekken. Dit is bijna een verdubbeling van het huidige volume van 504 vrachtwagens, dat nog groeit naar 2030/2035. Deze weg is na de recente aanpassingen wel op deze groei in volume ingericht en gaat bovendien over bedrijventerrein richting af- en oprit A1. Een mogelijk probleem is er voor bedrijven met op- en afrit direct aan Mercuriusweg/Transportweg. Hier moeten verkeerskundige oplossingen voor worden gevonden. Bij de op- en afrit A1 gaan de meeste vrachtwagens de snelweg op/af, dat is verder geen verkeerskundig probleem voor de gemeente Barneveld.

De Hanzeweg richting het zuiden krijgt ook iets meer verkeer, tot 49 extra per dag in het scenario dat er 3 railshuttles op die dag aankomen/vertrekken. Dit is een beperkte toename op het huidige volume van 826 vrachtwagens, dat nog groeit naar 2030/2035. Ook deze weg is na de recente aanpassingen op deze groei in volume ingericht en komt uit op de N800. Hier is het huidige volume ruim 1.100 vrachtwagens per dag, de toename vormt hier waarschijnlijk ook geen probleem.

Locatie	Huidige vrachtverkeersintensiteit per etmaal in 2022	Bij 3 shuttles per dag	Bij 2 shuttles per dag	Bij 1 shuttle per dag
Doorgetrokken Mercuriusweg Transportweg	504	445	297	148
Hanzeweg, Verbindingsweg naar Wesselseweg	826	49	33	16

Figuur 10

Vrachtverkeersintensiteit per aantal shuttles

Conclusies

De maximaal 500 extra vrachtwagenbewegingen per werkdag van en naar de railterminal in 2030/2035 lijken in de quickscan niet tot extra knelpunten in verkeersafwikkeling en voor omwonenden te leiden. De 250 meter Wencopperweg dient wel verkeerskundig verbeterd te worden en er dient ook aandacht te zijn voor op- en afritten van de bedrijven op Mercurius/Transportweg.

“Wij hebben ons ten doel gesteld om in de nabije toekomst CO2 neutraal te produceren en transporteren. De railterminal gaat hier voor ons een belangrijke bijdrage aan leveren”

Bert Koelewijn, firma Voestalpine

**CO₂UNTDOWN
TO
ZERO**

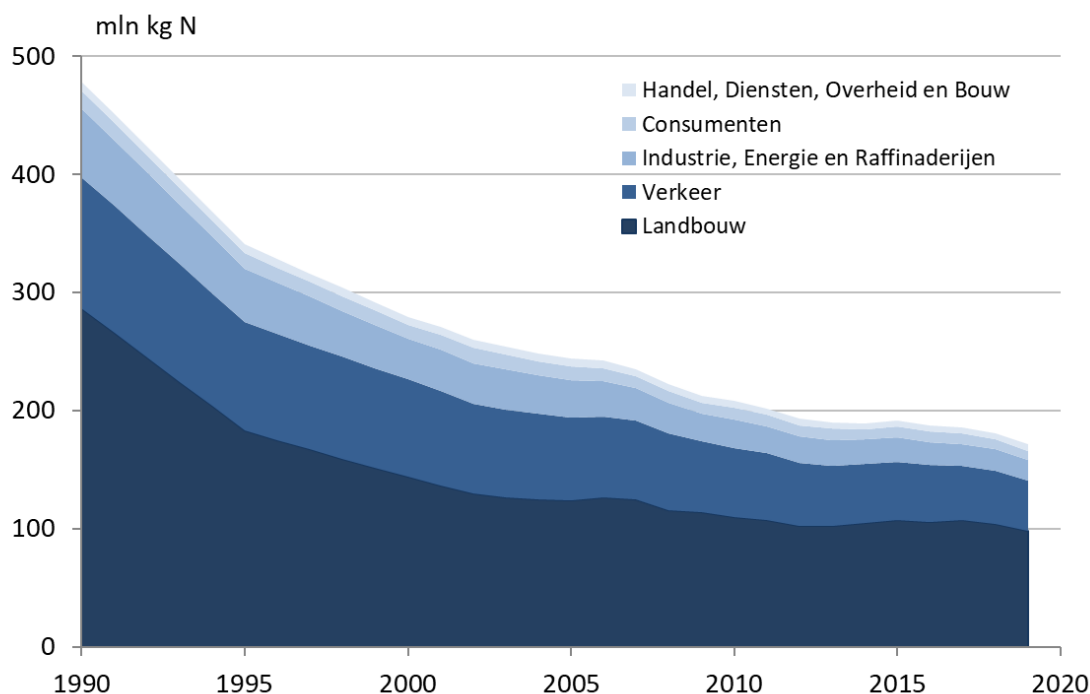
voestalpine
ONE STEP AHEAD.

