

Maatschappelijke Lange Termijn Impact (2040/50) van de Holland Railterminal, operationele fase



Januari 2020

Uitgevoerd door



In opdracht van



Impactstudie Holland Railterminal

Impactstudie Holland Railterminal	1
Samenvattend overzicht	2
1 - Introductie	5
1.1 - Vraagstelling, doelstelling	5
1.2 - Scope en aanpak van dit onderzoek	5
1.3 - Wat voorafging	6
2 - Holland Railterminal-project	7
2.1 - De terminal	7
2.2 - Markt positionering	8
2.3 - Projectomgeving	10
3 - Economie en ruimte	12
3.1 - Economische betekenis Holland Railterminal	12
3.2 - Ruimtelijke ontwikkelingen	12
4 - Verkeer en mobiliteit	15
4.1 - Vrachtverkeer	15
4.2 - Knelpunten ontsluiting	16
4.3 - Spoor	19
5 - Leefbaarheid en milieu	22
5.1 - Hinder	22
5.2 - Veiligheid	22
5.3 - Emissies	23
6 - Aansluiting op beleid	25
7 - Impact analyse	28
7.1 - Aandachtspunten	28
7.2 - Risico analyse	30
7.3 - Conditie en mitigerende maatregelen	32
8 - Conclusies en aanbevelingen	34
8.1 - Rolbetrachting gemeente Lansingerland	34
8.2 - Aanbeveling	35
Bijlage 1 - Interview lijst	36
Bijlage 2 - Bronnen, Literatuurlijst	37
Bijlage 3 - Over de onderzoekers	38

Afbeelding voorpagina: in het mozaïek zijn afbeeldingen gebruikt van Visbeen Transport, RailbrokerZ, Megaswing en EconoVision.

Samenvattend overzicht

De gemeente Lansingerland heeft aan EconoVision/ Antea Group opdracht gegeven om de maatschappelijke lange termijn impact (2040/50) van de Holland Railterminal (hierna HRT), op Lansingerland en directe omgeving te identificeren en te onderzoeken. Het gaat in deze studie om de operationele fase, de periode na oplevering van de terminal. De verwachting is dat terminal met ingang van 2023/2024 operationeel is. Met deze studie beoogt de gemeente Lansingerland met haar beleidskeuzes zorg te dragen dat de HRT de bereikbaarheid en leefbaarheid voor Lansingerland en directe omgeving bestendigt, dan wel verbetert.

De HRT is gepland in Bleiswijk, ter hoogte van het kruispunt van de A12 en de N209. Het beeld van HRT biedt inmiddels ruime duidelijkheid, al is het plan nog niet in beton gegoten. Het terminalconcept is op maat gesneden voor de regio Lansingerland. Het sluit aan op de groen en vers sector (horticultuur) en op distributiecentra (retail). De focus van HRT ligt op geconditioneerd transport (vers, koel, ...). Bij HRT draait het om het verzenden en ontvangen van getrailerde tijd-kritische lading (ook wel trailers-on-trains, of roll-on-roll-off genoemd), voor snel transport naar heel Duitsland, en verder.

De kracht van het project is een spoorverbinding te realiseren op een plek waar grote volumes worden geproduceerd en waar met grote regelmaat wordt getransporteerd. HRT is in staat om de hele keten CO₂ neutraal te maken. Een volle trein haalt per enkele rit bijna 250 vrachtwagenuren van het Nederlands-Duitse hoofdwegen netwerk. Met het ontwikkelen van de railterminal Königs Wusterhausen heeft HRT reeds een strategische positie ingenomen in Berlijn.

De terminal versterkt de concurrentiepositie van de AGF-sector en verbetert het lokale vestigingsklimaat. De terminal zal het transport sneller, goedkoper en tijds-betrouwbaarder maken. Hierdoor wordt het bediengebied voor de AGF-sector groter en de concurrentiepositie ten opzichte van buitenlandse concurrenten sterker. Bovendien biedt de terminal een aantrekkelijk alternatief voor aanvoer via de weg voor de distributiecentra en productiebedrijven in de omgeving. De terminal betekent, naast een vergroening van de logistiek, een gevoelige ontlasting van de A12.

Het project biedt een solide aanvoerlijn voor bevoorrading van de Metropoolregio. HRT is een doordacht antwoord op een paar actuele logistieke uitdagingen: chauffeurstekort, congestie, bereikbaarheid (rij en rusttijden), korte lead times, concentratie van consumenten en consumptie in de Randstad en CO₂ doelstellingen/klimaatopgave.

De terminal sluit aan op de trend naar trans-Europees snelvervoer per spoor. Een groot deel (95%) van de routing loopt via het Europese TEN-T netwerk.

Een keuze voor de HRT op de beoogde locatie zorgt er echter ook voor dat de beperkte groene ruimte tussen het GreenParc en het spoor voor een deel wordt gebruikt voor de ontwikkeling van een duurzame ontsluiting van de bedrijvigheid van het gebied en het bestendigen van bestaande en nieuwe bedrijvigheid die hiervan gebruik kan maken. De in de structuurvisie opgenomen recreatieve route in het gebied blijft mogelijk, maar dan aan de andere zijde van de snelweg.

Voor de lange termijn is de invloed van de HRT op de N209 beperkt. HRT zal leiden tot een afname van vrachtbewegingen op de A12, wat de doorstroming op de A12 iets verbetert. De A12 wordt met 800 vrachtwagens per dag ontlast, waarbij het hierbij vooral gaat om lange afstandsvervoer naar Duitsland. Op deze snelwegen is dit een afname op het totaal aan vervoersbewegingen van zwaar verkeer.

HRT kan Klappolder mogelijk een bufferfunctie in de parkeercapaciteit bieden.

De ruimte op het spoor is erg beperkt. Uit onderzoek dat momenteel door ProRail wordt uitgevoerd is al gebleken dat er beperkte capaciteit beschikbaar is op het spoor voor HRT gerelateerd

spoorverkeer. Voor HRT zal het een continue uitdaging zijn om voldoende treinpaden van voldoende kwaliteit te verkrijgen en te benutten. Vanuit de verschillende overheden zal aandacht gevraagd moeten worden om vanwege de vele voordelen die dit soort goedrenvervoer biedt ten opzichte van wegvervoer deze capaciteit wel te blijven garanderen.

HRT zal niet leiden tot hinder voor de leefomgeving. De woningen in het gebied staan op relatief grote afstand van de ontwikkeling. Aan de zuidzijde staat de dichtstbijzijnde woning op ongeveer 150 meter afstand. Uitzondering hierop is bedrijfswoning op perceel IVA Bleiswijk.

Bij de afgifte van de vergunning dienen mogelijk beperkingen te worden opgelegd worden aan de lading die behandeld wordt op de HRT. Dit met het oog op gevaarlijke stoffen.

Het project heeft een positieve invloed op het vlak van emissies van schadelijke stoffen. Door de HRT ontstaat dus een zeer grote duurzaamheidswinst op het gebied van CO₂ reductie. Dit komt met name vanwege de transitie van vrachtvervoer via de weg naar duurzame treinvervoer. Dit past erg goed bij duurzame karakter van de GreenParc in Klappolder en de kan voor een groot deel invulling geven aan de ambities van de gemeente Lansingerland op dit gebied.

HRT sluit bijna naadloos aan op vigerend beleid, zowel op rijks als op EU-niveau. De terminal is een concrete verwezenlijking van een modal shift van weg naar spoor. Het is een tot nu toe amper bediende markt (vers), die vrijwel geheel georiënteerd is op wegtransport. HRT is een door ondernemers aangereikt klimaatcontract. Ondernemers nemen hier verantwoordelijkheid en risico, in de lijn van de maatschappelijke wens en het politieke beleid.

Al het voorgaande in ogenschouw nemende, zijn er 14 aandachtspunten geïdentificeerd. Het zijn overwegend aandachtsgebieden die een positieve tot sterk positieve waarde voor Lansingerland vertegenwoordigen. HRT is te typeren als een oplossing met brede werking.

De uitkomsten zijn beperkt gevoelig voor uiteenlopende toekomstscenario's. Het risicoprofiel van HRT wordt nauwelijks zwaarder, in geval van een negatief scenario. Laagconjunctuur vormt geen significante bedreiging voor HRT. Het is eerder een kans, aangezien HRT een reductie van transportkosten, ten opzichte van de weg, voorziet.

De grootste gevoeligheid voor HRT is de beschikbaarheid van voldoende kwalitatieve treinpaden. Dit is een risico, specifiek verbonden aan goederenvervoer per spoor, dat door het hele land speelt, maar extra speelt in de door reizigerstreinen intensief bereden Randstad.

HRT is vergeleken met Railterminal Gelderland ('Valburg'). De les die hieruit geleerd wordt, is dat het verstandig is dat gemeente Lansingerland op afstand is gaan staan, en dat project gebaat is bij een duidelijk initiatief aan ondernemerszijde en dat heldere communicatie met realistisch beeld geschetst.

Uit de analyse blijkt dat er geen tolerantiegrenzen hoeven te worden gesteld. De gemeente Lansingerland hoeft geen plafond te stellen aan het activiteitsniveau van HRT. De beperkende factor is namelijk al de spoor- en terminalcapaciteit. De maximale capaciteit ligt om en nabij 15 treinen per dag per richting.

Met oog op haar rol als toezichthouder, handhaver en behartiger van de belangen van bewoners van de gemeente, maakt de gemeente Lansingerland een goede keuze door op afstand te staan. Deze positie voorkomt ook dat de gemeente Lansingerland een belemmerende rol gaat spelen.

De gemeente Lansingerland draagt verantwoordelijkheden ten aanzien van de te verstrekken vergunningen en het inwinnen van informatie hieromtrent. De gemeente dient 'in control' te zijn, binnen haar domein. Zo dient de gemeente bij het verstrekken van omgevingsvergunningen voorwaarden te stellen, adequaat te toetsen aan geldende regels, en dit in een nieuw bestemmingsplan/ omgevingsplan vast te leggen. Bovendien dient de gemeente zich met regelmaat goed te informeren, met oog op een voorspoedige ontwikkeling van de terminal.

De analyse leidt tot een aantal aanbevelingen voor de gemeente Lansingerland, omvattende randvoorwaarden, grenswaarden en mitigerende maatregelen ten aanzien van de geïdentificeerde risico's, en rolbetrachting van de gemeente.

- HRT biedt een combinatie van duurzaamheid en economie. De terminal is een deeloplossing voor bestaande en komende uitdagingen.
- Een keuze voor HRT impliceert dat er adequate ruimte wordt gecreëerd.
- Hiervoor is een integrale visie op het gebied nodig, zodat zaken elkaar versterken in plaats van tegenwerken.
- Alles doen is geen keuze. Er dient een afgewogen keuze groen versus rood te worden gemaakt. Een visie is nodig als onderbouwing voor een doordachte verhouding tussen deze twee elementen.
- De stapeling van ontwikkelingen in het gebied vereist nieuw inzicht (onderzoek) in de infrastructuur en mobiliteit.
- Bouw verder aan het imago van Lansingerland en communiceert consistent een duidelijke boodschap. De roep om modal shift, vanwege de klimaatopgave en druk op de snelwegen, vereist concrete actie. De gemeente Lansingerland heeft met HRT een troef in handen. De terminal zal logistiek faciliteren en de druk van Lansingerland halen. Het concept kan als blauwdruk voor elders gelden.
- Voer periodiek risico-inventarisatie en monitoring.
- Besluit tot mitigerende maatregelen, waartoe aanzet in dit onderzoek.
- Bestendig het draagvlak onder bewoners.

1 - Introductie

1.1 - Vraagstelling, doelstelling

De gemeente Lansingerland heeft aan EconoVision/ Antea Group opdracht gegeven om de maatschappelijke lange termijn impact (2040/50) van de Holland Railterminal (hierna HRT), op Lansingerland en directe omgeving te identificeren en te onderzoeken. Het gaat in deze studie om de operationele fase, de periode na oplevering van de terminal. Met deze studie beoogt de gemeente Lansingerland met haar beleidskeuzes zorg te dragen dat de HRT de bereikbaarheid en leefbaarheid voor Lansingerland en directe omgeving bestendigt, dan wel verbetert.

