

Afdeling: Ruimtelijke Ontwikkeling
Behandelaar: T.W. Wagteveld
Telefoonnummer: 14 0342

Voorstelnr. 1243
Barneveld, 11 februari 2021
Portefeuillehouder: D.J. Dorrestijn-Taal

Ter kennisname naar de raad
Nummer beleidsproduct:

Op overzicht Bestaand beleid (website)

Onderwerp: Behoefteteonderzoek Railterminal Barneveld

Gevraagde beslissing:

1. Kennis te nemen van het in opdracht van de gemeente Barneveld en de BIK Barneveld uitgevoerde behoefteonderzoek 'Barneveld Duurzaam Bereikbaar' met betrekking tot de Railterminal Barneveld;
2. Kennis te nemen van de in het onderzoek beschreven conclusies en aanbevelingen;
3. In te stemmen met de memo aan de gemeenteraad;
4. In te stemmen met het vervolg, zoals in de memo aan de gemeenteraad beschreven;
5. Het besluit, het behoefteonderzoek en de memo niet openbaar te verklaren tot en met het te organiseren persgesprek op 23 februari 2021 om 9.30 uur.

1. Inleiding

De behoefte aan een Railterminal Barneveld – langs het spoor Amersfoort-Apeldoorn bij Harselaar – is onverminderd groot. Dat is een van de belangrijkste conclusies van het behoefteonderzoek dat in opdracht van de gemeente Barneveld en de BIK Barneveld is gehouden. Een relatief groot aantal bedrijven in en rond Barneveld gaf aan van deze terminal gebruik te willen maken om containers of bulkgoederen te (laten) vervoeren.

Het is niet de eerste keer dat onderzoek is gedaan naar de (on)mogelijkheden van een goederenoverslag in Barneveld. Het laatste onderzoek werd in 2016 gedaan door Buck Consultants. Naar aanleiding daarvan stelde de gemeenteraad geld beschikbaar (overigens net als de provincie Gelderland en de firma Vink Holding B.V.) om het plan door ProRail uit te laten werken.

De gemeente Barneveld en de BIK Barneveld spraken af, mede omdat de firma Vink en een potentiële exploitant besloten om zich terug te trekken, eerst opnieuw een actuele behoeftepeiling uit te voeren en deskundigen te raadplegen over de kansen voor een Railterminal Barneveld, alvorens de plannen verder uit te werken.

Onderzoek

Het recente onderzoek van de gemeente Barneveld en de BIK Barneveld bestond uit twee delen:

- Interviews met bedrijven die mogelijk belangstelling zouden kunnen hebben voor een goederenoverslaglocatie in Barneveld;
- Interviews met deskundigen en bezoeken aan railterminals in Nederland.

Conclusies

De belangrijkste conclusies van het onderzoek zijn:

- De meeste (succesvolle) railterminals liggen langs de oost-west-assen in Nederland. Dat geldt ook voor het initiatief in Barneveld. De Railterminal Barneveld wordt daarmee onderdeel van de internationaal belangrijke TEN-T Corridor North Sea-Baltic States waarmee de verbinding naar Midden- en Noord-Europa is gegarandeerd.
- Een relatief groot aantal bedrijven gaf aan van de terminal gebruik te willen maken om containers of bulkgoederen te (laten) vervoeren.
- De kansen voor een Railterminal Barneveld nemen toe als naast het verladen van containers en bulkgoederen ook andere diensten worden aangeboden, zoals bijvoorbeeld warehousing (opslag van containers) en het repareren van containers.
- De Railterminal Barneveld zou niet alleen containers (en bulkgoederen) moeten verladen, maar ook trailers (waarmee de Railterminal Barneveld zich direct van andere terminals kan onderscheiden).
- Het is verstandig op zoek te gaan naar een ervaren exploitant die de Railterminal Barneveld (zelfstandig of als 'satelliet' van een elders al opererende terminal) exploiteert. Het is aan te beleven bij die zoektocht ook de provincie Gelderland te betrekken.

Vervolg

De conclusies van het onderzoek onderstrepen dat er nog altijd kansen zijn voor de komst van een Railterminal Barneveld, maar dat het daarvoor van belang is om in contact te komen met ervaren

exploitanten. Het voorstel is om die vervolgstap nu te gaan zetten en de gemeenteraad vóór de zomer over de uitkomsten van dat traject te informeren. Het moet dan duidelijk zijn of er exploitanten interesse hebben getoond om deze terminal daadwerkelijk te gaan exploiteren (en welke investeringen daarvoor nodig zijn).

De gemeenteraad heeft het college – bij motie – gevraagd om het onderzoek naar de haalbaarheid van een railterminal af te ronden. Belangrijk onderdeel daarvan is het onderzoeken of er exploitanten bereid zijn deze Railterminal Barneveld te gaan exploiteren. Hoewel daarover dus pas vóór de zomer duidelijkheid moet zijn, is het wel goed om de gemeenteraad te informeren over het behoefteonderzoek dat is gehouden, conclusies en aanbevelingen die zijn gedaan en de vervolgstappen die nu worden voorgesteld. Dat gebeurt aan de hand van de bij dit voorstel gevoegde memo aan de raad.

2. Beoogd effect

a) Meetbaar effect: Het informeren van de gemeenteraad over het behoefteonderzoek met betrekking tot het realiseren van een Railterminal Barneveld, conclusies en aanbevelingen die in dit onderzoek zijn gedaan en welke vervolgstappen worden voorgesteld.

b) Maatschappelijk effect: De Railterminal Barneveld draagt bij aan het versterken van het ondernemersvestigingsklimaat in Barneveld en helpt ook de CO2-uitstoot te verminderen. Goederenvervoer zal ook de komende jaren in omvang blijven toenemen.

3. Argumenten

Gezien de conclusies van het onderzoek ligt het als volgende stap voor de hand – samen met de BIK Barneveld – op zoek te gaan naar een exploitant voor de Railterminal Barneveld.

4. Kanttekeningen

De gemeente Barneveld zal eventueel te realiseren Railterminal Barneveld niet zelf gaan exploiteren. Het is daarom – voordat elke volgende stap kan worden gezet – belangrijk dat eerst en vooral een exploitant wordt gevonden die de Railterminal Barneveld wil exploiteren.

5. Financiën

N.v.t.

6. Uitvoering

- Planning: Het behoefteonderzoek met betrekking tot de Railterminal Barneveld wordt 23 februari 2021 tijdens een persgesprek toegelicht door de gemeente Barneveld en de BIK Barneveld.
- Communicatie: De gemeente Barneveld en de BIK Barneveld geven een gezamenlijk persbericht uit.
- Evaluatie/controle: N.v.t.

7. Bijlagen

Behoefteonderzoek Railterminal Barneveld 'Barneveld Duurzaam Bereikbaar' (2020/2021)

Raadsmemo Behoefteteonderzoek Railterminal Barneveld

Datum: 11 februari 2021

Onderwerp: Behoefteteonderzoek Railterminal Barneveld + Vervolgproces

Ter attentie van: De raad

Afzender: College van B&W

Portefeuillehouder: D.J. Dorrestijn-Taal

Mail behandelaar b.rebel@barneveld.nl *Telefoonnummer* 0342-495375
06-22565914

Samenvatting

De behoefte aan een Railterminal Barneveld langs het spoor Amersfoort-Apeldoorn bij Harselaar is onverminderd groot. Dat is een van de belangrijkste conclusies van het behoefteteonderzoek dat in opdracht van de gemeente Barneveld en de BIK Barneveld is gehouden. Het voorstel van het college is om nu een vervolgstap te zetten en, samen met de BIK Barneveld, op zoek te gaan naar een (ervaren) exploitant.

Doel

Het college wil de gemeenteraad door middel van dit memo tussentijds informeren over wat de afgelopen periode is gebeurd, wat de belangrijkste conclusies en aanbevelingen zijn, welke vervolgstappen worden gezet en wanneer over de uitkomst daarvan een terugkoppeling aan de gemeenteraad kan worden gegeven.

Inhoud

De behoefte aan een Railterminal Barneveld langs het spoor Amersfoort-Apeldoorn bij Harselaar is onverminderd groot. Dat is een van de belangrijkste conclusies van het behoefteteonderzoek dat in opdracht van de gemeente Barneveld en de BIK Barneveld is gehouden.

Een relatief groot aantal bedrijven in en rond Barneveld gaf aan van deze terminal gebruik te willen maken om containers of bulkgoederen te (laten) vervoeren. Het is niet de eerste keer dat onderzoek is gedaan naar de (on)mogelijkheden van een goederenoverslag in Barneveld. Het laatste onderzoek werd in 2016 gedaan door Buck Consultants. Naar aanleiding daarvan stelde de gemeenteraad geld beschikbaar (overigens net als de provincie Gelderland en de firma Vink Holding B.V.) om het plan door ProRail uit te laten werken.

De gemeente Barneveld en de BIK Barneveld spraken af, mede omdat de firma Vink en een potentiële exploitant besloten om zich terug te trekken, eerst opnieuw

een actuele behoeftepeiling uit te voeren en deskundigen te raadplegen over de kansen voor een Railterminal Barneveld.

Onderzoek

Het recente onderzoek van de gemeente Barneveld en de BIK Barneveld bestond uit twee delen:

- Interviews met bedrijven in en om Barneveld die wellicht belangstelling zouden kunnen hebben voor een goederenoverslaglocatie in Barneveld;
- Interviews met deskundigen en bezoeken aan railterminals in Nederland.

Conclusies

De belangrijkste conclusies van het onderzoek zijn:

- Vrijwel alle succesvolle railterminals liggen langs de oost-west-assen in Nederland. Dat zou ook gelden voor de Railterminal Barneveld. Deze terminal wordt daarmee onderdeel van de internationale TEN-T Corridor North Sea-Baltic States waarmee de verbinding naar Midden- en Noord-Europa is gegarandeerd.
- Een relatief groot aantal bedrijven gaf aan van deze terminal gebruik te willen maken om containers of bulkgoederen te (laten) vervoeren.
- De kansen voor een Railterminal Barneveld nemen toe als naast het verladen van containers en bulkgoederen ook andere diensten worden aangeboden, zoals bijvoorbeeld warehousing (opslag van containers) en reparatie van containers.
- De Railterminal Barneveld zou niet alleen containers (en bulkgoederen) moeten verladen, maar ook trailers (waarmee de Railterminal Barneveld zich direct van andere terminals kan onderscheiden).
- Het is verstandig op zoek te gaan naar een ervaren exploitant die de Railterminal Barneveld (zelfstandig of als 'satelliet' van een elders al opererende terminal) exploiteert. Het is aan te bevelen bij die zoektocht ook de provincie Gelderland te betrekken.