Nu het aantal verkeersbewegingen ook



bekend zijn, kunnen we doorrekenen wat dit gaat betekenen voor de lokale milieuaspecten. Door over te stappen van wegtransport naar railtransport wordt de emissie van CO₂, NO₂ en PM₁₀ aanzienlijk verminderd, hetgeen bijdraagt aan een gezonder milieu. Ook ontwijkt men op deze manier het financiële risico voor de toekomst, waarvoor de overheid maatregelen aangekondigd heeft met betrekking tot de reductie van CO₂, NO₂ en PM₁₀.

Emissie stikstof per sector



Bron: Emissieregistratie

RIVM/sept21
op basis van www.clo.nl/nl018326

Figuur 11

Emissieregistratie RIVM

Resultaten en conclusies luchtkwaliteit

Om een toets aan de grenswaarden te kunnen uitvoeren is niet alleen de achtergrondconcentratie van belang, maar ook de bijdrage van de ontwikkeling zelf. De achtergrondconcentratie en de geringe bijdrage van het wegverkeer, alsmede de overige emissies leidt in totaal tot onderstaande concentraties.

Stof	Achtergrond	Verkeer	Overig	Totaal	Grenswaarde
Stikstofdioxide (NO ₂)	24,1	1,8	2,0	27,9	40
Fijn stof (PM ₁₀)	19,6	0,21	0,2	20,01	31,2

Figuur 12

Totale concentraties NO₂, PM₁₀

Potentiële emissies per jaar binnen de regio

Op basis van de gekozen uitgangspunten en het berekende resultaat volgt dat de maximale concentraties van de jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ minder is dan de voorgeschreven grenswaarden voor beide stoffen. Op basis hiervan is het aannemelijk dat de voorgenomen ontwikkeling zeer waarschijnlijk niet zal leiden tot een grenswaarde overschrijding. Hierdoor staat de luchtkwaliteit op grond van artikel 5.16, lid 1, onder a verdere besluitvorming zeer waarschijnlijk niet in de weg.

Potentiële besparing CO₂-emissies per jaar binnen en buiten de regio

De jaarlijkse extra besparing van CO₂-emissies is in de situatie met 8 spoorshuttles per week, met 5 treinen/week naar Rotterdam, 2 treinen/week naar Polen en 1 trein/week naar Scandinavië in plaats van wegvervoer, in totaal 25.071 ton. Hiervan wordt 4.848 ton aan CO₂-emissies bespaard op Nederlands grondgebied en 21.213 ton op buitenlands grondgebied.

Op het vervoer over de weg wordt in totaal jaarlijks 32.304 ton aan CO₂-emissies bespaard (er vindt nog steeds voor en natransport via de weg plaats, deze CO₂-emissies worden meegeteld), maar het vervoer over spoor resulteert in 6.234 ton extra CO₂-emissies. De netto besparing aan CO₂-emissies is hiermee jaarlijks 25.071 ton bij deze 8 spoorshuttles per week. Uiteraard zal dit volume aan CO₂ besparing per jaar moeten groeien, deze is minder in de eerste jaren van de terminal, wanneer er minder wekelijkse shuttles zijn.

Per individuele trein is de besparing sterk verschillend: 612 ton per jaar voor een wekelijkse shuttle naar Rotterdam, 457 ton/jaar in NL en 5.791 ton/jaar in het buitenland voor een wekelijkse shuttle naar Poznan en 874 ton/jaar in NL en 9.538 ton/jaar in het buitenland voor een wekelijkse shuttle naar Stockholm.