In deze opdracht ligt de nadruk op de volgende aspecten:

- De verwachte lange termijn ontwikkeling (2040/50) van het HRT-project in diens context;
- Een risicoanalyse waarbij de belangrijkste kansen en mogelijke pijnpunten voor de gemeente en haar inwoners, tijdens de operationele fase, in kaart zijn gebracht;
- Een verkeersanalyse met inbegrip van de verkeerssituatie, de verwachte routing en de knelpunten;
- De identificatie van mitigerende maatregelen, zowel infrastructureel, ruimtelijk als beleidsmatig;
- De identificatie van randvoorwaarden en grenswaarden;
- Een advies ten aanzien van de rolbetrachting van de gemeente Lansingerland.

1.2 - Scope en aanpak van dit onderzoek

Binnen de scope van dit onderzoek valt de analyse van de gevolgen van de HRT op het vlak van ruimte, economie, verkeer, mobiliteit, leefbaarheid, milieu en beleid. Deze impactanalyse inventariseert alle aandachtspunten binnen deze domeinen, voor zover deze direct of indirect met de HRT verbonden zijn.

In deze analyse zijn positieve en negatieve, directe en indirecte effecten in kaart gebracht. Belangrijk is om de effecten van de HRT te onderscheiden van de effecten van alle andere ontwikkelingen. In deze analyse is daarom onderscheid gemaakt naar effecten die toe te schrijven zijn aan de nieuwe terminal en naar effecten die elders worden veroorzaakt, maar gevolgen hebben voor het functioneren van de terminal.

Voor elk aandachtsgebied is aangegeven hoe deze het comfort van het gemeentebestuur beïnvloedt. Doel van deze studie is immers om bestuurlijke problemen te voorkomen en kansen te benutten. Daar waar relevant zijn grenswaarden geïdentificeerd.

Het onderzoek betreft de periode vanaf oplevering van de terminal en start van de operationele activiteiten tot 2040/2050. De verwachting is dat terminal met ingang van 2023/2024 operationeel is. Hiermee vallen alle aspecten die gerelateerd zijn aan de planning, ontwerp en aanleg buiten de scope van dit onderzoek.

Bij het identificeren van de effecten, die kunnen optreden tijdens de operationele fase van de HRT, geldt de aanname dat de planning en aanleg van de terminal naar behoren heeft plaatsgevonden, en voldoet aan alle geldende regels. Bovendien is het voor het functioneren van de terminal van belang dat de aanleg binnen een redelijke termijn is afgerond, zodat het huidige momentum niet verloren gaat.

Dit onderzoek baseert zich op de volgende bronnen:

- uitkomsten van eerder uitgevoerd onderzoek naar de HRT;
- projectdossier HRT bij de gemeente Lansingerland;
- Regionale verkeers- en vervoermodel van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (V-MRDH);
- Nederlands Regionaal Model (NRM) van Rijkswaterstaat;
- veldonderzoek (terminal locatie);
- interviews met brede groep van huidige en toekomstige betrokkenen (zie bijlage 1);
- onderzoeksrapporten en vakliteratuur (zie bijlage 2).

Met deze studie zijn de belangrijkste onzekere en zekere factoren, waar de gemeente Lansingerland en haar inwoners invloed van zullen ondervinden, in kaart gebracht. Deze factoren noemen we aandachtsgebieden. Deze aandachtsgebieden worden in deze studie niet tegen elkaar afgewogen als in een verhoudingsgetal, of als in een optelsom. Voor de verschillende aandachtsgebieden wordt wel bepaald of de HRT, naar verwachting, belast of ontlast. In geval van belasten, wordt gezocht naar de tolerantiegrens. De tolerantiegrens is het niveau van waaraf de HRT 'een pijngrens' overschrijdt.

1.3 - Wat voorafging

Tot dusver is een negental onderzoeken uitgevoerd, waarbij onderhavige impactstudie het tiende onderzoek is. Eerder uitgevoerd onderzoek betreft:

- Holland Railterminal, RailbrokerZ, oktober 2016;
- Verkennende impact studie Holland Railterminal, EconoVision, maart 2017;
- Holland Rail Terminal capaciteitsanalyse, ProRail, juni 2017;
- Rail Terminal Zuid-Holland, locatiekeuze en beoordeling overslagsysteem, Railistics/Ecorys, medio 2018;
- Financiële Business Case Rail Terminal Bleiswijk, Railistics/Ecorys, augustus 2018;
- MKBA railterminal Bleiswijk, Ecorys, december 2018;
- Knelpuntenkaart, Gemeente Lansingerland, november 2018;
- Terminal ontwerp, Logitech, december 2018;
- Studie spoorcapaciteit, ProRail, oktober 2019.

Deze studies dienen tevens als uitgangs- en vertrekpunt voor onderhavige studie.

2 - Holland Railterminal-project

De HRT bevindt zich in de onderzoeksfase. Eind 2016 is dit initiatief gestart en sindsdien voortvarend opgepakt. Het initiatief komt uit het bedrijfsleven en wordt gedragen door een relevant aantal verladende ondernemers, gevestigd in en rond Lansingerland. De gemeente Lansingerland en de provincie Zuid-Holland zijn stakeholder bij dit project.

Het project is sinds 2016 vanuit verschillende perspectieven geanalyseerd:

- Kort na de eerste haalbaarheidsstudie (RailbrokerZ, 2016) heeft de gemeente Lansingerland een eerste verkennende impactstudie laten uitvoeren (EconoVision, 2017), inclusief een stappenplan voor de gemeente.
- Nadat de spoorcapaciteit is geanalyseerd door ProRail (ProRail, 2017), heeft de Provincie Zuid-Holland voor Lansingerland gekozen als preferentiële locatie voor een intermodale terminal (Railistics/Ecorys, 2018).
- Vervolgens is de waarde van het plan, zowel bedrijfseconomisch als maatschappelijk economisch, doorgerekend. De financiële Business Case gaf aan dat het een haalbare investering betreft (Railistics/Ecorys, 2018). Via een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) bleek de terminal rendabel vanuit maatschappelijk-economisch perspectief (Ecorys, 2018).
- Op het moment van het schrijven van deze impactstudie bestudeert ProRail spoorcapaciteit (ProRail, 2019/2020) en vergelijkt daarbij twee modellen (rotondemodel en model met wachtpalen).
- Op basis van de resultaten van het ProRail onderzoek wordt een Terminal ontwerp opgesteld (Logitech, 2019/2020).

Met deze studies is het HRT project technisch en commercieel getoetst. Ook is het project beoordeeld op maatschappelijke waarde. Het project heeft in principe een positieve waarde.

2.1 - De terminal

De HRT is gepland in Bleiswijk, ter hoogte van het kruispunt van de A12 en de N209. De terminal komt te liggen parallel aan en ten zuiden van het hoofdspoor Zoetermeer-Gouda. Zie ook figuur 1. De verwachting is dat terminal met ingang van 2023/2024 operationeel is. Het beeld van HRT biedt inmiddels ruime duidelijkheid, al is het plan nog niet in beton gegoten.

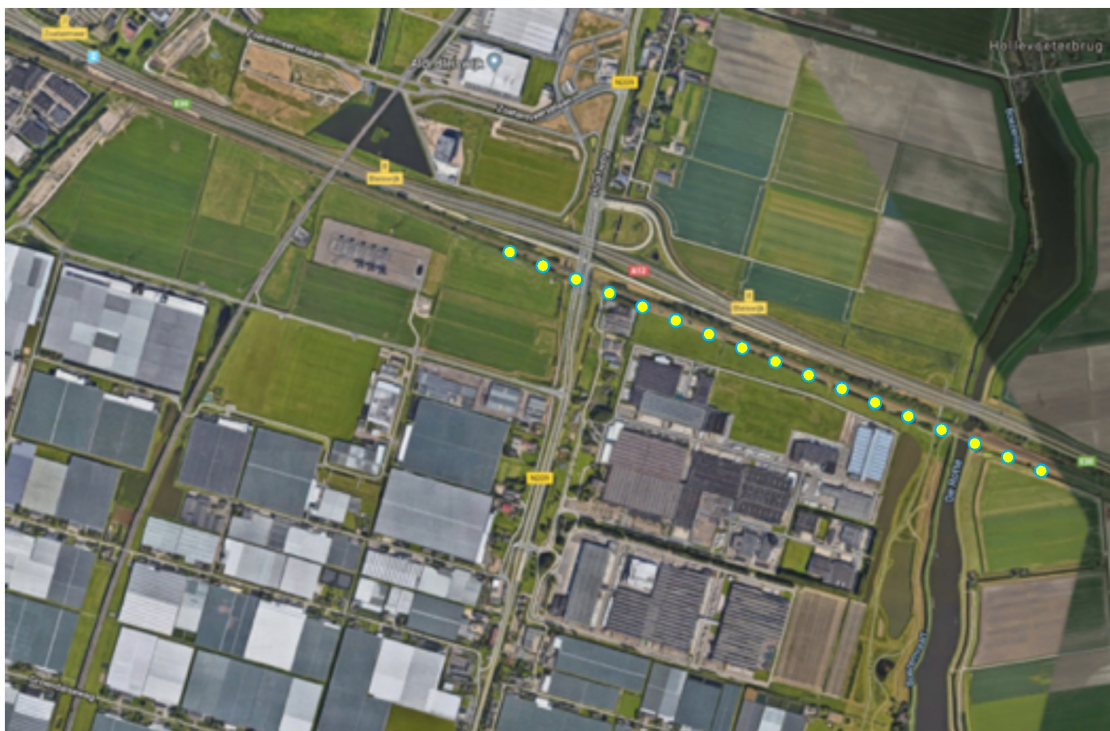
De focus van HRT ligt op geconditioneerd transport (vers, koel, ...). De kracht van het project is een spoorverbinding te realiseren op een plek waar grote volumes worden geproduceerd en waar met grote regelmaat wordt getransporteerd. Het gaat om full truck loads, horticultuur, die allemaal vanuit Nederland richting het oosten worden gereden, en om retourlading.

HRT is in staat om de hele keten CO₂ neutraal te maken. CO₂ besparing is niet alleen door uitstoot van de truck, maar ook doordat de koelmotor van de trailer op spanning van de trein wordt aangesloten. HRT werkt met groene stroom, en beoogt zelf elektriciteit op te wekken uit zonnepanelen. Aan en afvoer tussen productielocaties en de terminal zal elektrisch aangedreven gebeuren met trekkers, zoals de Terberg Tugmaster, met een actieradius van meer dan 5 kilometer. Er zullen een paar trekkers op de terminal staan, en de lokale verladers zullen er ook een aantal kopen voor aanvoer naar HRT. Lostijd van een trein is nog geen 10 minuten, aangenomen dat ieder zijn eigen trailer lost.

Op de terminal zal plaats zijn om treinen op te stellen, om treinen te lossen en de beladen, en om trucks op te stellen en te parkeren. Ook zal het treinonderhoud op de terminal plaatsvinden.

Het HRT concept wordt breed gedragen, zowel door verladers (eigenaren van lading) als door vervoerders. Ook aan de publieke kant is waardering voor het project. Zowel de initiatiefnemers, als de gemeente Lansingerland hebben contacten met alle stakeholders gelegd en onderhouden deze¹.

Momenteel vormt ProRail opnieuw haar beeld ten aanzien van de spoorcapaciteit en de ruimte om het treinverkeer vanuit de terminal te accommoderen op het hoofdspoor. De ruimte voor goederen is structureel erg beperkt en de prioriteit laag.