De conclusies van het onderzoek onderstrepen dat er nog altijd kansen zijn voor de komst van een Railterminal Barneveld, maar dat het daarvoor van belang is om in contact te komen met ervaren exploitanten.

Het voorstel is om die vervolgstap nu te gaan zetten en de gemeenteraad vóór de zomer over de uitkomsten van dat traject te informeren. Het moet dan duidelijk zijn of er exploitanten interesse hebben getoond om de terminal in Barneveld daadwerkelijk te gaan exploiteren (en welke investeringen daarvoor nodig zijn). Het college wil met deze stap (en met de nu beschikbare uitkomsten van het behoefteonderzoek onder bedrijven) gevolg geven aan de door de raad aangenomen motie.

Vervolg

De gemeente Barneveld en de BIK Barneveld maken – op basis van het behoefteonderzoek – een position paper en gaan op zoek naar mogelijke exploitanten voor de exploitatie van de Railterminal Barneveld.

Het college informeert de gemeenteraad uiterlijk 1 juli 2021 over de uitkomsten van die zoektocht en de eventuele gevolgen daarvan.

**STRAVIMI
EXECUTIVE TOUCH**

**BARNEVELD
DUURZAAM
BEREIKBAAR**

2020/2021

ONDERZOEKSRAPPORT RAILTERMINAL BARNEVELD

IN OPDRACHT VAN DE GEMEENTE BARNEVELD EN DE BARNEVELDSE INDUSTRIËLE KRING

Managementsamenvatting deel I

Het is van groot belang dat bedrijven in Barneveld ook in de toekomst bereikbaar blijven en dat de bereikbaarheid kan worden gegarandeerd. De wens om een railterminal te ontwikkelen sluit aan bij deze noodzaak.

Aanvullend spelen belangrijke vraagstukken als de toenemende groei van het wegverkeer en de overheidsmaatregelen om CO2-emissie te reduceren, waardoor het belangrijk is om na te gaan op welke wijze de mobiliteit in de toekomst het beste kan worden vormgegeven.

De ontwikkeling van de railterminal kan hierbinnen een mogelijk belangrijke functie vervullen en bovendien bijdragen aan de verduurzaming van transport.

In de periode september-december 2020 is

in opdracht van de Barneveldse Industriële Kring (BIK) en de gemeente Barneveld door Stravimi en Executive Touch onderzoek uitgevoerd naar de wenselijkheid en haalbaarheid van de ontwikkeling van een railterminal in Barneveld.

Op basis van de bevindingen kan worden geconcludeerd dat er nadrukkelijk kansen en mogelijkheden zijn voor de ontwikkeling van een railterminal in de provincie Gelderland.

Barneveld voldoet aan de criteria van de provincie Gelderland om in aanmerking te komen als mogelijke vestigingslocatie.

Dit, gezien het feit dat Barneveld als belangrijke hub-locatie kan fungeren voor de internationale TEN-T Corridor North Sea-Baltic States.



ONDERZOEKSRAPPORT RAILTERMINAL BARNEVELD

IN OPDRACHT VAN DE GEMEENTE BARNEVELD EN DE BARNEVELDSE INDUSTRIËLE KRING

Managementsamenvatting deel II

Voor dit rapport zijn diepte-interviews met belangrijke stakeholders en direct betrokken ondernemers in de omgeving afgenomen. Zo is er een beeld ontstaan op welke wijze zij naar de wenselijkheid en de haalbaarheid kijken en hoe een eventuele railterminal in de toekomst kan worden gerealiseerd.

Aanvullend heeft in samenwerking met Barneveld Tomorrow een groep studenten van de minor Circulaire Economie van de Hogeschool van Arnhem & Nijmegen een deel van de deskresearch uitgevoerd.

In dit onderzoeksrapport is een analyse gemaakt van de haalbaarheid van een railterminal in Barneveld op basis van volumes en veranderde regelgeving/omstandigheden.

Hierbij denkend aan: stikstof/milieu, verdikking op de snelwegen en de vernieuwde beperkende regelgeving met betrekking op het transport over de wegen naar Rotterdam (reductie van 40% per as).

Met het oog op de actuele volumes in de regio is gebruik gemaakt van de uitslag van de enquêtes van ondernemers uit de omgeving, een extrapolatie van de geschatte volumes uit de marktverkenning van 2014 en statistieken van het CBS.

Het onderzoek toont aan dat een groot deel van de ondervraagde organisaties vanuit de bedrijfsvoering aanknopingspunten ziet voor samenwerking met een toekomstige railterminal.



INHOUDSOPGAVE

Aanknopingspunten en inzichten railterminal	pagina 1
Vooronderzoeken	pagina 7
Visie Barneveldse ondernemers	pagina 8
Visie overheden	pagina 12
Inbound en outbound logistiek	Pagina 17
Ontwikkelingen op macroniveau	pagina 24
Verkeerscongestie	pagina 27
Stikstof- en CO2-emissie	pagina 28
Subsidie	pagina 29
Conclusie en aanbevelingen	pagina 30
Bronvermeldingen	pagina 33

AANKNOPINGSPUNTEN EN INZICHTEN RAILTERMINALS

Met het oog op de ontwikkeling van een railterminal in Barneveld is er gekeken naar aanknopingspunten en inzichten bij reeds bestaande railterminals

Er zijn interviews afgenomen met onder andere Cabooter Group (Venlo), Railport Brabant (Tilburg), Euroterminal Coevorden (Coevorden) en Railgood.

De railterminals in Nederland bevinden zich met name aan drie spoorlijnen van West naar Oost.

De meest Zuidelijke spoorlijn begint in de haven van Rotterdam en loopt door Noord-Brabant. De spoorlijn komt langs de grote steden naar Venlo direct de rest van Europa in. Aan deze spoorlijn bevinden zich terminals in Tilburg, Eindhoven en Venlo.

De volgende spoorlijn is de welbekende Betuweroute die ook start in de haven van Rotterdam. De route loopt verder via Tiel door de Betuwe en gaat bij Zevenaar de grens over naar Duitsland, momenteel wordt hier ook nog gewerkt aan een

uitbreiding van de capaciteit van het spoor (Ministerie van Infra en Waterstaat, 2019).

Vanuit de haven van Rotterdam lopen er dus twee trajecten naar de Duitse grens:

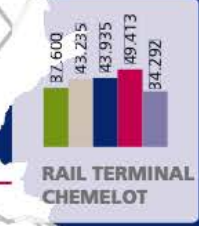
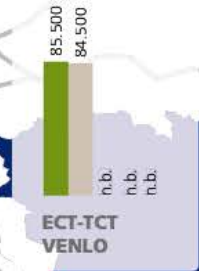
1. Rotterdam-Venlo (Brabantroute);
2. Rotterdam-Valburg (Betuweroute).

In het potentieel nieuwe derde traject kan Barneveld een belangrijke hub-functie vervullen (Rotterdam-Bad-Bentheim).

Buiten deze hoofdtrajecten van het goederenvervoer in Nederland, bevindt zich ook een grote railterminal in Coevorden (Drenthe).

Zie voor een compleet overzicht van de railterminals het figuur op de volgende pagina met de ontwikkeling van het aantal overgeslagen containers per jaar van 2014 tot en met 2018.





AANKNOPINGSPUNTEN EN INZICHTEN RAILTERMINALS

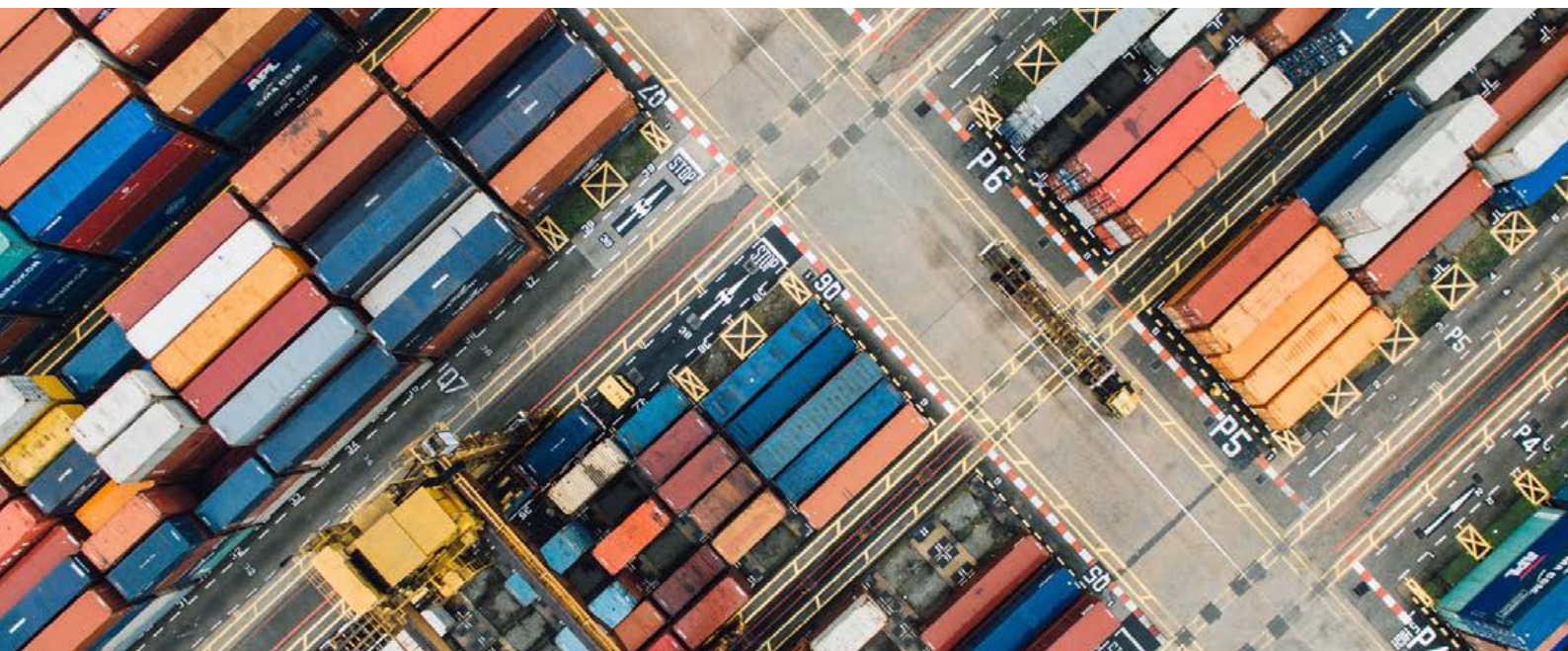
De railterminals in het binnenland van Nederland vormen een “extended gate” (Rail Cargo, 2019) voor de Rotterdamse Haven

De railterminals vormen steeds meer een verbinding voor heel Europa. Zo is de railterminal in Coevorden een veelgebruikte doorgang richting Scandinavië en dan met name naar Zweden. Tilburg heeft met haar railterminal een heel goede verbinding naar Polen en tegenwoordig loopt deze verbinding zelfs door naar China via de zijderoute. Daarnaast is de railterminal in Venlo het uitstekende voorbeeld voor de verbinding naar Italië en Oost-Europa.