Resultaten en conclusies stikstofdepositie

Op basis van de beschreven uitgangspunten wordt een depositie berekend van maximaal 0,05 mol/ha/jaar op het Natura 2000-gebied Veluwe. Dit is het enige gebied dat een depositie kent. Op basis van de gekozen uitgangspunten en het berekende resultaat kan geconcludeerd worden dat de terminal in Barneveld niet zondermeer gerealiseerd kan worden. Bij een toename op (bijna) overspannen stikstofgevoelige habitats geldt namelijk een vergunningplicht. Deze vergunning wordt echter onder voorwaarden gegeven. Om verder te kunnen kan gedacht worden aan de volgende oplossingsrichtingen:

Zonder vergunningsplicht:

Verminderen doorzet - Het verlagen van de doorzet leidt tot minder shuttles, vrachtverkeer, inzet reachstacker enzovoorts.

Hoger aandeel elektrische locomotieven - Elektrisch materieel kent geen relevante emissies voor het aspect stikstofdepositie.

Elektrische reachstacker - Elektrisch materieel kent geen relevante emissies voor het aspect stikstofdepositie.

Verlagen emissies vrachtverkeer - Indien het vrachtverkeer wat op de terminal komt voldoet aan de laatste EURO-norm, dan kan worden gerekend met een lagere emissiefactor voor zwaar verkeer dan nu het geval is. Dit kan het geval zijn als de gebruikte vrachtwagens in eigen beheer zijn, of als op de terminal een EURO-norm als eis wordt gesteld.

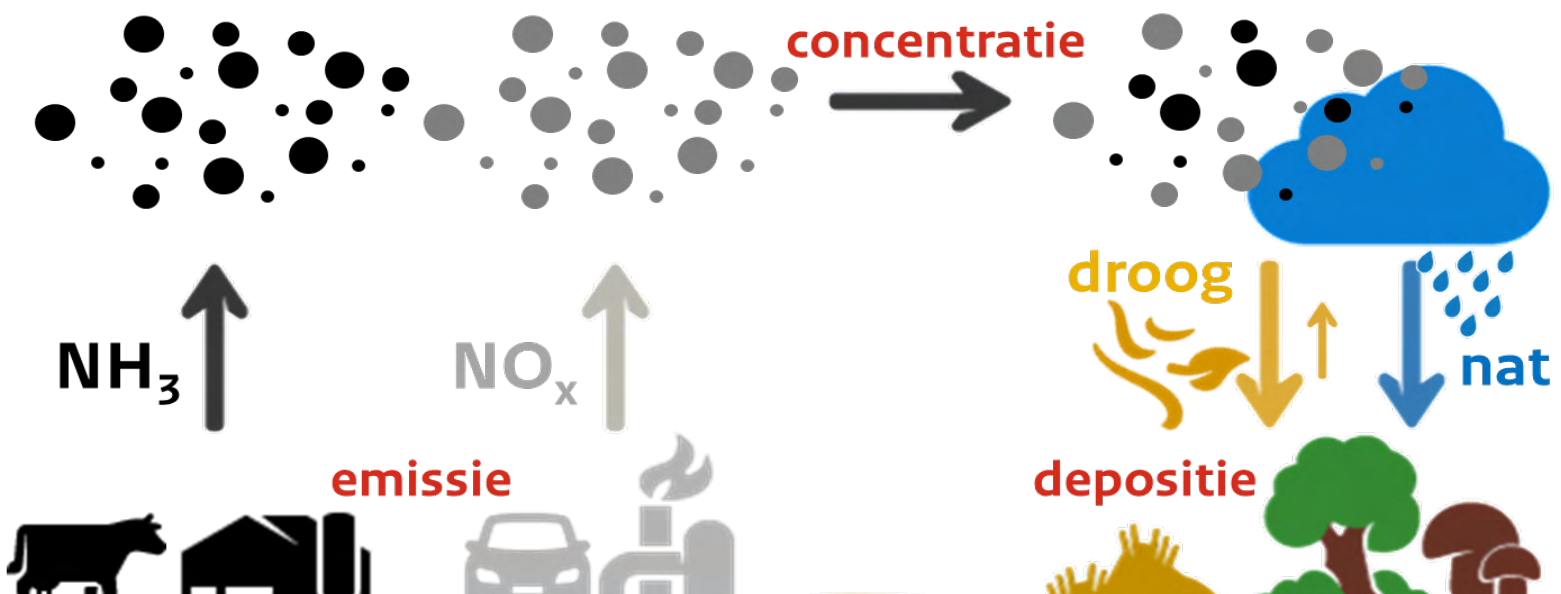
Met vergunningsplicht:

Extern salderen met een bedrijf in de buurt van de Veluwe - Door extern te salderen met een ander bedrijf met depositieruimte, kan een deel of het geheel aan stikstofbijdrage worden tenietgedaan.