Figuur 1: Locatie HRT globaal ingetekend (bron: EconoVision op Google Maps achtergrond)

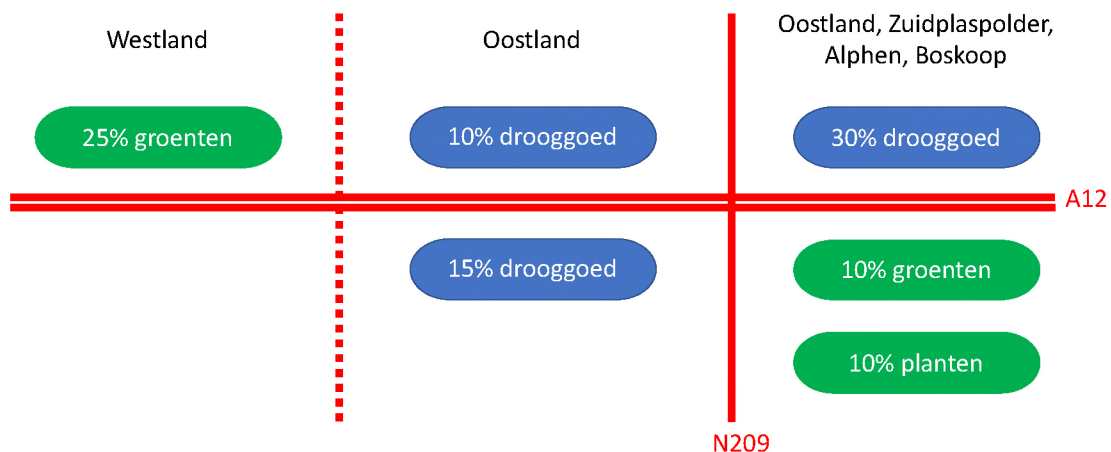
2.2 - Markt positionering

HRT lijkt aan te sluiten op de marktvraag. Kernbegrippen zijn hier duurzaam transport, groen gecertificeerde planten en versproducten, betrouwbare levering van tijd-kritische lading, modal shift en antwoord op chauffeurstekort en de toenemende congestie op de weg. Het terminalconcept is op maat gesneden voor de regio Lansingerland. Het sluit aan op de groen en vers sector (horticultuur) en op distributiecentra (retail).

Bij HRT draait het om het verzenden en ontvangen van getrailerde tijd-kritische lading (ook wel trailers-on-trains, of roll-on-roll-off genoemd), voor snel transport naar heel Duitsland, en verder. Op elke trein passen meer dan veertig 45 voet trailers. De trailers overbruggen een afstand van zo'n 600 kilometer onbegeleid. Dat wil zeggen zonder chauffeur. De trailers worden door een trekker met chauffeur naar de terminal gebracht of daarvandaan gehaald. Een groot deel van deze "last mile" bewegingen zal met elektrische aandrijving plaatsvinden. Een volle trein haalt daarmee per enkele rit bijna 250 vrachtwagenuren van het Nederlands-Duitse hoofdwegen netwerk.

¹ Er zijn regelmatige contacten, gesprekken en bijeenkomsten.

De Business Case (Railistics/Ecorys, 2018) heeft de lading in kaart gebracht. In aanvulling op de Business Case, is in onderhavige impactstudie de uitgaande stroom (vanuit Lansingerland naar Duitsland) iets gedetailleerder in beeld gebracht. Dit, om een beeld te kunnen vormen van de verkeerstechnische gevolgen van de terminal (zie H4). Figuur 2 geeft de globale inschatting, en toont de verwachting uit welk soort goederen de lading zal bestaan, en van welke locaties deze vandaan zal komen. De verwachting is dat de lading komt uit de productiegebieden Westland, Oostland, Zuidplas, Alphen en Boskoop. Voor een groot deel van deze lading speelt Bleiswijk nu al een logistieke functie. Producten uit de regio worden hier geselecteerd, gesorteerd en gereed gemaakt voor distributie. Het gaat om koel/vers producten, zoals planten en groenten, en drooggoed².



Figuur 2: Waar komt de lading vandaan? Goederensoort en productielocatie uitgaande stromen (bron: EconoVision)

Het beeld op de inkomende stroom (vanuit Duitsland naar Lansingerland) is minder duidelijk. Een deel van deze lading is waarschijnlijk direct gerelateerd aan de uitgaande stroom 'groen en vers' lading. Denk hierbij aan veilingkarren, fust, kratten en geconditioneerde lading voor de groen en vers sector. Een ander deel betreft mogelijk spoorse aanvoer voor de distributiecentra en E-commerce bedrijven uit de A12 logistieke hub.

Met het ontwikkelen van de railterminal Königs Wusterhausen heeft HRT reeds een strategische positie ingenomen in Berlijn. Er zijn concrete plannen voor uitbreiding naar andere plaatsen in Duitsland en Scandinavië (Lübeck-Travemünde, Nürnberg, Malmö Zweden). Zo ontstaan er mogelijkheden tot ideale spoor connecties, met rechtstreekse leveringen tussen bedrijven die gevestigd zijn in de directe nabijheid van zowel HRT als in het achterland.

De terminal zal het transport sneller, goedkoper en tijds-betrouwbaarder maken. Hierdoor wordt het bediengebied voor de AGF-sector groter en de concurrentiepositie ten opzichte van buitenlandse concurrenten sterker. Bovendien biedt de terminal een aantrekkelijk alternatief voor aanvoer via de weg voor de distributiecentra en productiebedrijven in de omgeving. De terminal betekent, naast een vergroening van de logistiek, een gevoelige ontlasting van de A12. De terminal kan immers tot 80 vrachtwagens per uur van de weg halen³. De verkeersveiligheid op de snelweg wordt ook verbeterd, aangezien vrachtverkeer een risicofactor is.

² Wij volgen hier de transport logistieke indeling naar vries, koel/vers, drooggoed. Vries en koel/vers producten worden geconditioneerd vervoerd, drooggoed ongeconditioneerd.

³ Elke trein kan per rit ruim 40 trailers vervoeren. 40 heen, van Bleiswijk naar Berlijn, en 40 terug, van Berlijn naar Bleiswijk, en dit mogelijk elk uur.

De terminal sluit aan op de trend naar trans-Europees snelvervoer per spoor. Een groot deel (95%) van de routing loopt via het Europese TEN-T netwerk.

Het activiteiteniveau van de terminal is omgeven door onzekerheden. In de dynamiek van de markt, weet nog niemand hoe groot de vraag uiteindelijk zal zijn, en hoeveel treinen per dag gaan rijden, en hoe zich dit zal ontwikkelen over de tijd. Dit is de onzekerheid waar elke ondernemer in een nieuwe markt mee omgaat. De Business Case, zoals uitgevoerd in opdracht van provincie Zuid-Holland, noemt volumes voor de eerste 10 jaar, en onderbouwt deze globaal. De Business Case voorziet een groei van 1 trein per dag in jaar 1, groeiend naar 6 treinen per dag in jaar 8, en daarna een constant volume van 6 treinen per dag.

De kans dat de vraag het Business Case scenario overtreft, lijkt aanzienlijk. Waren twee decennia geleden vergelijkbare initiatieven nog niet of nauwelijks levensvatbaar, momenteel komen vergelijkbare initiatieven succesvol van de grond. De kans dat de vraag tegenvalt en de continuïteit van de HRT in gevaar brengt, lijkt zeer gering. Argument voor deze inschatting is dat

- nagenoeg alle seinen op groen staan,
- het initiatief markt gedragen is,
- het innovatief van karakter is,
- het een oplossing aandraagt voor de klimaatopgave,
- het aansluit op de noodzaak van de sector: betrouwbare en duurzame logistiek en
- het antwoord biedt aan nijpende problematiek:
 - chauffeurstekort,
 - congestie op het West Europese hoofdwegennet,
 - ongewenst hoge uitstoot broeikasgassen.

Door het kostenvoordeel, ten opzichte van het wegtransport, is de Business Case robuust bestand tegen laagconjunctuur.

2.3 - Projectomgeving

Het project HRT vindt plaats in een dynamische omgeving. Om HRT in perspectief te plaatsen, zijn de volgende projecten en plannen met geografisch of markttechnisch raakvlak met HRT relevant (zie ook figuur 3). Het gaat hier om projecten en plannen per heden, aangezien het niet bekend is wat de projecten en plannen per 2023/24 zullen zijn.

Projecten:

- Logistieke corridor A12 (met de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Lansingerland, Waddinxveen, Zoetermeer, Zuidplas, VNO-NCW West, en zes private partners);
- Herontwikkeling bedrijventerreinen Klappolder (Zalando, Greenery);
- Station Lansingerland-Zoetermeer;
- Ontwikkeling Bleizo-West (mogelijk woningbouw);
- Ontwikkeling bedrijventerrein Oudeland;
- Ontwikkeling bedrijventerrein Bleizo-Oost;
- Ontwikkeling bedrijventerrein Prisma;
- Functie N209 tegen licht nieuwe rijksweg A13/A16 Rotterdam – Lansingerland⁴.

⁴ Na realisatie van nieuwe rijksweg A13/A16 Rotterdam – Lansingerland speelt het risico dat de N209 gebruikt wordt als sluitroute naar de A12

Plannen:

- Tweede ontsluiting Klappolder.



Figuur 3: Gebiedsontwikkelingen rond HRT (bron: Gemeente Lansingerland en Zoetermeer, 2011)

3 - Economie en ruimte

In dit hoofdstuk gaan we in op het ruimtelijk en economisch perspectief van de HRT, en signaleren we de volgende belangrijke aandachtspunten voor de ontwikkeling:

- werkgelegenheid;
- de logistieke kwaliteit van deze vestigingslocatie;
- connectiviteit van de A12 logistieke corridor;
- de lange termijn marktpositie van Oostland;
- visie en keuzes voor de ontwikkeling van het gebied.

3.1 - Economische betekenis Holland Railterminal

HRT zal, naar verwachting, positief effect hebben op de lokale economie.

Volgens zowel de Verkennende impact studie (EconoVision, 2017) als de Business Case (Railistics/Ecorys, 2018) zal de directe werkgelegenheid op het cross dock en op railterminal zich de eerste jaren ontwikkelen van 10 naar 30 personen. Op termijn kan dit doorgroeien naar het dubbele of driedubbele. Het indirect effect kan vele malen groter (honderden banen) zijn. Ter indicatie: Railterminal Venlo heeft geleid tot 50-60 directe arbeidsplaatsen, en het tien tot vijftigvoud aan indirecte banen (EconoVision 2017). Bedrijvenpark Trade Port Noord, waartoe Railterminal Venlo behoort, is Venlo's grootste succes sinds jaren.

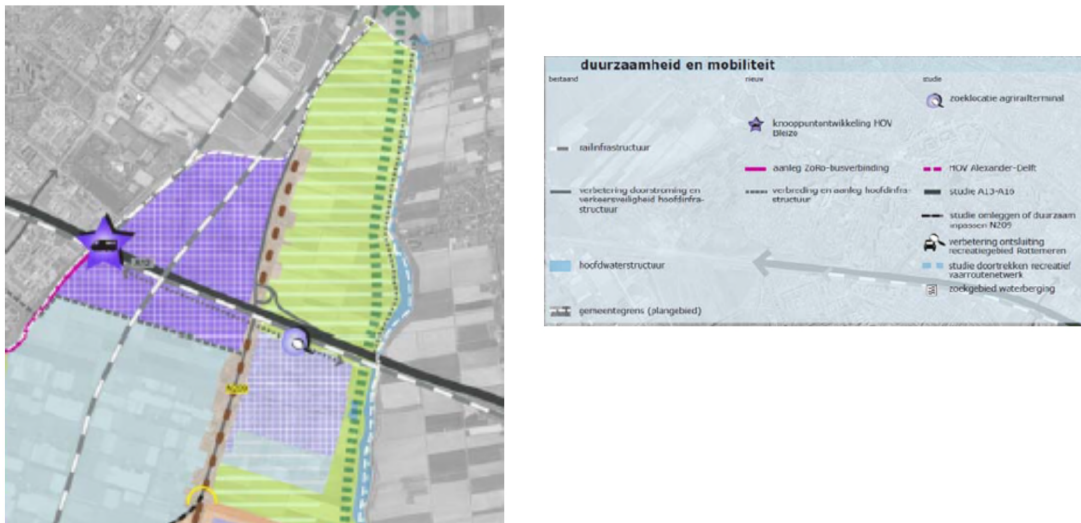
De terminal versterkt de concurrentiepositie van de AGF-sector en verbetert het lokale vestigingsklimaat, door een (tijds)betrouwbare aan- en afvoer-route. Het zal een rem zetten op dreigende relocatie naar Oost-Europa, en voorkomt dat er opnieuw leegstand van bedrijfslocaties ontstaat. Bovendien sluit de terminal aan bij de uitstraling van de gemeente Lansingerland en van de regio: innovatief, duurzaam, producten die 'groen en vers' zijn; en bij de keuze die gemaakt is met de Logistieke corridor A12: logistiek.