Een goed voorbeeld van een barge terminalgroep (containervervoer via het water) is BCTN. In 1987 is BCTN gestart met de eerste succesvolle Nederlandse railterminal in Nijmegen. Inmiddels is het bedrijf de grootste inland terminalgroep met terminals in Alblaserdam,

Beringen (B), Den Bosch, Geel (B), Meerhout (B), Nijmegen, Roermond en Venray.

Zij bieden met deze barge terminals een uitstekend alternatief voor het vervoer van containers over de weg en hebben een dagelijkse verbinding van de terminals met de zeehavens Rotterdam, Antwerpen en Zeebrugge. Vervoer over water is niet alleen een duurzame, maar ook een kostenefficiënte manier van transport. Omdat de klanten van BCTN grotendeels binnen een straal van 60 km van de terminals gevestigd zijn, zijn zij flexibel en accuraat in het leveren of afhalen van containers (BCTN, z.d.). Echter, doorlooptijden zijn langer en het is wel duidelijk minder flexibel dan rail- en wegvervoer.



AANKNOPINGSPUNTEN EN INZICHTEN RAILTERMINALS

De railterminal in Tilburg (GVT) heeft ingespeeld op de realisatie van de zijderoute van Rotterdam naar China

Door middel van deze nieuwe corridor van GVT en daarbij een railterminal in Polen, is de vraag naar het railvervoer flink gegroeid.

Voor de realisatie van het extra spoor bij de railterminal in Tilburg heeft men vier jaar moeten wachten op een onderzoek van ProRail, belangrijk is dus dat er goed wordt gekeken

Voor de realisatie van een soortgelijke railterminal in Barneveld is een grote investering nodig. Voordat een railterminal gerealiseerd kan worden, is het dus ook noodzakelijk om te kijken welke ondernemingsvorm wordt gehanteerd voor de realisatie. Het voorgaande voorbeeld in Tilburg is gerealiseerd vanuit een investering door GVT Intermodal zelf.

Verder kan er gesteld worden dat er een grote vraag vanuit Provincie Gelderland is

naar een railterminal. Dit voorbeeld betreft de mogelijke realisatie van een railterminal in Valburg. De beginfase is gestart door de provincie Gelderland in samenspraak met ondernemers. Duidelijk is dat de het initiatief voor deze railterminal in Valburg komt vanuit de provincie, met als doel om Gelderland een schakelfunctie te geven met betrekking tot de overslag van goederen (Railterminal Gelderland, 2019).

Echter, voor het gebied Midden-Nederland is het van essentieel belang dat Barneveld als hub-functie gaat fungeren. Dit omdat de route via Valburg niet langs de veel gevraagde en essentiële route Bad-Bentheim loopt.

De provincie heeft middelen beschikbaar voor het vergroten van de spoorcapaciteit op deze lijnen (Visie voor een bereikbaar Gelderland), hierin is de railterminal in Barneveld een noodzakelijke aanvulling.





AANKNOPINGSPUNTEN EN INZICHTEN RAILTERMINALS

Bij een mogelijke realisatie van de railterminal in Barneveld zal er moeten worden nagedacht over de distributie van de lokale goederen

Uit de interviews met exploitanten van bestaande railterminals kwamen de volgende conclusies naar voren:

- Het advies gaat uit naar een ervaren bestaande exploitant;
- Vroegtijdig de nationale en provinciale overheden, alsmede de gemeente meenemen in het proces;
- Added value: afstemmen met lokale transporteurs of zij een rol willen hebben in de distributie van de railterminal naar de eindbestemming en het bieden van cross-docking, semi-trailer handeling en/of warehousing. Dit is medebepalend of er een exploitant moet komen die een volledige dienstverlening à la railterminal Tilburg gaat exploiteren of alleen de containerverlading gaat organiseren.
- Voor het warehousing onderdeel hebben zich ook lokale bedrijven reeds aangeboden;
- Alle exploitanten bevelen Logitech aan als partner/procesbegeleider;
- Barneveld wordt een nóg aantrekkelijke vestigingsplaats als de railterminal een full-package concept gaat aanbieden. Hierbij is het wel van belang dat er voldoende industriegrond beschikbaar is;
- Een railterminal is interessant voor omliggende bedrijven in een actieradius van maximaal 100 km;
- Door het aanbieden van semi-trailer overslag is Barneveld onderscheidend en daarmee wordt de mogelijkheid geboden om het wegennet direct te ontlasten door opleggers op het spoor te plaatsen.



VOORONDERZOEKEN

In de afgelopen jaren zijn er verschillende vooronderzoeken uitgevoerd voor de ontwikkeling van een railterminal in Barneveld

Inventarisatieonderzoek transportvolumes (B-IC Advice - 2014)

In mei 2014 is er een onderzoek uitgevoerd door B-IC Advice.

Dit onderzoek heeft betrekking gehad op de container- en bulktransportstromen van bedrijven in een straal van 25 kilometer rondom Barneveld. Op basis van deze gegevens is er een inschatting gemaakt van de railtransportpotentie in volumes per jaar.

Belangrijkste conclusie in 2014:

In de basis wordt er ruim voldoende volume getransporteerd in de regio Barneveld voor de ontwikkeling en exploitatie van een railterminal.

Studie Logitech en Prorail

De toenmalig potentiële exploitant 2014 (Vink) heeft de studie met Logitech en Prorail beschikbaar gesteld (tekeningen Vink, 2014).

Wij adviseren tijdens de verdiepingsfase gebruik te maken van deze informatie.

Verkenning van de haalbaarheid (Buck Consultants - 2016)

In april 2016 is een verdiepend haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd door Buck Consultants. Dit onderzoek is opgebouwd uit een economisch en financieel haalbaarheidsonderzoek.

Belangrijkste conclusie in 2016:

Het spoorvervoer vanaf de railterminal in Barneveld kan met name concurrerend worden op lange afstanden.

Position paper (Barneveld - 2020)

De gemeente Barneveld heeft in januari 2020 een "position paper" opgesteld. Hierin is vermeld wat er tot dusver al is gebeurd, waar men nu in het proces van de realisatie staat en wat er nog gedaan moet worden om de gewenste situatie te bereiken.

Duidelijk is geworden welke stappen er ondernomen moeten worden om de railterminal daadwerkelijk te kunnen realiseren.

Dit haalbaarheidsonderzoek is stap 1.

VISIE BARNEVELDSE ONDERNEMERS

Ondernemingen die geïnterviewd zijn

Agro Merchants

Agruniek

Rijnvallei

Arla Foods

Nijkerk

Benegas

Berg Toys

Bieze Group

Bosch Beton

Brezan

Bruil

Continental

Coöperatie "De Valk Wekerom"

DB Schenker

De Heus voeders

Defensie Legerplaats

Denkavit

DO-IT Organic

Falk Bouwsystemen

Ferdinand Zandbergen

Flexiforce

G. van Beek & Zn.

Grolleman Coldstores

H&S Group

Habasit

Havi Logistics

Interface Flor

Jan Zandbergen

Jansen Poultry

Jonker en Schut

Kooltrans

Korpershoek

Moba

Ned Deck Marine

P. Bos

PBG

Plantion

Struik

Trouw

Twilmij

Van Amerongen, Kamphuis

Van Deuveren

Van Drie Group

Van Kommer

Van Reenen

Vermeij

Vink

Voest Alpine Polynorm

Vreugdenhil

Vrieshuis Lagemaat



VISIE BARNEVELDSE ONDERNEMERS

Het onderzoek naar de visie van ondernemers in Barneveld e.o. met het oog op de ontwikkeling en haalbaarheid van deze railterminal

De 48 ondernemers die benaderd zijn, hebben de vraag gekregen over hun visie op het gebied van duurzaamheid. De ondernemers zien transport en logistiek een verlengstuk van hun eigen duurzaamheidsstrategie. Ze zijn allemaal van mening dat er binnen het transport veel mogelijkheden zijn om te verduurzamen en dat deze mogelijkheden ook benut moeten worden.

De belangrijkste argumenten zijn klimaatdoelstellingen en de beperkingen van Havenbedrijf Rotterdam per 2025, tevens verkeerscongestie. De oplossing kan dus bestaan in de vorm van een railterminal in de regio Barneveld. Deze verduurzaming geldt voor sommige ondernemers voor containertransport maar er zijn ook ondernemers die bulktransport

hebben in de vorm van zand, grind en/of grond.

Uit alle gesprekken met betrokken ondernemers kwam naar voren dat zij het uiterst belangrijk vinden dat de railterminal door een ervaren exploitant moet worden geëxploiteerd. De ondernemers willen de railterminal zelf niet exploiteren. Hiervoor moet er een exploitant komen die ervaring heeft met het runnen van een dergelijke terminal. Tevens wordt er gedacht aan de mogelijkheden van secundaire voordelen zoals warehousing en het regelen van transportdocumenten.

Hierdoor wordt de aantrekkelijkheid van de railterminal verhoogd. Een andere belangrijke eis is de bereikbaarheid en infrastructuur voor vrachtverkeer naar bedrijven en vice versa.