Ecologisch beoordelen van de stikstofbijdrage - Indien de bijdrage van de terminal geen significante gevolgen kent voor de beschermde habitats (planten in het natuurgebied), dan kan een vergunning voor de terminal worden verleend.

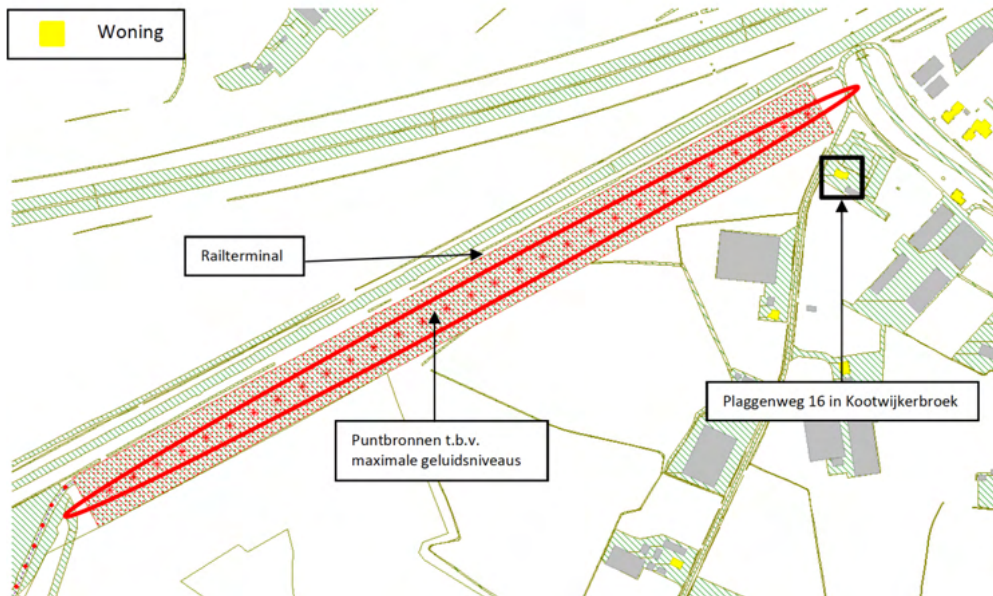
Conclusies geur

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 (indien aanwezig) te minimaliseren zal zijn. Het is dan ook aannemelijk dat een aanvaardbaar geurhinderniveau te borgen is.



Conclusies geluid

Op basis van de quickscan is het 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 op één woning na. Aanvullend onderzoek dient aan te tonen of ook voor de woning aan de Plaggenweg 16 te Kootwijkerbroek aan de normen kan worden voldaan.



Puntbronnen t.b.v. maximale geluidsniveaus

Figuur 13

TECHNOLOGIE

De railterminal in Barneveld ambieert de integratie van een systeem dat de oplossing biedt voor kraanbare én niet-kraanbare trailers. De innovatie en techniek van CargoBeamer biedt dit systeem. Een CargoBeamer terminal bestaat uit een Gate-module met rijweg, beladingsspoor en parkeerspoor alsmede een horizontale overslaginrichting. De trein kan van beide kanten worden beladen. Hierdoor kan de trein, afhankelijk van het aantal gates, zeer snel worden gelost en beladen (de hoogste snelheid is 15 minuten voor een hele trein). Trailers worden door de chauffeur opgesteld, die vervolgens de terminal kan verlaten.

De los- en laadtijd per wagon is rond de 15 minuten per eenheid (containers, kraanbare én niet-kraanbare trailers). Daarnaast kan er ook gewerkt worden met een reachstacker, waarbij eenheden individueel op de trein geplaatst worden.

Klik hier voor twee video's waarin alles helder uitgelegd wordt: <https://youtu.be/l9RfYoNWBI> & <https://youtu.be/sxG8ZFymbCk>



INVESTEERDERS

Na een uitgebreide analyse en doorlichting van de potentiële gegadigden is er inmiddels een serieuze exploitant voor de eventuele realisering en exploitatie van een railterminal in de gemeente Barneveld gevonden.

De potentiële exploitant is een internationale, wereldwijde speler die betrouwbare en milieuvriendelijke systemen aanbiedt voor het vervoer van alle type trailers (kraanbaar én niet-kraanbaar) en containers per spoor.