HRT verbetert de ontsluiting en logistiek van de regio. Het project biedt een solide aanvoerlijn voor bevoorrading van de Metropoolregio. HRT is een doordacht antwoord op een paar actuele logistieke uitdagingen: chauffeurstekort, congestie, bereikbaarheid (rij en rusttijden), korte lead times, concentratie van consumenten en consumptie in de Randstad en CO₂ doelstellingen/klimaatopgave. Bovendien is spoorvervoer een 'must' voor groen gecertificeerde producten, Het vergroot de transportcapaciteit en biedt een optie voor modal shift, die vanuit bedrijfseconomisch perspectief aantrekkelijk is.

3.2 - Ruimtelijke ontwikkelingen

Gemeentelijk beleid

In de structuurvisie van de gemeente Lansingerland is aangegeven, dat overslagterminal voor agrorailtransport een kans is voor een duurzame afhandeling van de goederenstromen in het gebied. Verder zegt de Structuurvisie, dat dit overslagpunt in de Klappolder in de directe omgeving van GreenParc Bleiswijk kan komen, en dat hiervoor wel onderzoek moet worden gedaan naar de haalbaarheid en wenselijkheid van een spoorterminal.



Figuur 4: Uitsnede uit de structuurvisiekaart met daarop de zoeklocatie voor de agri-railterminal

In het gebied ten noorden en oosten van de Klappolder is in de structuurvisie ruimte opgenomen om de Rottezoom te ontwikkelen als belangrijke schakel tussen het regiopark Rottemeren en de het noordelijker gelegen Bentwoud. De verbinding moet tot stand komen voor groen, water en recreatie. Deze schakel vormt een belangrijke ecologische verbinding, dient voor waterberging en is deze bedoeld om het open landschap te behouden. Hiervan is een groot deel inmiddels gerealiseerd. Vanuit de omgeving is de wens om dit gebied nog verder in te vullen.

Ook is in de structuurvisie de uitbouw van groene recreatieve routes opgenomen, die parallel aan de snelweg en het spoor in oost-west richting loopt. Dit moet op termijn een verbinding gaan vormen tussen het groene Hart, Midden Delfland en de kust. De ontwikkeling van de HRT doorsnijdt ~~een deel van deze route~~. Wat betreft de recreatieve routes ligt er al een alternatieve route ten noorden van de snelweg in de Rottezoom. Een ecologische verbindingszone, is gezien de huidige situatie met name geschikt voor een deels natte verbinding voor kleine zoogdieren, amfibieën en insecten. Deze verbindingszone wordt al op diverse plaatsen doorsneden, door bijvoorbeeld de N209 en in Zoetermeer bij het station Zoetermeer-Oost. In de realisatiefase is de verwachting dat de aanleg van een verbindingszone voor eerder beschreven soorten in te passen is in de ontwikkeling van de HRT en geen belemmering hoeft te vormen. Dit wordt anders als er ook een verbindingszone moet komen voor andere doelsoorten, omdat dan een bredere zone noodzakelijk is. Dan moeten er echter op veel meer plaatsen grote aanpassingen worden gedaan. De realisatie van de HRT gaat in ieder geval ten koste van de groene ruimte die hier nu aanwezig is en dus de groene uitstraling van het bedrijventerrein aan de noordkant. Hier dient in de realisatiefase aandacht aan te worden besteed.

Ontwikkelingen in het gebied

De HRT komt in een gebied dat qua ontwikkelingen en transitie in een stroomversnelling zit. Zo is de ontwikkeling van de A12 corridor in een paar jaar tijd bijna volledig afgerond en komen met de vestiging van Zalando in de Klappolder en Jumbo in Bleizo een tweetal grote distributiecentra in het gebied. Dit betekent dat er veel druk ontstaat op die locaties die voor (her)ontwikkeling in aanmerking komen. Bleizo West is een voorbeeld van een gebied waar op dit moment parallel aan deze studie onderzocht wordt wat de beste ontwikkelrichting is. Een ontwikkeling in dit gebied dat complementair is aan de ontwikkeling van de terminal heeft hierbij uiteraard vanuit de terminal gezien de voorkeur, maar ook een invulling met woningbouw, waarbij rekening is gehouden met een ruimtebehoefte voor de railterminal en eventuele uitstralingseffecten hoeft geen belemmering te zijn.

Het Oostland is van oudsher een kassengebied dat veel versproducten produceert. Deze bedrijven geven het gebied haar identiteit. In deze tijd is het voor deze bedrijven belangrijk om te blijven innoveren. Een toevoeging van de HRT bezorgt de bedrijven in het gebied een belangrijk concurrentievoordeel. Versproducten kunnen via de HRT snel en goedkoper vanuit een druk gebied in de Randstad over grote afstanden worden getransporteerd. Dit verbetert de logistieke kwaliteit van het gebied als vestigingslocatie. Ook zorgt dit voor duurzaam transport en reductie van CO², dat de komende jaren voor bedrijven een steeds belangrijker (verkoop)punt gaat worden. De vestiging van de HRT gaat dan ook een sleutelrol spelen in het regioprofiel en in de concurrentiepositie van hier gevestigde bedrijven.

Alle ontwikkelingen bij elkaar opgeteld, vragen veel van de bestaande infrastructuur. Met name de N209 loopt nu al geregeld vast, zelfs zonder de verkeersbewegingen van de nog te bouwen distributiecentra. Ook de aansluiting vanuit de Klappolder op de N209 hierop heeft zijn beperkingen. Bij de keuze voor ontwikkelingen in het gebied dient de bestaande infrastructuur dan ook meegewogen te worden in de afweging, of dient vanuit de ontwikkeling een bijdrage gedaan te worden aan de verbetering van deze infrastructuur. De HRT levert hierin een positieve bijdrage door het beperken van het aantal vrachtbewegingen in het totale gebied, het bieden van een alternatieve vervoerswijze en heeft per saldo een zeer beperkt aantal extra verkeersbewegingen tot gevolg.

De spanning tussen al de verschillende ontwikkelingen in het gebied zoals, groen versus rood, kassengebied versus distributiecentrum en woningbouw versus bedrijventerrein, vraagt om een goede afweging en visie op het gebied. Een keuze voor de ontwikkeling van het een, is soms automatisch een beperking voor een andere ontwikkeling. Alles doen is geen keuze. Belangrijk is het om te zoeken naar ontwikkelingen die complementair zijn en elkaar juist versterken. Bij een keuze voor de HRT is het belangrijk ook andere keuzes hierop af te stemmen en mee te wegen in te maken ruimtelijke keuzes. Een keuze voor de HRT op de beoogde locatie zorgt er echter ook voor dat de beperkte groene ruimte tussen het GreenParc en het spoor voor een deel wordt gebruikt voor de ontwikkeling van een duurzame ontsluiting van de bedrijvigheid van het gebied en het bestendigen van bestaande en nieuwe bedrijvigheid die hiervan gebruik kan maken. De in de structuurvisie opgenomen recreatieve route in het gebied blijft mogelijk, maar dan aan de andere zijde van de snelweg.

We constateren dat er op dit moment echter geen overkoepelende visie voor het totale gebied is, waarin verschillende belangen worden afgewogen en een keuze wordt gemaakt voor een specifiek profiel voor het gebied.

4 - Verkeer en mobiliteit

In dit hoofdstuk gaan we in op de verkeerskundige aspecten van de HRT. We schetsen hiermee een beeld van zowel de invloed van de HRT op het wegverkeer als op het spoor. Wij signaleren de volgende belangrijke aandachtspunten voor de ontwikkeling:

- doorstroming op de N209;
- kruising van de Hoefweg met de N209;
- verkeersveiligheid van fietser;
- verkeerskundige structuur van het bedrijventerrein Klappolder;
- spoorcapaciteit op het hoofdnnet.

4.1 - Vrachtverkeer

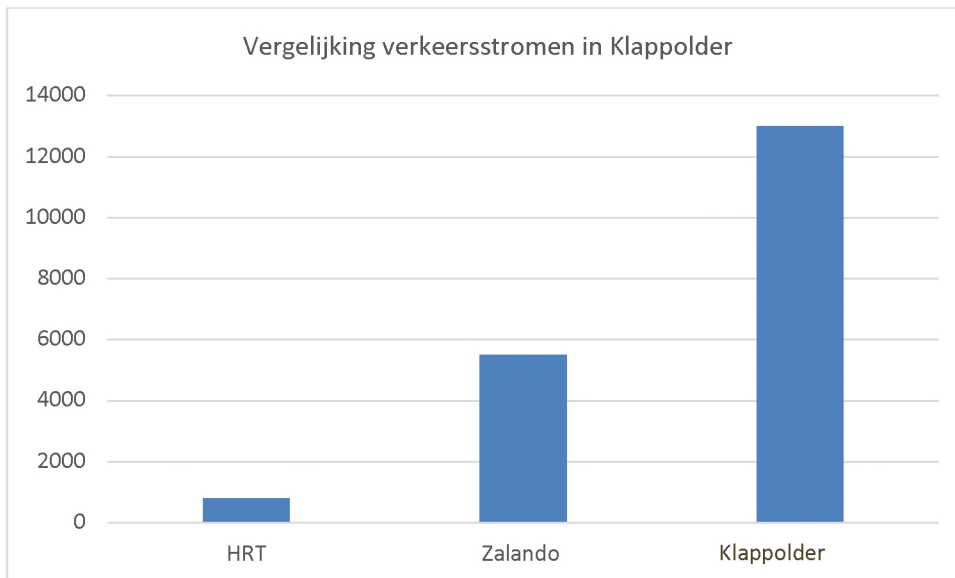
Uit het MRDH model 2.2 blijkt dat de verkeersgeneratie van het gebied Klappolder in 2016 dagelijks 8.201 vervoersbewegingen bedraagt en dat deze in 2030 toeneemt tot 13.423. Hiervan bestaat een aanzienlijk deel uit vrachtverkeer.

De HRT gaat ervan uit dat er straks 10 treinen per dag gaan rijden. Deze treinen hebben een capaciteit van 40 trailers. Per trein wordt 40 trailers aangevoerd en 40 trailers afgevoerd, wat leidt tot 80 vervoersbewegingen per trein. In de toekomst is het verwachte effect van de HRT een afname van vrachtverkeer richting Duitsland met ongeveer 800 vrachtwagens per dag.

Ongeveer 20% van de deze 800 vrachtwagens betreft verkeer van goederen die op Klappolder geproduceerd worden (zie 2.2). Worst case komt maximaal 80% van de vrachtwagen van buiten het bedrijventerrein. Waarschijnlijk ligt het aandeel vrachtverkeer van het terrein aanzienlijk hoger, omdat veel goederen die in de omgeving worden geproduceerd nu al op GreenParc of in de omgeving ervan worden samengebracht en daarna verder worden gedistribueerd. De aanleg van de HRT zorgt hierdoor voor een afname van het zware verkeer dat van het bedrijventerrein op- en afrijdt, van minimaal 20% op de N209. De extra bijdrage aan zwaar verkeer van de HRT op de N209 is dus per saldo 60% (80%-20%). Dit betekent een toename van 400 tot 500 vrachtwagens per dag dat via de N209 naar de A12 rijdt.

In het gebied vinden ook andere ontwikkelingen plaats. Voor de ontwikkeling van bijvoorbeeld Zalando is voor het bestemmingsplan ook de verkeersgeneratie berekend. Om de bijdrage van de HRT in perspectief te zetten zijn hieronder de bijdrages van de HRT, Zalando en de Klappolder (2016) naast elkaar gezet⁵.

⁵ Gemeente Lansingerland (2018a).



Figuur 5: Verkeersgeneratie HRT (bron: Antea)

Tegenover een beperkte toename van vrachtverkeersbewegingen op het lokale (onderliggende) verkeersnet, staat een afname op de snelwegen. Deze worden over grotere afstanden met 800 vrachtwagens per dag ontlast, waarbij het hierbij vooral gaat om lange afstandsvervoer naar Duitsland. Op deze snelwegen is dit een afname op het totaal aan vervoersbewegingen van zwaar verkeer.