VISIE BARNEVELDSE ONDERNEMERS

Groeiverwachtingen van bedrijven & duurzaam transport

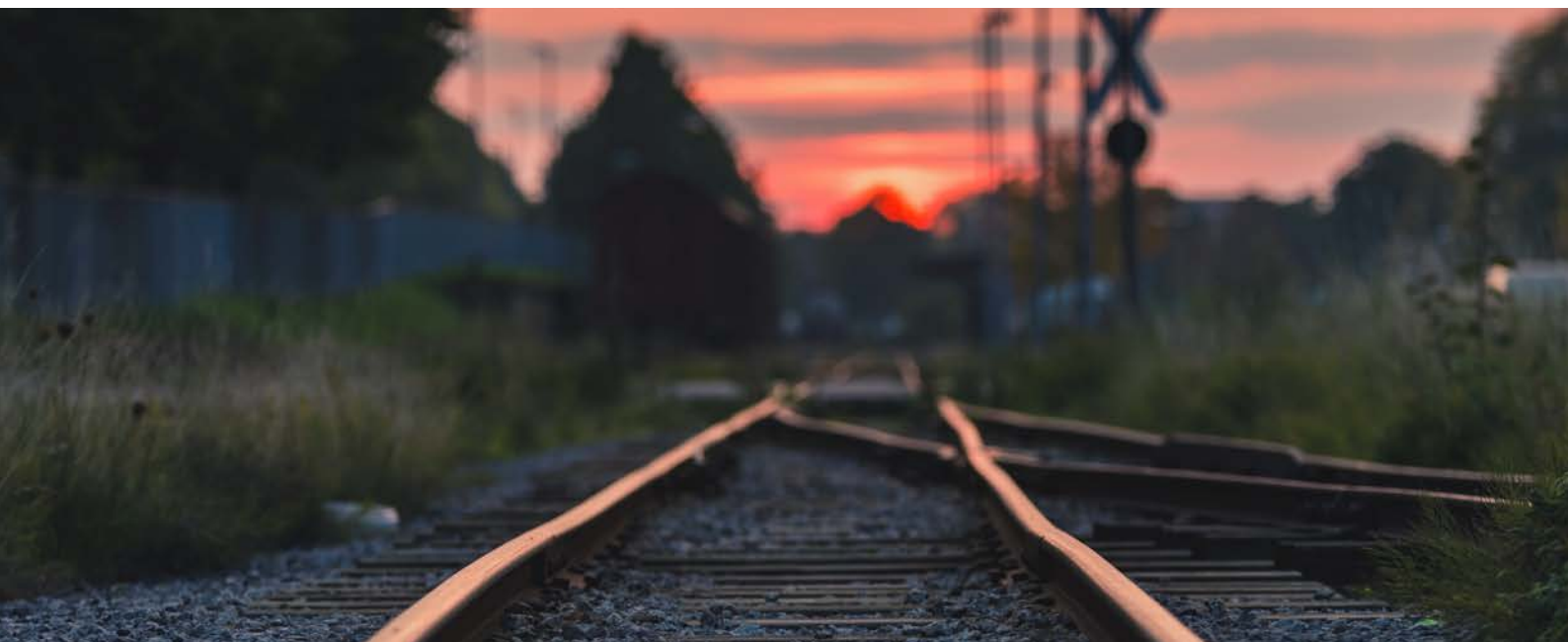
De bedrijven die al gevestigd zijn in regio Barneveld zullen blijven groeien en blijven zoeken naar andere transportmogelijkheden. Zo wordt er nu al gebruikt gemaakt van omliggende railterminals of terminals waar kan worden overgestapt op water. Echter valt hier nog veel winst te behalen m.b.t. onder andere doorlooptijden.

Indien de railterminal niet gebouwd wordt, zal de groeiambitie van de gemeente Barneveld teniet worden gedaan. Er zullen geen of weinig nieuwe bedrijven worden aangetrokken naar de regio omdat andere locaties simpelweg aantrekkelijker zijn met oog op de nieuwe regelgeving (stikstof/CO2).

Hierdoor zal er duidelijk minder extra werkgelegenheid worden gecreëerd.

In theorie kan het tevens zo zijn dat bedrijven wegtrekken uit Barneveld. Uit de database Logistiek in Beeld van de Stec Groep blijkt dat 40% van de grote logistieke bedrijven wil uitbreiden of verplaatsen. Bedrijven zijn steeds vaker op zoek naar grotere kavels (Stec, z.d.).

Ondernemers in de regio Barneveld zijn bereid om te investeren in duurzaam transport. Door gebruik te maken van de railterminal voldoen zij aan die wens. Echter, zelfstandig investeren in de railterminal is geen ambitie van de ondernemers.



VISIE BARNEVELDSE ONDERNEMERS

Er spelen verschillende factoren mee

SOCIAAL POLITIEKE FACTOREN

Dit geldt voor de wet- en regelgeving van transport en logistiek, niet alleen in Nederland maar ook internationaal;

ECONOMISCHE FACTOREN

Voor de winst en continuïteit van bedrijven is een railterminal met het oog op de toekomst noodzaak. Vervoer met rail moet wel competitief blijven met barge- en wegvervoer;

ECOLOGISCHE FACTOREN

De wet- en regelgeving omtrent milieu is een belangrijke, met name de regelgeving voor de uitstoot van broeikasgassen;

GEOGRAFISCHE FACTOREN

De ligging van de railterminal zal ook van invloed zijn op de investeringen van de ondernemers.



VISIE OVERHEDEN

In de Barneveldse economie is de sector Transport & Logistiek een belangrijke pijler

Er wordt vanuit de gemeente ingezet op de volgende drie punten:

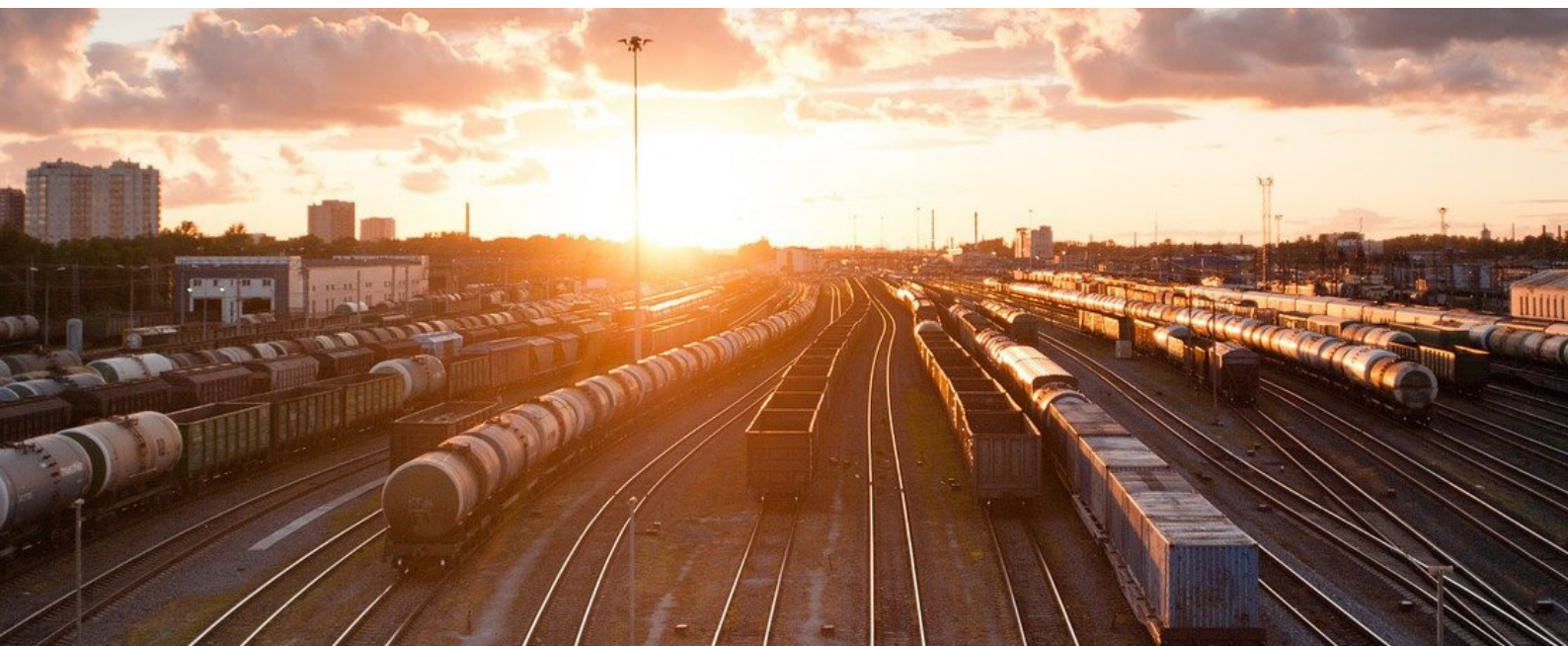
- Verbeteren van de bereikbaarheid van de gemeente via weg en spoor;
- Verduurzamen van de transportsector;
- Verduurzamen door in te zetten op de beperking van het aantal vervoerbewegingen.

De gemeente Barneveld is een belangrijke partner om te lobbyen bij provinciale en nationale overheden en is bereid om de infrastructuur aan te passen waar nodig. Dit zal op een pro-actieve manier via de daarvoor geldende procedure gaan die hiervoor wordt gehanteerd.

De gemeente Barneveld zet zich in voor een vermindering van de stikstof en CO2 uitstoot en daarnaast wil de gemeente in 2050 energieneutraal zijn.

Hiervoor passen ze verschillende maatregelen en acties toe om deze doelen te bereiken. Tevens zijn deze doelen een belangrijk speerpunt bij de uitvoering van projecten. (Barneveld, z.d.). Dit komt voornamelijk door het grote aantal transportbedrijven dat er gevestigd is.

De gemeente Barneveld gelooft in de technische, maatschappelijke en economische toegevoegde waarde van een railterminal.



VISIE OVERHEDEN

De provincie Gelderland heeft als doel om het infrastructuur netwerk te verbinden, veranderen en vergroenen

De provincie Gelderland is een belangrijke bestuurlijke en financiële partner. De provincie Gelderland heeft als doel om het infrastructuur netwerk 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 vol in op het ontwikkelen van hubs aan de rand van stedelijke netwerken als vervoerskundige schakels, zodat er plekken worden gecreëerd voor de overslag van goederen. Hiermee wordt ervoor gezorgd dat een reis met verschillende vervoerselementen zo aantrekkelijk mogelijk is en vlot op elkaar aansluit. De provincie werkt aan hubs om goederen efficiënt en duurzaam te vervoeren.

Hubs zijn noodzakelijk om een goede over-

slag te creëren voor goederen, waardoor deze efficiënt en schoon vervoerd kunnen worden. In afstemming met de transportbedrijven gaat de provincie werken aan het realiseren van optimale hubs op de juiste strategische plek voor de overslag van goederen (Gelderland, z.d.).