Zie de ondertekening van een Letter of Intent tussen de beoogde exploitant en de Stuurgroep Railterminal Barneveld/Foodvalley van de BIK in de bijlage.



CONCLUSIES

De doelstelling van het project railterminal is het realiseren van een gewenste duurzame ruimtelijk-economische structuurversterking, waarbij de railterminal zorgt voor versterking van de logistieke hub-functie en daarmee de economische aantrekkingskracht voor met name vestiging en uitbreiding van bedrijven. Deze doelstelling draagt bij aan de verdere economische ontwikkeling van de gemeente Barneveld en de versterking van de regionale economische ontwikkelingen. De ontwikkeling van de railterminal kan hierbinnen een belangrijke functie vervullen en bovendien bijdragen aan de verduurzaming van transport.

Op basis van de bevindingen kan worden geconcludeerd dat er nadrukkelijk kansen en mogelijkheden zijn voor de ontwikkeling van de railterminal Barneveld. Tevens voldoet Barneveld aan de criteria van de provincie Gelderland om in aanmerking te komen als mogelijke vestigingslocatie. De volumes zijn in dergelijke mate om de mogelijke railterminal economisch positief te kunnen exploiteren. De stuurgroep is in een vergevorderd stadium in de gesprekken met een zeer ervaren exploitant die in de railterminal Barneveld een positieve businesscase ziet. De inmiddels getekende LOI is bijgevoegd.

Het realiseren van een railterminal in Barneveld sluit aan bij de structuurvisies van de verschillende overheden. Duurzaamheid, bereikbaarheid, concurrentiepositie, een gezonde arbeidsmarkt en een welvarende gemeente staan hierin centraal. Specifiek voor Barneveld geldt dat het realiseren van een railterminal de Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley kan versterken.

Transport is een onderdeel van duurzaam ondernemen, duurzaamheid wordt zelfs gezien als de license to produce. Ondernemers geven dan ook aan dat de komst van een mogelijke railterminal essentieel is om duurzaam produceren en transporteren te kunnen waarborgen in de toekomst. Berekend is een vermindering van 25.000 ton CO₂ per jaar (goed voor het jaarlijks van de weg halen van 7.400 personenauto's). Per individuele trein is de besparing sterk verschillend: 612 ton per jaar voor een wekelijkse shuttle naar Rotterdam, 457 ton/jaar in NL en 5.791 ton/jaar in het buitenland voor een wekelijkse shuttle naar Poznan en 874 ton/jaar in NL en 9.538 ton/jaar in het buitenland voor een wekelijkse shuttle naar Stockholm.

Op basis van trends in de statistieken van het CBS en de geprognosticeerde groei van de economie in de komende jaren, neemt naar verwachting ook de intensiteit van het goederentransport over de weg toe. Dit betekent dat de bereikbaarheid van de Regio Foodvalley en de gemeente Barneveld in de komende jaren een nog grotere aandacht behoeft.

De onderzoeken door Buck met betrekking tot vervoersbewegingen en Antea met betrekking tot milieueffecten tonen aan dat er geen knelpunten zijn voor het realiseren van een mogelijke railterminal in Barneveld. Voor zover bekend zijn er qua locatie en spooransluitingen geen beperkingen voor het realiseren van een mogelijke railterminal in Barneveld.

Door aan te sluiten bij een internationaal georiënteerde en ervaren exploitant, kan er gebruik gemaakt worden van het meest innovatieve concept voor traileroverslag bij het realiseren van een railterminal in Barneveld. Het effect is het een zeer efficiënt systeem en tevens het bereik van een wereldwijd netwerk. Ondernemers in de gemeente Barneveld geven dit ook aan als nadrukkelijke wens.