4.2 - Knelpunten ontsluiting

De huidige verkeersafwikkeling in en rond het gebied Klappolder laat op diverse plaatsen te wensen over. Dit wordt zowel bevestigd in de gesprekken die wij hebben gevoerd met overheden als vanuit het bedrijfsleven.

In het gebied hebben we de drie belangrijkste knelpunten gedefinieerd. Dit zijn:

1. De N209;
2. De aansluiting Hoefweg N209;
3. De lokale structuur op het bedrijventerrein.

N209

De N209 tussen Bergschenhoek en GreenParc is een provinciale tweebaansweg die een regionale ontsluiting vormt voor het gebied tussen de A12 en Rotterdam. De weg is de verbinding van Bergschenhoek en Bleiswijk naar de omliggende snelwegen. De weg wordt gebruikt door bewoners en bedrijven in het gebied, maar zal ook gebruikt worden verkeer dat files op drukke snelwegen probeert te vermijden. In de huidige situatie is met name in de avondspits al sprake van opstoppen en congestie, met name bij versmallingen en gelijkvloerse kruisingen. In het gebied wordt door diverse ontwikkelingen veel extra verkeer aan deze weg toegevoegd. Dit zal de druk op de weg de komende jaren doen toenemen.

Ook uit de cijfers van het MRDH model blijkt dat de toekomstige situatie op een aantal punten al krap is. De intensiteit/capaciteit waarde (I/C waarde) geeft hiervoor een indicatie. Deze is voor de N209 in de avondspits 0,9 wat betekent dat er sprake is van enige congestie.

De HRT zal in de toekomst een beperkte toename van verkeer op de N209 tot gevolg hebben. Een deel van het vrachtverkeer dat de HRT gaat aantrekken, rijdt momenteel al over de N209, bijvoorbeeld vrachtverkeer uit het zuiden richting de A12. Dit verkeer rijdt nu de N209 af en gaan straks rechtstreeks naar de HRT in plaats van naar de A12. Vrachtverkeer uit het noorden, oosten en westen, dat naar de HRT moet, rijdt enkel op de N209 tussen de A12 en gebruikt het kruispunt Hoefweg N209. Op deze plek van de N209 is hiervoor voldoende capaciteit. Voor de lange termijn is de invloed van de HRT op de N209 dan ook beperkt. Wel zal er een afname zijn van vrachtbewegingen op de A12, wat de doorstroming op de A12 iets verbetert.

Gezien de congestieproblemen op de N209 is het aan te bevelen, hier met de toekomstige ontwikkelingen rekening mee te houden, de bijdrage van de verschillende ontwikkelingen in beeld te brengen en verder te onderzoeken of, en hoe dit kan worden verbeterd.

Ontsluiting Hoefweg-N209

Voor kruispunten is een I/C waarde geen goede indicatie. Hiervoor moet gekeken worden naar de cyclustijd van het kruispunt. Normaliter hanteren we in Nederland een cyclustijd van 120 seconden of minder als acceptabel, daarboven is het zeer situatie afhankelijk of het nog acceptabel is. Daarnaast zijn de kruispuntmodelleringscijfers vanuit het statische model een eerste indicatie of er mogelijk problemen optreden.

Voor de vier kruispunten in het gebied geldt het volgende:

Kruispunt	OS	AS
N209 – A12 (noord)	43 s	51 s
N209 – A12 (zuid)	54 s	120 s
N209 – Laan van Mathenesse	49 s	56 s
N209 – Hoefweg	65 s	71 s



Figuur 6: Kruispunten en wachttijden per kruispunt in het gebied (bron: Antea op Google Maps achtergrond)

Vanuit het statische model blijkt dat de kruispunten het allemaal goed kunnen verwerken. Het enige aandachtspunt is de kruising N209 – A12 (zuid) in de avondspits, die een ruime, maar nog acceptabele cyclustijd heeft. Wel is dit een eerste indicatie en kan met een nauwkeuriger onderzoek een beter resultaat gegeven worden, zeker als er langzaam verkeer aanwezig is.

Dat is het geval op het kruispunt Hoefweg met de N209. Uit de inventarisatie die we hebben gemaakt in het gebied en de gesprekken die we hebben gevoerd, wordt duidelijk dat dit kruispunt als erg gevaarlijk wordt ervaren. Met name de stroom schoolgaande fietsers, kruisend met de Hoefweg, ter hoogte van het kruispunt, is een zeer gevaarlijke situatie in een bocht. Dit is mede, omdat veel zwaar verkeer gekruist moet worden, er sprake is van een grootschalig kruisingsvlak en de oversteek op enige afstand van het kruispunt ligt, waardoor de attentiewaarde van de chauffeurs minder groot is. Daarbij komt, dat er in het gebied een verdere toename van gewoon en zwaar verkeer is, door transformatie binnen het gebied naar meer logistieke bedrijven.

Als consequentie van de ligging van de bedrijven wordt overwegend de noordelijke ontsluiting (Hoefweg) gebruikt. De meer zuidelijk gelegen ontsluiting (Heuslootweg) wordt veel minder gebruikt. De huidige infrastructuur is echter niet geschikt om vrachtverkeer in de richting van deze ontsluiting af te wikkelen. Mocht in de toekomst dit gebied worden herontwikkeld, dan zijn er wellicht nog mogelijkheden voor verbetering van de ontsluiting naar dit kruispunt. Er zou onderzocht kunnen worden of de Laan van Mathenesse cq. kruispunt Laan van Mathenesse, N209 nog een rol kan spelen voor ontsluiting van de HRT en/of het andere verkeer naar de Klappolder en Bleizo. Dat vraagt echter wel om een weg onder de N209 door nabij de HRT, waarbij ook hier het fietsverkeer een aandachtspunt is. Vandaar rijdt het verkeer naar de Laan van Mathenesse. De HRT heeft beperkt invloed op het kruispunt.

Ons advies is om de situatie goed in beeld te brengen door middel van tellingen op het kruispunt. Ook is het aan te bevelen, om in gesprek te gaan met gebiedspartners en om te proberen de verschillende modaliteiten in het gebied hun eigen ruimte te geven en waar mogelijk te ontvlechten.

Lokale infrastructuur op en rond het bedrijventerrein

Het bedrijventerrein in de Klappolder is al enkele tientallen jaren oud. De huidige infrastructuur is daardoor verouderd, onoverzichtelijk en op een aantal plaatsen niet goed ingericht op het huidige verkeersaanbod. Dit zie je ook terug in een overdaad aan bebording en verwijzingen in het gebied. Het ontbreekt aan structuur.

Daarbij speelt ook dat de Hoefweg, die de Klappolder ontsluit, publiek bezit is, maar het bedrijventerrein en de infrastructuur daarop in eigendom is van GreenParc. Hierdoor ontstaat op sommige plaatsen een probleem tussen publieke en private gronden en tussen openbare wegen en de ontsluiting van het bedrijventerrein. Sommige aansluitingen zijn daarbij te smal om in een bocht twee vrachtwagens elkaar te laten passeren. Op een bedrijventerrein is dit onwenselijk. Ook ontbreekt het aan ruimte voor langzaam verkeer, zoals fietsers en voetgangers.

Het oude veilingterrein vervulde een bufferfunctie in de parkeercapaciteit op het terrein. Omdat deze gronden nu worden bebouwd, wordt er op het terrein een tekort aan parkeercapaciteit verwacht. Mogelijk dat de ontwikkeling van de HRT hierin een dubbelrol kan spelen als nieuwe buffer in het gebied. Op het terrein dient overigens in ieder geval voldoende ruimte aanwezig te zijn om zowel de inkomende als uitgaande trailers inclusief marge te kunnen faciliteren.

Door de bouw van de HRT komt waarschijnlijk de langzaam-verkeer-verbinding van het Cranenborghpad te vervallen. Aan de andere zijde van de snelweg ligt echter eenzelfde fietsverbinding tegen het gebied aan, dat de Rottemeren moet gaan vormen. Er kan er in het gebied ruimte gecreëerd worden om het huidige pad aan te laten sluiten op de Hollandweg, zodat ook de bewoners en bedrijven aan de Rottedijk bereikbaar blijven. Dit is een punt dat tijdens de realisatiefase moet worden bekeken en is geen punt waar we in dit onderzoek dieper op in gaan.

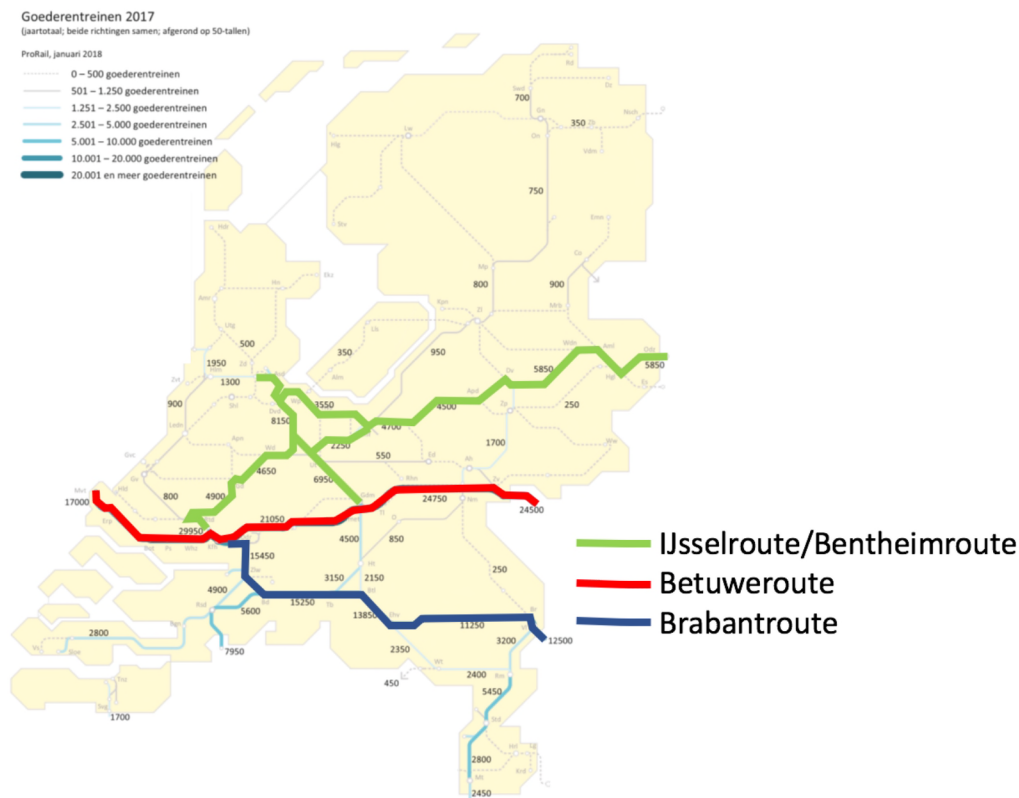
De rol van de HRT hierin is, door de relatieve kleine bijdrage die zij gaat leveren aan de verkeersgeneratie van het terrein, beperkt. Wel kan zij zoals aangegeven mogelijk een oplossing

bieden door een nieuwe bufferfunctie in de parkeercapaciteit te krijgen. We adviseren om hierover in gesprek te gaan met de verschillende partijen in het gebied en gezamenlijk te zoeken naar mogelijke oplossingen.

4.3 - Spoor

In zijn algemeenheid stimuleert het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in haar beleid vrachtvervoer over het spoor. Zo heeft minister Van Nieuwenhuizen in de goederenvervoeragenda ingezet op modal shift en stimuleert ze deze met een impuls van 40 miljoen euro⁶. Daarbij ligt de focus van het ministerie met name op multimodale ontsluitingspunten, waarbij modal shift plaats kan vinden tussen water, rail en vrachtwagens, zoals in Rotterdam, Tilburg en Venlo het geval is. De HRT levert hier een bijdrage aan doordat modal shift van weg naar rail mogelijk wordt gemaakt, maar ligt minder in de directe focus van het ministerie vanwege het ontbreken van een link met water.

In Nederland vindt het goederenvervoer met name over drie routes plaats. Dit zijn de IJsselroute/Bentheimroute, de Betuweroute en de Brabantroute, zoals weergegeven op onderstaande figuur.