Het is dan ook belangrijk dat de provincie Gelderland zo spoedig mogelijk als volwaardige samenwerkingspartner bij de planontwikkeling betrokken wordt.

Tevens moet ProRail aanhaken bij het project. ProRail BV is economisch eigenaar van het spoorwagennet.

Het is haar taak om het spoorwagennet te onderhouden, te exploiteren en indien de rijksoverheid daartoe besluit, uit te breiden.





VISIE OVERHEDEN

Rolverdeling en procedure

ProRail is een belangrijke speler en verdeelt de capaciteit op het spoor onder de verschillende goederen- en reizigersvervoerders (Wikipedia, z.d.).

Om de veiligheid van het spoorwagennet te garanderen doet ProRail ten eerste een haalbaarheidsonderzoek.

Als dit vervolgens geen belemmeringen oplevert kan ProRail in samenwerking met een aannemer het spoor of de railterminal aanleggen.

De Rijksoverheid en de Europese Unie stellen subsidies beschikbaar (Gelderland, 2016).

De rol van de gemeente Barneveld bij een mogelijke realisatie van de railterminal:

- Lobby bij Regio Foodvalley, Regio Amersfoort, Provincies Gelderland en Utrecht en Rijk;
- Marktconsultatie;
- Bijdrage in eventueel haalbaarheidsonderzoek;
- Eventuele planologische procedure.



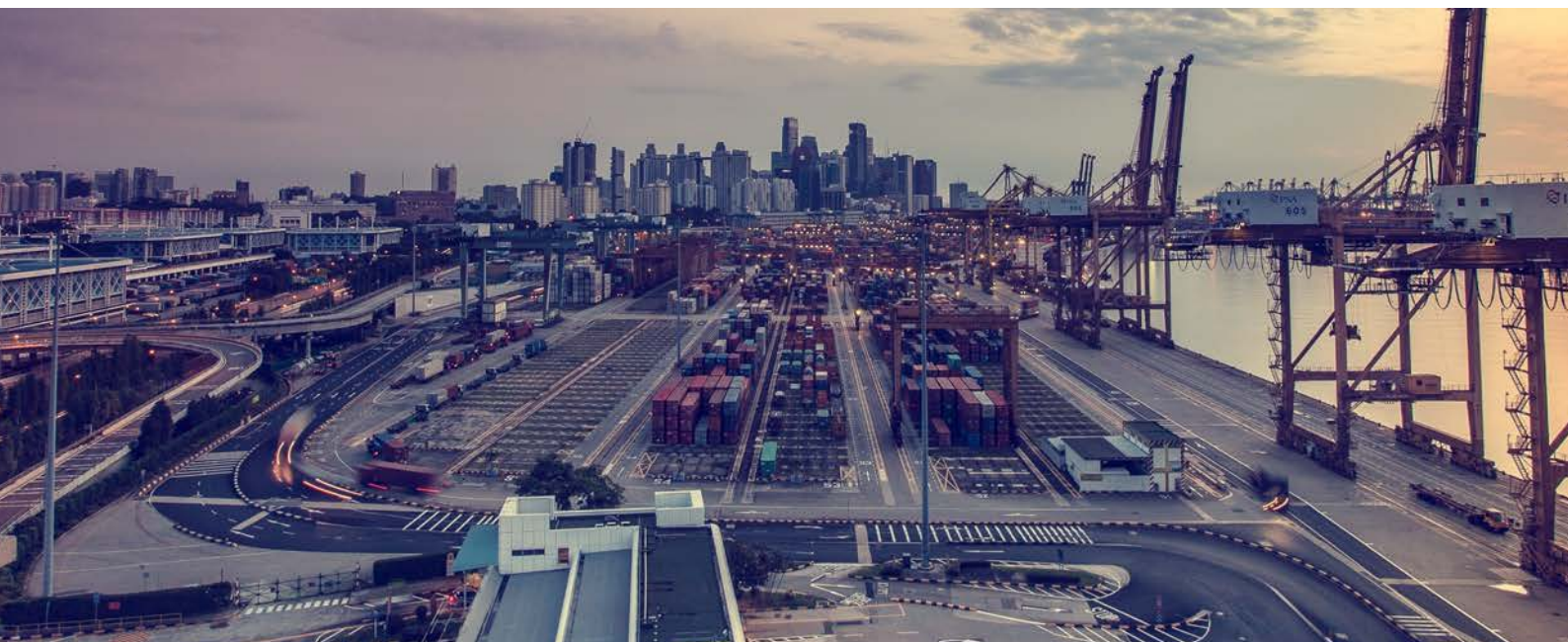
VISIE OVERHEDEN

Duurzaamheid en bereikbaarheid

Om de doelstellingen van de gemeente Barneveld "het aantrekkelijk houden van het ondernemersklimaat in de regio", te 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. Op deze manier wordt Barneveld uitstekend bereikbaar voor goederentransport en kan de gemeente de verwachte groei realiseren.

**"EEN GROEIEND EN DUURZAAM BEDRIJFSLEVEN
SLUIT AAN BIJ DE AMBITIES VAN DE GEMEENTE
BARNEVELD"**



INBOUND EN OUTBOUND LOGISTIEK

Goederenstromen

Voor het goederenvervoer van containers tussen de regio Barneveld en de haven van Rotterdam wordt met twee mogelijke opties rekening gehouden:

- Het opstarten van een verbinding tussen Barneveld en Maasvlakte II;
- Een andere mogelijkheid is om samen te werken met de railterminal van CTT in Bad Bentheim.

Barneveld zou dan een extra stop worden op de route Bad Bentheim naar Rotterdam en vice versa.

Deze laatste mogelijkheid is de meest voor de hand liggende.

Voor het vervoer van goederen tussen Rotterdam en Oldenzaal wordt gebruikt gemaakt van de route via Gouda à Utrecht à Amersfoort à Apeldoorn à Hengelo en dan via de Oldenzaal de grens over richting Bad Bentheim (zie figuur 2).

De potentiële lading tussen Rotterdam en Barneveld zou gebruik kunnen maken van deze bestaande verbinding. De bestaande lijndienst maakt dan een tussenstop in Barneveld.



FIGUUR 2 (BUCK CONSULTANTS INTERNATIONAL, 2016)

INBOUND EN OUTBOUND LOGISTIEK

Transportafstand van en naar railterminal max 100 km

Het goederenvervoer van regio Barneveld gaat veelal naar het havenbedrijf van Rotterdam en vice versa, maar ook is er veel volume wat van Barneveld naar het achterland wordt getransporteerd en vice versa.

Dit komt doordat er in de straal van circa 50 kilometer rondom de mogelijke railterminal in Barneveld geen bestaande multimodale railterminal verbindingen richting het achterland zijn.

Een railterminal kan dan ook interessant

zijn voor verladers die gevestigd zijn in een ruimere regio rondom de railterminal. Aangenomen door eerder onderzoek van Buck Consultants International is dat Barneveld de regio's Utrecht, Veluwe en Flevoland kan bedienen.

De bedrijven die geïnterviewd zijn liggen echter in een straal van circa maximaal 40 km van Barneveld. Uit interviews met bestaande exploitanten blijkt dat de transportafstand naar de terminal maximaal 100 km mag zijn om interessant te zijn voor de gebruiker.



INBOUND EN OUTBOUND LOGISTIEK

Bestemmingen achterland bestaande lijndiensten

Als de railterminal in Barneveld gebruik gaat maken van de bestaande lijndiensten, trekt de lijn van de haven van Amsterdam of Rotterdam, via Bad Bentheim richting het achterland. Dit zijn treinen richting Noord-Europa (Zweden), Oost-Duitsland, Polen, Tsjechië en Slowakije.

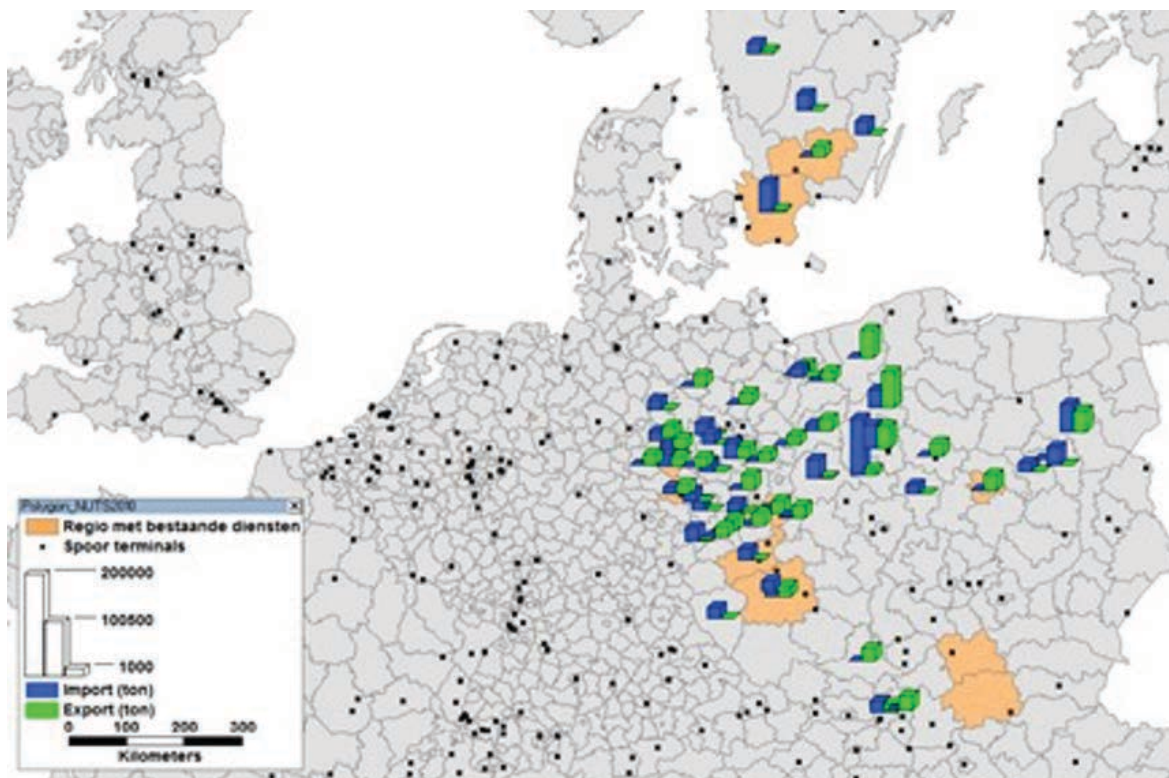
Op basis van het basisbestand goederenvervoer van het CBS is een overzicht gemaakt van mogelijke bestemmingen in het achterland die aan zouden kunnen haken bij bestaande lijndiensten (zie figuur 3).