AANBEVELINGEN

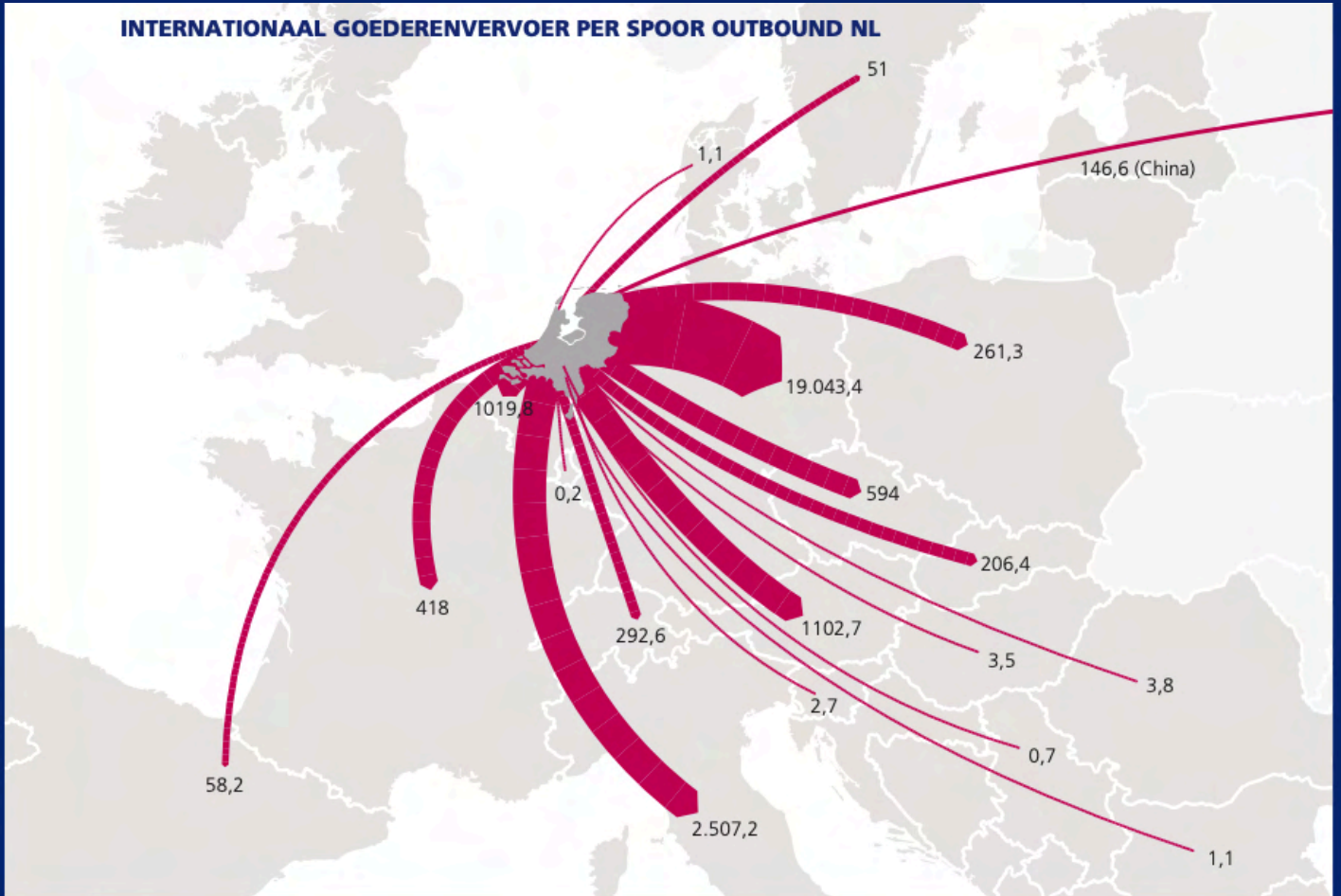
Op basis van de conclusies hebben we de volgende aanbevelingen:

- ✔ Goedkeuring van de raad voor verdere vervolgstappen.
- ✔ Vervolggesprekken inplannen met vastgoedeigenaar voor vastlegging van afspraken.
- ✔ Vervolggesprekken inplannen met potentiële exploitant voor verdere vervolgstappen.
- ✔ Vervolggesprekken inplannen met alle overheden (rijk, provincie, Regio Foodvalley en gemeente Barneveld).
- ✔ Vervolggesprekken inplannen met Logitech en ProRail.
- ✔ Vervolggesprekken inplannen met andere stakeholders.

BIJLAGEN

1. Quick scan Buck Consultancy International.
2. Quick scan Antea Group Luchtkwaliteit.
3. Quick scan Antea Group Stikstofdepositie.
4. Quick scan Antea Group Geluid.
5. Quick scan Antea Group Geur.
6. Letter of Intent (LoI).

INTERNATIONAAL GOEDERENVERVOER PER SPOOR OUTBOUND NL



Cijfers x 1.000 ton Bron: CBS

INTERNATIONAAL GOEDERENVERVOER PER SPOOR INBOUND NL