Figuur 7: Goederenvervoerroutes per spoor (bron: EconoVision op basis van ProRail 2019)

⁶ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2019)

De ruimte op het spoor is erg beperkt. Naar verwachting wordt de ruimte alleen maar kleiner in de toekomst. Het reizigersverkeer legt een groot beslag op de beschikbare ruimte, en geniet bovendien een hoge prioriteit. Zeker in de Randstad ligt de focus sterk op het personenvervoer. Om aan de vraag te voldoen zal het aantal en de frequentie van passagierstreinen toenemen (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer).

Dit heeft gevolgen voor de beschikbaarheid van spoorcapaciteit voor goederenvervoer. Door haar ligging, gaat de terminal de concurrentieslag volop aan met het reizigersvervoer over het spoor. De kans op conflicterende capaciteitsaanvragen speelt met name tijdens de spits.

Over het algemeen laten goederentreinen en reizigerstreinen zich moeilijk mengen op het net. Dit vooral door hun zeer verschillende rijkaracteristieken⁷. HRT is hierop een uitzondering. Het gekozen concept heeft een hoge topsnelheid, een laag gewicht, en is in staat snel op te trekken en snel te stoppen. Hierdoor is het gemakkelijker, dan het geval bij regulier goederenvervoer, om treinen van HRT in de spoordienstregeling in te vlechten.

Voor HRT zal het een continue uitdaging zijn om voldoende treinpaden van voldoende kwaliteit te verkrijgen en te benutten⁸. Uit onderzoek dat momenteel door ProRail wordt uitgevoerd is al gebleken dat er beperkte capaciteit beschikbaar is op het spoor voor HRT gerelateerd spoorverkeer. Een voorgestelde routing, waarbij gereden wordt via Rotterdam en Den Haag, waardoor niet gekruist hoeft te worden, blijkt echter niet mogelijk. Om de HRT aan te kunnen sluiten op het spoor is daarom de aanleg van een zogenaamd wachtspoor noodzakelijk.

Er zijn een paar elementen die, met elkaar, de ruimte voor HRT treinen op het spoor bepalen:

- Minimumbedieningsniveau: Het wettelijk minimumbedieningsniveau bepaalt dat er ruimte is voor minstens 1 goederentrein per uur. Het minimumbedieningsniveau geldt echter buiten de spits, en 'spits' is niet gedefinieerd door de wetgever. NS spreekt van een doorlopende spits.
- AMVB capaciteit: In de AMVB Capaciteit⁹ is bepaald dat goederenvervoer een lage prioriteit heeft bij conflicterende capaciteitsaanvragen. Goederenvervoer heeft specifiek last van, wel een pad reserveren, maar het niet gebruiken. Die onbenutte capaciteit werkt in het nadeel van goederenvervoer ten opzichte van reizigersvervoer. Dit onder druk van NS om ruimte naar zich toe te halen.
- Basis Uur Patroon (BUP): NS werkt in Basis Uur Patroon. Dit is de structuur van de dienstregeling, zoals deze vooraf wordt gereserveerd en ook wordt benut. ProRail volgt het 8-4 model (8 intercity's en 4 sprinters per uur per richting). Vraag is dan: hoeveel goederen er al rijden, en hoeveel erbij passen.
- Basisnet: Dit zijn de spoor routes ingericht voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Bleiswijk zit niet op het Basisnet. Op doorgaande routes geldt een plafond. Zolang de transporten geen ADR trailers betreft, betreft het geen gevaarlijke stoffen vanuit spoor optiek.
- Duitsland heeft in de overeenkomst van Warnemünde (1992)¹⁰ bedongen dat er altijd drie grensovergangen voor goederen bestaan, ieder met een bepaalde capaciteit gemeten in treinen per uur en tonnen per jaar.

⁷ Wat positief is aan het gekozen concept van HRT is dat het geen zwaar goederenvervoer is, zoals wel het geval is bij bulkgoederenvervoer en containervervoer.

⁸ Een treinpad is de ruimte op het netwerk, waarop een trein van A naar B kan rijden, tussen het andere verkeer in. De kwaliteit van een treinpad is voldoende als de kortste route wordt toegewezen en er geen verplichte stops zijn (om ander treinverkeer voor te laten gaan).

⁹ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2017)

¹⁰ De partijen verplichten zich aan elkaar, aan de Nederlandse zijde: 1. de realisatie van de Betuweroute tot Zevenaar, en 2. in een later stadium aanleg/uitbreiding van de aansluitende

Minimumbedieningsniveau en prioritering sluiten niet op elkaar aan. Zonder conflict (wachtspoor) is de capaciteit in principe onbeperkt, zolang het maar in het BUP past. Er is nu nog een muizengaatje. De vraag is of dat muizengaatje er in 2030 nog is.

Vanuit de verschillende overheden zal aandacht gevraagd moeten worden om vanwege de vele voordelen die dit soort goederenvervoer biedt ten opzichte van wegvervoer deze capaciteit wel te blijven garanderen.

In hoofdstuk 6 wordt verder ingegaan op het beleid rondom het spoor.

verbindingen naar de grensovergangen Oldenzaal/Bentheim en Venlo/Kaldenkirchen; 3. voorts de realisatie van de uitbreiding van de lijn Amsterdam–Utrecht–Arnhem–Zevenaar voor hogesnelheidsvervoer overwegend tot 200 km/u. Aan de Overeenkomst van Warnemünde ligt de volgende verdeling van de verwachte stroom (goederen) over de drie grensovergangen ten grondslag:

a) Zevenaar/Emmerich: HSL-O (1/uur/richting) en 20 mln ton goederenvervoer (3 treinen (in spits 4) /uur/richting); b) Oldenzaal/Bentheim: 10 mln ton; c) Venlo/Kaldenkirchen: 2 mln ton

5 - Leefbaarheid en milieu

In dit hoofdstuk gaan we in op de leefbaarheid en milieuaspecten van de HRT in relatie tot haar directe omgeving, en signaleren wij het volgende aandachtspunt voor de ontwikkeling:

- externe veiligheid

5.1 - Hinder

Voor het aspect hinder is het belangrijk om naar de omgeving van de locatie te kijken en te bepalen wie eventuele gehinderden kunnen zijn. De woningen in het gebied staan op relatief grote afstand van de ontwikkeling. Aan de zuidzijde staat de dichtstbijzijnde woning op ongeveer 150 meter afstand. Uitzondering hierop is bedrijfswoning op perceel IVA Bleiswijk. De woningen aan de kruisweg aan de andere zijde van de weg staan op aanzienlijk grotere afstand van ongeveer 350 meter.

Geluid

Het gebied heeft al veel achtergrondgeluid door het bestaande spoor en de snelweg. De toevoeging van de HRT in dit gebied heeft, gezien het soort systeem dat gekozen is met trailers die op de trein rijden, een zeer beperkte geluidsproductie. De verwachting is dan ook dat dit punt in de toekomst geen probleem op gaat leveren.

Verlichting

Op de HRT vinden werkzaamheden zowel in de dag als in de nachtperiode plaats. Bij een toename van het aantal treinen in de nachtperiode kan de verlichting op het terrein overlast geven voor de directe omgeving. Gezien de afstand tot omwonenden zal deze overlast beperkt zijn. Dit zal zeker het geval zijn, wanneer het deel van het terrein, waar de werkzaamheden plaats vinden, ter hoogte van Klappolder wordt gesitueerd. Een eventuele woningbouwontwikkeling bij Bleizo-west zou hiervan geen of maar zeer beperkt hinder van ondervinden, aangezien dit verder weg ligt dan de huidige woningen waar al rekening mee moet worden gehouden. Dit is dan ook meer een aandachtspunt voor de realisatiefase.

5.2 - Veiligheid

Externe veiligheid

In principe is de terminal bedoeld voor verse en gekoelde producten. Hoewel er bij deze producten soms ook chemische stoffen worden gebruikt, zijn dit geen stoffen waar de omgeving mee belast kan worden. Met name tijdens de retourladingen is het goed mogelijk dat ook andere goederen dan verse en gekoelde producten worden vervoerd.

Het is daarom belangrijk om de gevolgen van het vervoer van andere stoffen te onderzoeken op basis van de externe veiligheidsrichtlijnen. Bij de afgifte van de vergunning kunnen dan op basis van dat onderzoek beperkingen opgelegd worden aan de lading die behandeld wordt op de HRT.

5.3 - Emissies

Stikstof

Door de afname van het vrachtverkeer en het omzetten van deze vracht op het spoor vindt er een aanzienlijke reductie van de stikstof emissie op grotere schaal plaats, zeker omdat een deel van het transport van het gebied Klappolder zelf komt. Daarnaast liggen Natura 2000 gebieden op grotere afstand van de ontwikkeling. Het aspect van stikstof dient in de realisatiefase te worden onderzocht, maar er is een grote kans dat dit daarin geen probleem oplevert. Ook op lange termijn wordt op dit punt dan ook geen aandachtspunt gezien.

Luchtkwaliteit

Door de afname van het vrachtverkeer en het omzetten van deze vracht op het spoor vindt er een aanzienlijke reductie van de uitstoot van roetdeeltjes op grotere schaal plaats. De verwachting is dat dit om enkele honderden tonnen uitstoot per jaar gaat. Omdat een belangrijk deel van het transport van het bedrijventerrein GreenParc zelf komt en dit omgezet wordt in elektrisch vervoer, vindt ook in de directe omgeving een reductie plaats. Dit heeft positieve effecten voor de luchtkwaliteit. Op de lange termijn wordt op dit punt dan ook geen aandachtspunt gezien.

CO₂

In het klimaatakkoord zijn doelstellingen gesteld voor de reductie van de uitstoot van CO₂. Door de realisatie van de HRT vindt er een aanzienlijke afname van de CO₂ uitstoot plaats. In onderstaande cijfers is de uitstoot per kilometer onder elkaar gezet.

Vervoersmiddel	Uitstoot
Elektrische trein	0,010 kg CO ₂ per km
Vrachtwagen	0,110 kg CO ₂ per km

Tabel 1: Uitstoot per modaliteit (bron: www.co2emissiefactoren.nl)

De beperking van de CO₂ uitstoot voor een rit van 600 km (rit naar Berlijn) is dan 66 kg CO₂ per vrachtwagenrit. Per dag is de reductie 800 van deze ritten, wat de dagelijkse besparing 53 ton CO₂ maakt. De besparing op jaarbasis loopt daarmee in de tienduizenden tonnen CO₂. Voor de HRT wordt uitgegaan van het gebruik van groene duurzame energie, waardoor de uitstoot, ook van de trein nog verder omlaaggaat en de milieuwinst nog groter is.

Ook de initiatiefgroep heeft enkele berekeningen uit laten voeren voor de CO₂ reductie en de reductie van andere stoffen. Ze hebben hierbij gekeken naar verschillende alternatieven voor het treinvervoer en vrachtvervoer. De resultaten hiervan zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Emissie Reductie in tonnen per jaar				
	CO ₂	NO _x	SO ₂	PM10
Alternatief 1	34.690	113,80	92,08	2,07
Alternatief 2	42.411	310,38	103,46	7,24
Alternatief 3	48.431	310,38	103,46	7,24
Alternatief 4	47.254	341,41	113,80	7,97
Alternatief 5	53.274	341,41	113,80	7,97

Emissie Reductie in euro per jaar				
	CO ₂	NO _x	SO ₂	PM10
Alternatief 1		1.741.208	1.859.979	11.587
Alternatief 2		4.748.750	2.089.864	40.556
Alternatief 3		4.748.750	2.089.864	40.556
Alternatief 4		5.223.625	2.298.850	44.611
Alternatief 5		5.223.625	2.298.850	44.611

Alternatieven zijn:

1. Diesel truck + Dieseltrein
2. Diesel truck + elektrische mix trein (35% groen, 65% grijs)
3. Diesel truck + elektrische groene trein (100% groen)
4. Elektrische truck (100% groen) + elektrische mix trein (35% groen, 65% grijs)
5. Elektrische truck (100% groen) + elektrische groene trein (100% groen)

Tabel 2: Reductie emissies, vergeleken met truck vervoer over dezelfde afstand (op basis van berekeningen initiatiefgroep HRT in samenwerking met TU Delft)

Door de HRT ontstaat dus een zeer grote duurzaamheidswinst op het gebied van CO₂ reductie. Dit komt met name vanwege de transitie van vrachtvervoer via de weg naar duurzame treinvervoer. Dit past erg goed bij duurzame karakter van de GreenParc in Klappolder en de kan voor een groot deel invulling geven aan de ambities van de gemeente Lansingerland op dit gebied.