De ontwikkeling van semi-trailers heeft veel potentie. In de volgende video wordt dit onderschreven:

<https://youtu.be/I9RfIYoNWBI>.

Het gaat hier vooral om het overzetten van trailers van weg op het spoor voor de lange afstanden. Zo scheelt één trein ruim 10.000 vrachten per jaar (Limburger, 2018)

Deze mogelijkheid geeft, zoals in de video aangeven wordt, enorme potentie voor de overslag van goederenvervoer van weg op het spoor.



FIGUUR 3 (BUCK CONSULTANTS INTERNATIONAL, 2016)



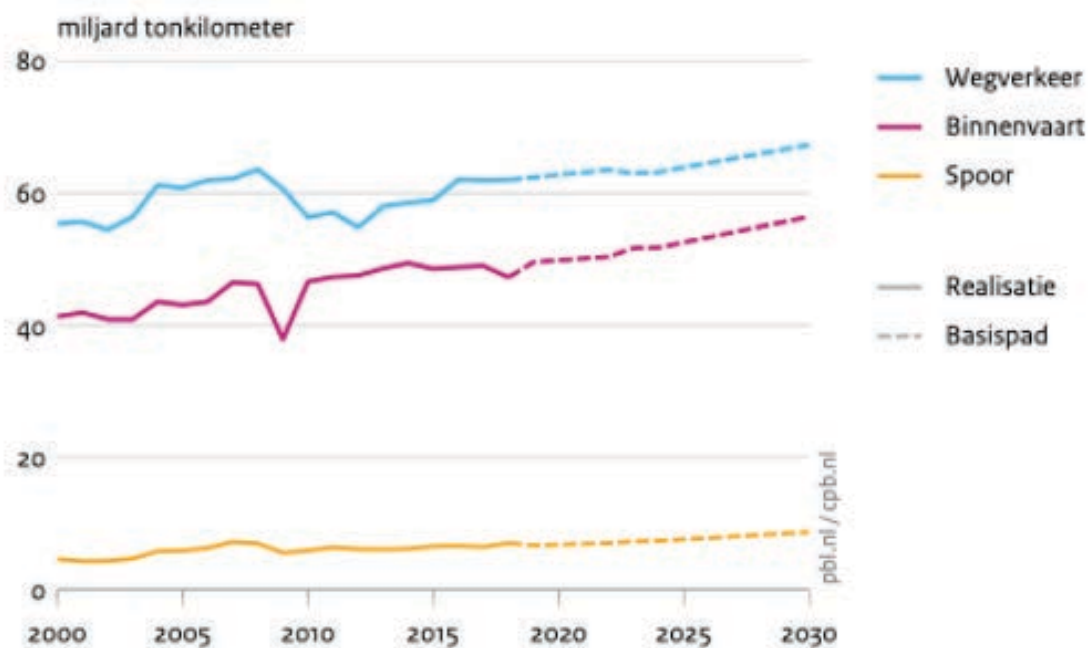
INBOUND EN OUTBOUND LOGISTIEK

De ontwikkeling van het goederenvervoer wordt bepaald door de economische groei

De economische groei wordt mede bepaald doordat het internationaal transport sneller toeneemt dan het binnenlands transport. 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%).

In volume blijft het wegvervoer dominant (Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020), zie figuur 4 hieronder.

Goederenvervoer



Bron: CBS, PBL; bewerking PBL/CPB

FIGUUR 4 (KANSRIJK MOBILITEITSBELEID, 2020)

INBOUND EN OUTBOUND LOGISTIEK

Uitkomsten interviews type en hoeveelheid goederen Barneveld – Westen – Achterland

Na de bestudering van de vooronderzoeken is er een selectie gemaakt van ondernemingen in de regio in een straal van circa 40 km, zie pagina 8 voor de lijst met namen van deze ondernemingen. Het selectiecriteria was dat de ondernemingen voldoende volume containervervoer verladen. Vervolgens zijn alle geselecteerde bedrijven geïnterviewd. De uitkomsten van de volumes zijn verwerkt in onderstaande tabellen en zijn verwerkt in dit gehele rapport. De uitkomsten van de enquêtes per bedrijf zijn vertrouwelijk en liggen bij de redactie ter bewaring.

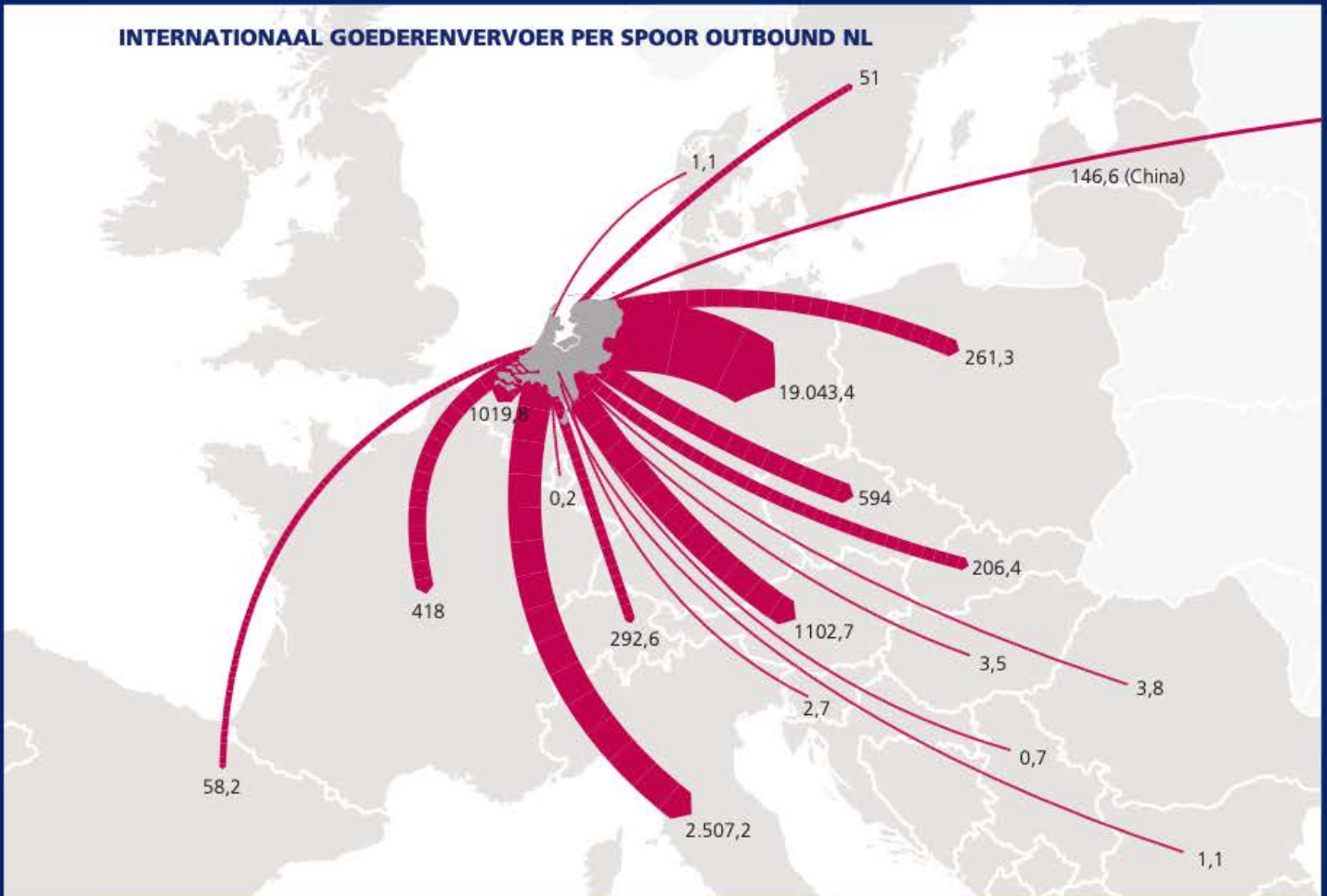
	Goederenvervoer (uitslag enquête 2014)	Goederenvervoer 2019 met groei 9% CBS	Goederenvervoer (uitslag enquête 2020)
Export (Barneveld-Rotterdam)			
Totaal containers	30.500 TEU	33.000 TEU	33.700 TEU
Import (Rotterdam-Barneveld)			
Totaal containers	16.000 TEU	17.400 TEU	18.000 TEU
Totaal bulk	125.000 ton	136.250 ton	100.000 ton

FIGUUR 5 (UITKOMSTEN ENQUÊTE VERVOER ROTTERDAM (2020))

	Goederenvervoer (uitslag enquête 2014)	Goederenvervoer 2019 met groei 9% CBS	Goederenvervoer (uitslag enquête 2020)
Export (Barneveld-achterland)			
Totaal containers	5.000 TEU	5.450 TEU	3700 TEU
Import (achterland-Barneveld)			
Totaal containers	6.000 TEU	6.540 TEU	3700 TEU
Totaal bulk	125.000 ton	136.250 ton	100.000 ton

FIGUUR 6 (UITKOMSTEN ENQUÊTE VERVOER ACHTERLAND (2020))

INTERNATIONAAL GOEDERENVERVOER PER SPOOR OUTBOUND NL



Cijfers x 1.000 ton Bron: CBS

INTERNATIONAAL GOEDERENVERVOER PER SPOOR INBOUND NL



ONTWIKKELINGEN OP MACRONIVEAU

De afgelopen jaren hebben er meerdere ontwikkelingen plaatsgevonden in Nederland

Uit een rapport van het Centraal Plan Bureau (CPB), in samenwerking met het Plan Bureau Leefomgeving (PBL), blijkt dat de mobiliteit zal toenemen door een verdere toename van de bevolking. Daarnaast zal ook de economie blijven groeien.

In het rapport worden twee scenario's beschreven, zowel een economisch laag als een hoog- scenario. In beide scenario's is een sterke groei van het wegvervoer voorspeld die samengaat met een relatief grote groei van het marktaandeel van het spoorvervoer.

In het lage scenario wordt een kleine krimp in het marktaandeel van de binnenvaart voorspeld.