6 - Aansluiting op beleid

In dit hoofdstuk gaan we in op de wijze waarop het concept van de HRT aansluit op het overheidsbeleid. De klimaatopgave speelt hier een hoofdrol. Achtereenvolgens worden het Europese, het nationale en het provinciale beleid behandeld. Wij signaleren de volgende belangrijke aandachtspunten voor de ontwikkeling:

- nationale modal shift ambitie;
- connectiviteit van de Randstad;
- schaarse spoorinfrastructuur;
- duurzaam en innovatief imago van gemeente Lansingerland.

HRT sluit bijna naadloos aan op vigerend beleid, zowel op rijks als op EU-niveau. De terminal is een concrete verwezenlijking van een modal shift van weg naar spoor. Het is een tot nu toe amper bediende markt ('groen en vers'), die vrijwel geheel georiënteerd is op wegtransport. HRT is een door ondernemers aangereikt klimaatcontract. Ondernemers nemen hier verantwoordelijkheid en risico, in de lijn van de maatschappelijke wens en het politieke beleid.

Duitsland is Nederlands' belangrijkste handelspartner. De HRT is onderdeel van een corridor die hoofdzakelijk de handelsrelatie Nederland-Duitsland bedient. Bovendien sluit de HRT volledig aan op de lange termijnvisie van het Duitse *Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur*.¹¹ Het Bundesministerium is reeds akkoord gegaan met een substantiële subsidie aan de 'Duitse HRT'. Het gaat hier om de terminal Königs Wusterhausen, ten zuiden van Berlijn, waarmee HRT een strategisch partnerschap heeft gesloten.

HRT sluit ook aan op het Europese beleid. De ambitie van een substantiële modal shift van weg naar water en spoor is reeds prominent aanwezig in het Witboek (EC 2001)¹² en in het Beleidskader voor klimaat en energie in de periode 2020-2030 (EC 2014).¹³ Het Europees transportbeleid is in lijn met het akkoord van de Klimaatconferentie Parijs 2015 (COP21). Via het Europese Klimaatverdrag (2015) en de Europese Klimaatwet (2018) heeft de EU zich gecommitteerd aan een reductie van emissie van broeikasgassen door de transportsector van 30% per 2050 (ten opzichte van 2005).¹⁴ Het wegtransport is verantwoordelijk voor 70% van de broeikasgassen emissies door de transportsector.¹⁵ De Europese Commissie stelt dat spoor de meest energie efficiënte oplossing voor goederenvervoer over middellange en lange afstanden is, en een sleutelrol speelt om deze ambities te halen. De Europese Raad heeft de strategische agenda van de EU voor 2019-2024 goedgekeurd.¹⁶

¹¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019) Innovationsprogramm Logistik 2030 en Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2017) Aktionsplan Güterverkehr und Logistik - nachhaltig und effizient in die Zukunft

¹² EC 2001, Witboek, COM(2001) 370 final

¹³ EC 2014, Beleidskader voor klimaat en energie in de periode 2020-2030, COM(2014) 15 final

¹⁴ EC 2018, Een schone planeet voor iedereen; Een Europese strategische langetermijnvisie voor een bloeiende, moderne, concurrerende en klimaat neutrale economie, COM(2018) 773 final

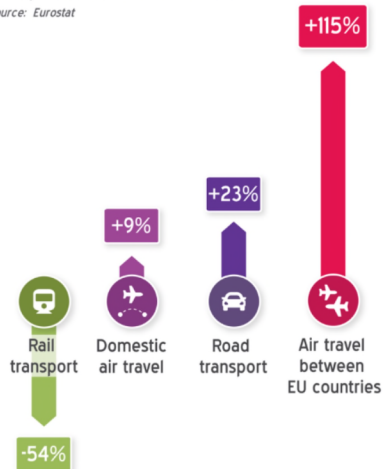
¹⁵ Bron: European Environment Agency, EEA

¹⁶ Europese Raad, Resultaten vergadering 21-21 juni 2019

Rail is the most climate friendly mode of transportation

Changes in emissions between 1990-2016

Source: Eurostat



Figuur 8: Spoor heeft tussen 1990 en 2016 de grootste bijdrage geleverd aan reductie CO₂ uitstoot (bron Energy transition op basis van Eurostat)

Ook op nationaal beleidsniveau staat modal shift (weer) bovenaan op de politieke agenda.

De druk om de politieke doelen te halen is hoog, en de uitdaging om deze te realiseren is groot. In het *Klimaatakkoord*¹⁷ is de ambitie 30% reductie van de CO₂-uitstoot door achterland en continentaal vervoer in 2030 en een modal shift naar spoor of water. Het klimaatakkoord verwijst naar *Maatregelenpakket spoorgoederen*¹⁸.

Het Maatregelenpakket spoorgoederen zet in op een ambitieuze sprong van het vervoerde volume van 42 miljoen ton in 2016 naar 54 tot 61 miljoen ton in 2030. Het Masterplan Spoorgoederenvervoer 2018¹⁹ biedt prioriteiten hoe deze ambitie te realiseren. Op het Nederlandse spoor is de uitdaging om ruimte voor goederen te creëren. De druk vanuit reizigers is groot.

Nederlands goederenvervoer zet in op multi- en intermodale knooppunten. HRT is een intermodaal knooppunt, en voorziet in een modal shift van weg naar spoorvervoer. Het Nederlands beleid koppelt deze knooppunten aan het Europese spoorsysteem. Het spoor waaraan Railterminal Lansingerland takt, is strikt genomen geen onderdeel van de TEN-T Rail Freight Corridors (EU-verordening 913-2010). HRT dient echter wel te worden gezien als aanvoerpunt van de North Sea Baltic Corridor. Immers een groot (95%!) deel van het traject Lansingerland-Berlijn vindt plaats via deze corridor. Vaststelling door Rijksoverheid dat HRT een “knooppunt van nationaal belang” is, past binnen de geest van deze lange termijn ambitie, en zou een belangrijke bijdrage vormen om deze grote uitdaging aan te gaan.

¹⁷ Klimaatakkoord, Den Haag 28 jun 2019

¹⁸ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2018, Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer

¹⁹ Spoorgoederen Tafel, 2018, Masterplan Spoorgoederenvervoer. Deelnemers van de Spoorgoederentafel: Vertegenwoordigers van de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ), van het Koninklijke Nederlandse Vervoer (aannemers & vervoerders), van RailGood (vervoerders), van de Vereniging van Rotterdamse Terminal Operators (VRTO), van EVO Fenedex (verladers), van de Vereniging van Rotterdamse Machinale Overslagbedrijven, van ProRail en van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

In 2023 gaat de kilometerheffing voor vrachtwagens in. Er is nog geen besluit genomen hoe de opbrengsten bestemd worden. Een bestemming binnen innovatieve en duurzame goederenvervoer en -logistiek zou de ambities binnen bereik kunnen brengen.

De provincie Zuid-Holland begrijpt het belang van een terminal die toegespitst is op geconditioneerde tijd-kritische landing, continentale lading, constante stromen, aanpalend aan het productiegebied, dan wel bestemmingsgebied. De provincie begrijpt ook de aanvullende waarde van HRT ten opzichte van de railterminals in de Rotterdamse haven, die zich voornamelijk richten op maritieme stromen. De provincie ziet de concurrentie om spoorcapaciteit (en wegcapaciteit) tussen goederen en reizigers en beseft dat er ruimte voor beide nodig is.

Op regionaal-gemeentelijk niveau moeten keuzes worden gemaakt. Een keuze voor HRT impliceert dat er adequate ruimte wordt gecreëerd. Een railverbinding in Westland ontbreekt. Er is geen ruimte meer voor. De Hoekse lijn is getransformeerd naar een lightrail structuur en is als spoorverbinding niet meer geëigend voor goederenvervoer.

Met HRT kan de gemeente Lansingerland haar imago versterken en de kracht van duurzaam ondernemen consolideren en verzilveren. Hiertoe moet Lansingerland de ontwikkelingen volgen en een duidelijke strategie uitzetten, precies daar waar de ruimte beperkt is en de belangen tegenstrijdig. Zo heeft de keuze voor een (reizigers)station (station Lansingerland-Zoetermeer 'LaZo') gevolgen. De afweging wonen versus werken, en ook milieu versus economie, is voor gemeentes altijd een groot dilemma.

Bij een keuze voor HRT hoort een uitgekiende imago campagne. Als elke communicatie consistent meldt "pakt zoveel vrachtauto's van de weg, scheelt zoveel CO₂", gaat het werken.

7 –Impact analyse

In deze analyse zijn positieve en negatieve, directe en indirecte effecten in kaart gebracht. Belangrijk is de effecten als gevolg van de HRT, te onderscheiden van de effecten als gevolg van alle andere ontwikkelingen. In deze analyse is komen verschillende effecten naar voren:

- HRT vormt een risico,
- HRT biedt een oplossing voor een bestaand probleem, en
- oplossen van een zich voordoend probleem is vereist voor een adequaat functioneren van HRT.

Indien een risico-situatie zich voordoet, dient te worden bepaald hoe ermee om te gaan. Hoe kunnen wij het succes faciliteren en tegelijkertijd de leefbaarheid op peil houden? Is een HRT-netwerk met satellieten één van de oplossingsrichtingen?

7.1 - Aandachtspunten

Al het voorgaande in ogenschouw nemende, zijn er 14 aandachtspunten geïdentificeerd. Het zijn overwegend aandachtsgebieden die een positieve tot sterk positieve waarde voor Lansingerland vertegenwoordigen. Deze veertien aandachtsgebieden zijn in Figuur 11 weergegeven.



Figuur 9: Aandachtsgebieden in relatie tot HRT

Voor elk van de 14 aandachtsgebieden is het oplossend vermogen/het risico benoemd en toegelicht en is aangegeven op welke wijze er een relatie is met de HRT. In Tabel 2 zijn alle bevindingen samengebracht.