Wel groeit in beide scenario's de rol van de havenbedrijven, in het lage scenario met 24% en in het hoge scenario zelfs met 74%. (CPB & PBL, 2015).

Een goede bron om deze groei inzichtelijk te maken is het dashboard van het Centraal Bureau Statistiek (CBS) hierin wordt continu nieuwe data verwerkt m.b.t de groei van goederenvervoer in Nederland (CBS, 2020).



ONTWIKKELINGEN OP MACRONIVEAU

Goederenvervoer zal blijven groeien

Uit de prognose van I&W blijkt dat het totale goederenvervoer in beide referentiescenario's 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

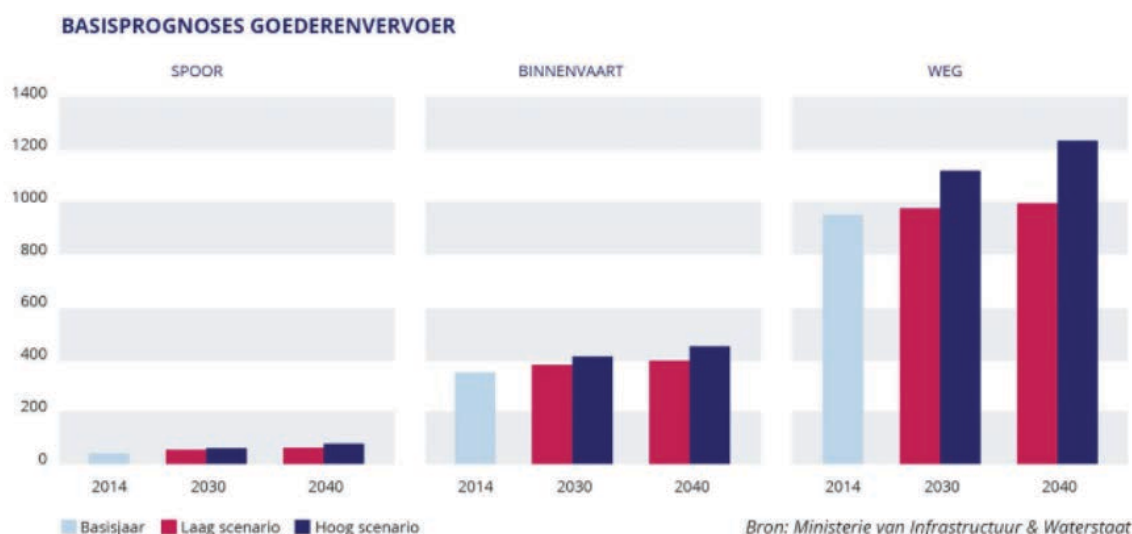
In onderstaande staafdiagram is de prognose per modaliteit in tonnen (gewicht) weergegeven.

Medio 2019 wordt uitgegaan van het WLO2 (2015) scenario.

Dat vormt de basis voor het opstellen van de Basis Prognose Goederen Vervoer (BPGV) 2018.

ProRail heeft deze prognose verder verfijnd door rekening te houden met lokale ontwikkelingen, het zogeheten BPGV2018_LO scenario.

Hierin zitten onder andere de sluiting van een aantal Duitse elektriciteitscentrales, extra containershuttles naar Tilburg (China en Polen) en nieuwe spooransluitingen (NedCar in Born en Containerterminal Gelderland in Valburg).



ONTWIKKELINGEN OP MACRONIVEAU

Trends en verwachtingen

Voor containers wordt een stijging verwacht van het aandeel van 43% (2017) naar 48% en voor kolen een daling van 17% (2017) naar 15%. Daarbij komt het nettotonnage bij het WLO2 hoge scenario uit op 61,5 miljoen ton in 2030. (<https://www.railcargo.nl/spoor-in-cijfers/basisprognoses-goederenvervoer>).

Het goederenvervoer is tevens onderhevig aan de volgende trends in logistiek en economie volgens Buck Consultants International (BCIglobal, z.d.):

- Op macro-economisch niveau worden transportafstanden groter, doordat steeds meer goederen op wereldschaal worden geproduceerd en getransporteerd;
- De opkomst van e-commerce zorgt ervoor dat de logistieke ketens ontzettend snel van samenstelling veranderen;
- De informatiedichtheid van goederenvervoer neemt spectaculair toe, hierdoor ontstaan er kansen voor smart logistics;
- De eisen aan transport vanuit de omgeving worden stringenter. Ketens moeten veiliger, schoner en duurzamer, in de stad en daarbuiten. Wegbeheerders voeren daarom nieuwe regelgeving in.

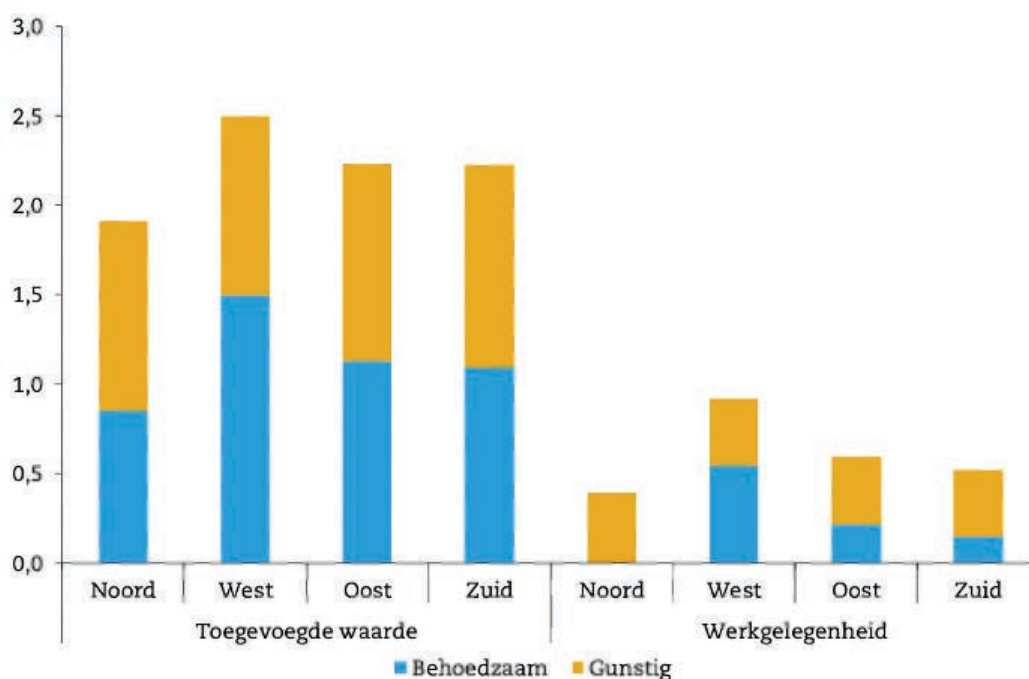


VERKEERSCONGESTIE

De ontwikkeling heeft een grote impact op de in- en uitgaande goederenlogistiek in regio Barneveld

Als de in- en uitgaande goederenlogistiek in de regio Barneveld via het spoor plaats kan vinden door middel van de railterminal dan neemt de transportefficiëntie aanzienlijk toe en wordt er veel tijd, geld en energie bespaard. In onderstaande tabel is de ontwikkeling van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid naar landsdeel in twee scenario's, periode 2018-2020, in procenten per jaar te zien.

Figuur A Ontwikkeling toegevoegde waarde en werkgelegenheid naar landsdeel in twee scenario's, periode 2018-2030, in procenten per jaar



Bron: EIB

STIKSTOF- EN CO₂-EMISSIE

De positieve gevolgen van de distributielogistiek per spoor hebben ook betrekking op het milieu.

Door over te stappen van wegtransport naar railtransport wordt de emissie van stikstof en CO₂ 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 stikstof en CO₂-uitstoot. Deze maatregelen worden vormgegeven door onderzoeken van het TNO (Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek).

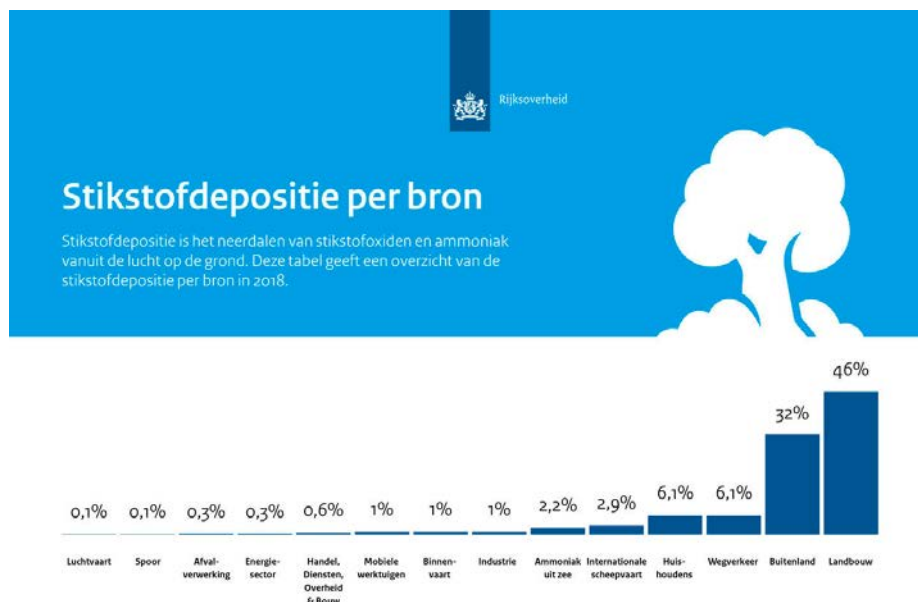
In deze onderzoeken wordt er gefocust op drie onderwerpen (TNO, z.d.):

- Emissie door verkeer en vervoer;
- Een transitie naar duurzame mobiliteit vormgeven en versnellen waar mogelijk;
- Schone en duurzame mobiliteit in steden en andere bevolkte gebieden realiseren.

Wat naast de verkeerscongestie ook een grote impact heeft op de in- en uitgaande goederenlogistiek in de regio Barneveld, zijn de recent aangekondigde maatregelen van het Rotterdamse Havenbedrijf.

Door de geplande reductie van 40% van het containervervoer op de weg, dwingt het Havenbedrijf ondernemers om anders na te gaan denken over transport.

Door in de toekomst gebruik te maken van een railterminal in Barneveld, speelt men in op deze maatregelen en vormt dit geen logistieke beperking meer in de toekomst.



SUBSIDIE

Het subsidieplafond in 2021 staat op 17,6 miljoen euro en in 2022 op 17,8 miljoen euro

In een recent artikel op [Spoorpro.nl](https://spoorpro.nl) is te lezen dat de subsidie voor spoorgoederenvervoer omhoog gaat met 3 miljoen.

De tijdelijke subsidie voor stimulering van goederenvervoer per spoor gaat in 2021 en het jaar erop omhoog met drie miljoen euro. Minister Cora van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat verhoogt de subsidieplafonds om een gelijk speelveld ten opzichte van Duitsland te krijgen. Ook worden de goederenvervoerders gecompenseerd voor de stijging van de gebruiksvergoedingskosten van 8 procent ten opzichte van 2019.

Het subsidieplafond van de stimulering van goederenvervoer per spoor in 2021 staat op 17,6 miljoen euro en voor 2022 op 17,8 miljoen, maakte het ministerie van

Infrastructuur en Waterstaat bekend. Afgelopen jaren was deze subsidie lager, 14,8 miljoen in 2020 en 14,4 miljoen in 2019.

De 'tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor' werd in 2019 geïmplementeerd, maar ondanks de subsidie was er in Nederland in 2019 en 2020 een hogere gebruiksvergoeding voor het gebruik van goederentreinpaden dan in Duitsland.

Het doel van de subsidie is om het spoorgoederenvervoer te stimuleren en daarmee het goederenvervoer over de weg te beperken om het goederenvervoer te verduurzamen.

De regeling heeft een werking van vijf jaar, tot en met 2023. Voor elk jaar wordt bepaald wat het subsidieplafond zal zijn.



CONCLUSIE & AANBEVELINGEN

Een belangrijke constatering in het onderzoek is dat de wenselijkheid en haalbaarheid van deze terminal samenhangt met de aard en omvang van transport.

Het onderzoek naar de reeds bestaande railterminals in Nederland heeft uitgewezen dat deze terminals zich allen bevinden op transportassen van oost naar west.

Uit het onderzoek blijkt dat reeds bestaande succesvolle terminals voorzien in internationale goederenstromen. Bovendien blijkt dat succesvolle terminals voorzien in het totaalpakket van dienstverlening.

Met het oog op de mogelijke ontwikkeling van een nieuwe railterminal in Barneveld is het belangrijk om hier rekening mee te houden.

In het onderzoek is gebruik gemaakt van diepte-interviews, waarvoor 51 organisaties zijn benaderd. Deze organisaties zijn afkomstig uit Barneveld en de Regio Foodvalley. De organisaties zijn geselecteerd op grootte en de waarschijnlijkheid van het gebruik van fysieke goederenstromen.

Uit de diepte-interviews met deze organisaties is gebleken dat slechts enkelen ook daadwerkelijk belangstelling hebben om mee te investeren in de ontwikkeling van de terminal.

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.

In de beleidsdocumenten van de verschillende overheden wordt dit aandachtspunt onderkend en wordt er gepleit voor de ontwikkeling van logistieke hubs.

Barneveld kan op basis van de beleidsnota 'Visie voor een bereikbaar Gelderland' van de provincie Gelderland als centrale plaats in de Regio Foodvalley worden aangemerkt als een potentiële hub-locatie.

Daarnaast valt uit de beleidsdocumenten op te maken dat ook het milieu extra aandacht behoeft.

Concreet betekent dit dat bijvoorbeeld Havenbedrijf Rotterdam heeft besloten om het volume van het aandeel wegtransport van en naar en naar de haven in de periode 2020-2025 met 40% te reduceren.

CONCLUSIE & AANBEVELINGEN

De consequenties van dit beleid zijn verstrekkend voor de bereikbaarheid van de Regio Foodvalley. Door te kiezen voor slimme combinaties van de verschillende vervoersmodaliteiten kan een bijdrage worden geleverd aan reductie van CO₂-emissie. Dit betekent dat organisaties in de toekomst hun logistieke stromen op een andere manier moeten kunnen vormgeven. Gegeven het beleid van de Nederlandse overheid om de CO₂-emissie in het kader van het klimaatakkoord te reduceren, zal het transport via het spoor in de toekomst, een nog belangrijkere functie gaan vervullen.

Bij de uiteindelijke planvorming en mogelijke realisatie van de railterminal heeft de gemeente Barneveld aangegeven hierin een voortrekkersrol te willen vervullen.

De gemeente Barneveld geeft bovendien aan wel een bijdrage te willen leveren met middelen in de pre-verkenningsfase, maar is niet bereid om uiteindelijk ook daadwerkelijk te investeren in de ontwikkeling en realisatie van de terminal. De realisatie van een railterminal is uitsluitend mogelijk op het moment dat hiervoor private investeerders (ervaren exploitant) willen investeren.

Een mogelijk geschikte locatie is een deel van het terrein van Vink, dicht bij de A1 op bedrijventerrein de Harselaar.

Er is minimaal 750 meter nodig voor de aansluiting van de trein op het spoorwegennet. Er is 5 hectare grond beschikbaar, dus dit past uitstekend. Additioneel kan er tevens 5 hectare bijgekocht worden voor warehousing.

Tekeningen die het bovenstaande onderschrijven liggen bij de redactie ter inzage.

Er zijn gesprekken gevoerd met onder andere Cabooter Group (Venlo), Railport Brabant (Tilburg), Euroterminal Coevorden (Coevorden) en Railgood. De conclusies uit de gesprekken met deze exploitanten zijn als volgt:

- Het advies gaat uit naar een ervaren bestaande exploitant;
- Vroegtijdig de nationale en provinciale overheden, alsmede de gemeente meenemen in het proces;
- Added value: afstemmen met lokale transporteurs of zij een rol willen hebben in de distributie van de railterminal naar de eindbestemming. Het bieden van cross-docking, semi-trailer handeling en/of warehousing. Dit is medebepalend of er een exploitant moet komen die een volledige dienstverlening à la railterminal Tilburg gaat exploiteren of alleen de containerverlading gaat organiseren;

CONCLUSIE & AANBEVELINGEN

- Alle exploitanten bevelen Logitech aan als partner/procesbegeleider;
- Beschikbaarheid van voldoende industriegrond (voor de vestiging van nieuwe bedrijven, voordeel is dat zij hun eigen logistiek anders kunnen inrichten).

Vervolggesprekken met potentieel geïnteresseerde investeerders, de gemeente Barneveld en de provincie Gelderland moeten uitwijzen of een daadwerkelijke realisatie van de railterminal haalbaar is.

In een dialoog met potentieel belanghebbende organisaties kan in een volgende fase worden vastgesteld in welke mate en op welke wijze deze organisaties verder kunnen worden betrokken bij de uiteindelijke besluitvorming en een mogelijke toekomstige participatie bij activiteiten van de terminal.

De gemeente Barneveld heeft aangegeven bereid te zijn dit vervolgonderzoek te willen ondersteunen.

De gemeente kan hierbij aanhaken op landelijk, provinciaal en regionaal beleid, waarin richtlijnen op het gebied van transport en milieu zijn onderbouwd en een indicatie geven voor de ontwikkeling van de logistieke bereikbaarheid van de regio in de toekomst.

Vanuit dit onderzoek bevelen wij aan om om de vervolgfase in te gaan en gebruik te maken van subsidies. Dit onder regie van de gemeente Barneveld en de BIK, gezamenlijk met de volgende partijen:

- De provincie Gelderland;
- Een vooraf geselecteerde potentiële ervaren exploitant;
- Logitech;
- Vastgoedeigenaar;
- Delegatie vanuit het bedrijfsleven.

"een belangrijke constatering is dat de haalbaarheid van deze terminals in belangrijke mate samenhangt met de aard en omvang van het transport"

BRONVERMELDINGEN

Barneveld CO2 beleid 2018-2022

<https://www.barneveld.nl/over-barneveld/co2-beleid>

BCI global trends in logistiek en economie

<https://www.bciglobal.nl/nl/goederenvervoer>

Marktverkenning railterminal

[Rapport uit 2014 B-IC Advise](#)

Marktverkenning railterminal

<https://www.cbs.nl/nl-nl/maatschappij/verkeer-en-vervoer>

CBS dashboard relatie transport per weg, water en spoor

<https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/snelle-indicatoren-goederenvervoer> CPB

CPB mobiliteitsbeleid 2020

<https://www.cpb.nl/sites/default/files/omnidownload/Kansrijk-mobiliteitsbeleid-2020.pdf>

CPB Cahier mobiliteit: pagina 48

<https://www.cpb.nl/sites/default/files/CPB-PBL-Boek-19-WLO-2015-Mobiliteit.pdf>

Review railterminal Gelderland: pagina 17

https://www.gelderland.nl/bestanden/Documenten/Gelderland/05Verkeer-en-vervoer/2018%20-%20Q2/180411_Definitief%20rapport%20RTG.pdf

Visie voor bereikbaarheid: pagina 24

https://www.gelderland.nl/bestanden/Gelderland/Verkeer-en-vervoer/DOC_Visie_voor_een_bereikbaar_Gelderland.pdf

BRONVERMELDINGEN

Limburger: ontstaan Greenport Venlo

https://www.limburger.nl/cnt/dmf20181120_00081081

Rijksoverheid: routes voor goederentreinen (groei van Bad-Bentheim route)

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/goederenvervoer/routes-voor-goederentreinen>

NT: provincie akkoord met komst railterminal Gelderland

https://www.nieuwsbladtransport.nl/spoorvervoer/2017/12/15/provincie-akkoord-met-komst-rail-terminal-gelderland__trashed/

Omroep Gelderland: rolverdeling

<https://www.omroep gelderland.nl/nieuws/2421239/Hoe-kan-Overbetuwe-de-pijn-nu-nog-verzachten-voor-omwonenden-van-de-Railterminal>

Overbetuwe: rol provincie en gemeente railterminal Gelderland

https://www.overbetuwe.nl/Inwoners/Bouwen_en_wonen/Projecten/Railterminal_Gelderland/Actueel/Aanvullende_afspraken_provincie_en_gemeente_over_Railterminal_Gelderland

Rail Cargo: Spoor in cijfers pagina 66, 103 en 112

https://www.railcargo.nl/publish/478/RailCargo_SIC_2020_web.pdf

Subsidie

<https://www.spoorpro.nl/goederenvervoer/2020/12/28/subsidie-spoorgoederenvervoer-gaat-omhoog-met-3-miljoen/>