Thema	Aandachtspunt	Toelichting	Oplossend vermogen / risico HRT
Economie/ ruimtelijke ordening (H3)	Werkgelegen- heid	Groei werkgelegenheid	HRT levert een positieve bijdrage aan de werkgelegenheid vs krapte op de arbeidsmarkt??
Economie/ ruimtelijke ordening (H3)	Logistieke kwaliteit vestigings- locatie	Opnieuw ontstaan leegstand bedrijfslocaties door beperkte logistieke kwaliteit vestigingslocatie	HRT draagt bij aan de logistieke kwaliteit van deze vestigingslocatie
Economie/ ruimtelijke ordening (H3)	A12 corridor	Overbelasting A12 en onderliggend wegennet door vele ontwikkelingen	HRT sluit aan op A12 logistieke corridor door aanbieden spoorverbinding en ontlasting van de A12
Economie/ ruimtelijke ordening (H3)	Positionering Oostland	Aantasting positie AGF-glastuinbouw voor Lansingerland, door concurrentie buitenland	HRT verbetert lange termijn marktpositie Oostland en bestendigt sector voor Lansingerland
Economie/ ruimtelijke ordening (H3)	Stapeling ruimtelijke vragen	Kwaliteitsverlies door ontbreken keuzes: een keuze voor het een, is een keuze tegen iets anders (groen, rood, blauw)	HRT heeft behoefte aan consistente visie en keuzes voor de ontwikkeling van het gebied
Verkeer en mobiliteit (H4)	Doorstroming N209	Toenemende congestie op de N209	HRT is zeer beperkt mede veroorzaker toenemende congestie, N209 heeft reeds congestie, voordat HRT er gebruik van maakt.
Verkeer en mobiliteit (H4)	Kruising Hoefweg-N209	Kruispunt onoverzichtelijk door toename verkeer door vestiging van Zalando op GreenParc	HRT is zeer beperkt mede veroorzaker onoverzichtelijkheid kruising, kruising is reeds gevaarlijk, voordat HRT er gebruik van maakt.
Verkeer en mobiliteit (H4)	Verkeersveilig- heid voor fietser	Verkeersonveilige situatie N209-Hoefweg door kruising verkeersstromen	HRT is zeer beperkt mede veroorzaker onveiligheid, kruising is reeds gevaarlijk, voordat HRT er gebruik van maakt.
Verkeer en mobiliteit (H4)	Infrastructuur Klappolder	Interne structuur GreenParc in gedrang, tekort capaciteit opstellen en parkeren,	HRT draagt bij aan oplossing: biedt mogelijk parkeercapaciteit aan
Verkeer en mobiliteit (H4)	Schaarse spoorinfrastructuur	Onderbenutting HRT doordat benodigde spoorcapaciteit (kwalitatieve paden) door HRT niet wordt verkregen	HRT is veroorzaker, echter goede inpassing in overige reizigersverkeer mogelijk, door snel optrekken, hoge snelheid en tijd-betrouwbare terminal operaties
Leefbaarheid en Milieu (H5)	Externe veiligheid	Ooit, tegen verwachting in toch overslag gevaarlijke stoffen	HRT is in principe niet bedoeld voor vervoer gevaarlijke stoffen, echter wel preventie onderzoeken en eventueel grenswaarden stellen
Beleid (H6)	Nationale modal shift ambitie	Verbetering doorstroming verkeer hoofdwegennet, doordat HRT vrachtverkeer van hoofdwegennet haalt	HRT versterkt imago Lansingerland: bijdrage modal shift hoofdwegennet op corridors naar het Oosten
Beleid (H6)	Connectiviteit Randstad (personen en goederen)	Scheve, onvolledige bereikbaarheid: veel oog voor personenmobiliteit (weg en spoor), onvoldoende voor goederen (aan- en afvoer Randstad)	HRT draagt bij aan oplossing: verbetert connectiviteit via spoor en weg.
Beleid (H6)	Duurzaam en innovatief imago Lansingerland	Op de kaart zetten van deze locatie als duurzaam en innovatief	HRT versterkt imago: duurzaam en innovatief ondernemerschap, duurzaamheidswinst

Tabel 3: Oplossend vermogen van en risico's verbonden met HRT

7.2 - Risico analyse

In dit gedeelte van het rapport worden de risico's nader geanalyseerd, via drie analyses:

- Scenario analyse
- Gevoeligheidsanalyse
- Comparatieve analyse

Scenario analyse.

In dit onderzoek gaat het om lange termijneffecten ("doorkijk"). Op lange termijn spelen onzekerheden, zowel binnen als (ver) buiten het project. Om, ondanks deze onzekerheden, toch een toekomstbeeld te schetsen, is een set scenario's ontwikkeld. De verschillende scenario's omspannen een groot deel van het waarschijnlijkheidsgebied. De uitkomsten zijn beperkt gevoelig voor de scenario's, het risicoprofiel van HRT wordt nauwelijks zwaarder, in geval van een negatief scenario. De behandelde volumes zijn de graadmeter.

Eerder opgestelde volume prognoses zijn (boter)zacht. De voortvarendheid en adequaatheid van de publieke samenwerking met de private initiatiefnemers is in hoge mate bepalend voor de (volume)resultaten. Wij onderscheiden drie scenario's:

- De volumes, zoals voorzien in de Business Case, noemen wij het neutrale scenario.
- In geval van een negatief scenario met tegenvallende volumes, leidend tot een faillissement, is het belangrijk, dat de overheid, met zorg de doorstart begeleidt, en bij de keuze van de alternatieve aanwending de belangen van de omwonenden wederom bewaakt. Omwonenden waarderen de wijze waarop de gemeente de belangen van omwonenden heeft meegenomen in het ontwikkelingsproces HRT.
- In het geval van een positief scenario en het HRT-concept in lijn bewijst te zijn met de markt vraag, ontvouwt zich netwerk van satelliet terminals, zowel aan Nederlandse als een Duitse zijde. Succes voor HRT en een duurzame sector gaan hier hand in hand.

De onderzoekers schatten in dat de kans op het negatieve scenario (dat de ontwikkeling sterk achterblijft ten opzichte van de Business Case prognose) gering is. Indien het activiteitsniveau aanzienlijk beneden de Business Case blijft (negatieve scenario), dan zal de HRT-locatie alternatief gebruikt worden.

De onderzoekers schatten in dat de kans op het positieve scenario (dat de volumes zich veel sneller en sterker ontwikkelen dan de Business Case prognose) aanzienlijk is (voor argumentatie, zie paragraaf 2.2). Indien het activiteitsniveau de Business Case overtreft, dan worden de grenzen van de terminal al snel bereikt. De begrenzing wordt opgelegd, zowel door de spoorcapaciteit als door het terminal oppervlak. Additionele vraag kan enkel worden geacommodeerd door elders terminal capaciteit (satellieten van HRT) te ontwikkelen. HRT heeft een visie op een dergelijke uitbreiding. Aan Duitse zijde is men al een stap verder.

Laagconjunctuur vormt geen significante bedreiging voor HRT. Het is eerder een kans, aangezien HRT een reductie van transportkosten, ten opzichte van de weg, voorziet.

Gevoeligheidsanalyse

Via gevoeligheidsanalyse is geanalyseerd welke factoren de grootste invloed op de projectuitkomsten en risico's hebben.

De grootste gevoeligheid voor HRT is de beschikbaarheid van voldoende kwalitatieve treinpaden. Dit is een risico, specifiek verbonden aan goederenvervoer per spoor, dat door het hele land speelt, maar extra speelt in de door reizigerstreinen intensief bereden Randstad.

HRT ligt buiten het spoorsysteem van de Rotterdamse Havensporen en de Betuweroute. Op deze trajecten hebben goederentreinen ruim baan. Sterker, hier komen geen reizigerstreinen. Het is dedicated spoorinfrastructuur. HRT ligt aan het gemengde net. Al ligt HRT Lansingerland niet direct aan een Europese TEN-T corridor, 95% van de route tussen HRT Lansingerland en Berlijn loopt via de TEN-T North Sea Baltic Corridor. Enkel de spoorsectie Bleiswijk-Gouda is niet TEN-T.

Door haar ligging, gaat de terminal de concurrentieslag volop aan met het reizigersvervoer over het spoor. Het gewicht van de uitdaging is groot, en hangt samen met het aantal treinen en de claim op spoorcapaciteit, met name tijdens de spits. Hoe groter het volume, des te groter het risico op conflicterende capaciteitsaanvraag. Het risico is gevoelig voor tijdstip en aantal treinen.

Comparatieve analyse

In de comparatieve analyse is aan de hand van een vergelijkbare situatie gekeken, waar een 'licence to operate' in gevaar komt, welke rol publieke partijen hierbij spelen, welke gebeurtenissen zich voordoen, waardoor deze worden getriggerd en of ingedamd, wat de impact is, hoe hierop te reageren, en wat hieruit te leren valt.

HRT is vergeleken met Railterminal Gelderland ('Valburg'). Conclusie uit de vergelijking is dat Valburg, ten opzichte van HRT, een sterk vertraagde planning, een het moeizaam verlopend proces, zich heeft laten verrassen door voorzienbare processtappen, intensieve betrokkenheid van de publieke partijen, en slechte verhouding met bewoners, en een stand van zaken van grote onzekerheid ten aanzien van realisatie. De les die hieruit geleerd wordt, is dat het verstandig is dat gemeente Lansingerland op afstand is gaan staan, en dat project gebaat is bij een duidelijk initiatief aan ondernemerszijde en dat heldere communicatie met realistisch beeld geschetst.

Overeenkomsten zijn dat

- beiden verkeren in de planfase,
- beiden een terminal voor overslag van weg naar spoor betreffen,
- beiden een complexe ondergrond,

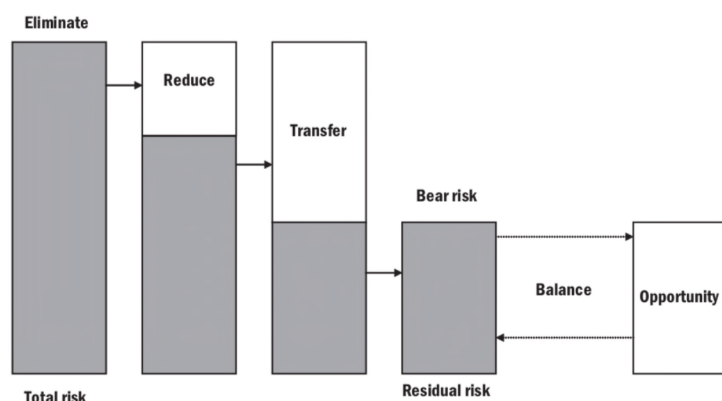
Daarnaast zijn er ook een paar verschillen:

- Valburg betreft een initiatief op bestaande locatie, waarin overheden een grondpositie hebben, waar HRT in een greenfield situatie initieert
- Valburg is tri-modaal, HRT is bi-modaal
- Valburg is in de nabijheid van een Natura 2000 gebied en heeft een uitdagend stikstof component, HRT niet.

Bij Valburg verhouden de partijen zich anders dan in het geval bij HRT. De initiërende ondernemers stellen zich afwachtend op, de publieke partijen (provincie en gemeente) acteren, waarbij RTG in een stapeling van gerelateerde projecten zich bevindt. De relatie met bewoners is zeer gespannen en negatief. Rond Valburg is een gebiedsvisie opgesteld, waarin een lange wensenlijst het realiteitsgehalte heeft ondermijnd. Nut en noodzaak worden niet breed gedeeld. De verwachtingen zijn slecht gemanaged. Publieke partijen rond Valburg hebben zich abrupt moeten distantiëren van de initiatiefnemer en gaan aanleg en exploitatie openbaar aanbesteden, in tegenstelling tot de eerdere plannen om de exploitatie bij de initiatiefnemers neer te leggen. Deze wending was nodig om niet terecht te komen in een situatie van ongeoorloofde staatssteun te voorkomen. Planschade krijgt riante omvang en wordt aangevuld met een 'moerdijkregeling' (opkopen).

7.3 - Condities en mitigerende maatregelen

In de voorgaande hoofdstukken zijn 14 aandachtspunten gesignaleerd. Er is echter een scala aan mogelijkheden om de impact van deze aandachtspunten, voor zover het risico's betreffen, te mitigeren of over te dragen op anderen, zoals: reduceren, overdragen, communiceren, onderhandelen, compenseren. Een aantal van deze mogelijkheden is te zien in Figuur 7. Daarnaast behoren monitoren, beoordelen en lobbyen ook tot het instrumentarium.



Figuur 10: Opties voor risico mitigerende maatregelen (bron: Habegger 2008)

Per aandachtspunt is onderzocht welke mogelijke mitigerende maatregelen getroffen kunnen worden. Dit is weergegeven in tabel 3. Hierbij is de volgorde en de structuur van tabel 2 gevolgd.

Thema	Aandachtspunt	Toelichting	Mitigerende maatregelen of aanbevelingen
Economie/ ruimtelijke ordening (H3)	Werkgelegen- heid	Groei werkgelegenheid	HRT is een mitigerende maatregel. Koester de mogelijkheden die in de vorm van HRT worden aangereikt
Economie/ ruimtelijke ordening (H3)	Logistieke kwaliteit vestigings- locatie	Opnieuw ontstaan leegstand bedrijfslocaties door beperkte logistieke kwaliteit vestigingslocatie	Integraal afwegen, visie opstellen, handelen naar visie. HRT is een mitigerende maatregel.
Economie/ ruimtelijke ordening (H3)	A12 corridor	Overbelasting A12 en onderliggend wegennet door vele ontwikkelingen	Koester de bestaande clusters. Voorkom overshoot (en vervolgens terugval), beïnvloedt en stimuleer realiteitsgehalte A12 samenwerkingsverband. HRT is een mitigerende maatregel.
Economie/ ruimtelijke ordening (H3)	Positionering Oostland	Aantasting positie AGF-glastuinbouw voor Lansingerland, door concurrentie buitenland	Lange termijn visie economische ontwikkeling regio. HRT is een mitigerende maatregel.
Economie/ ruimtelijke ordening (H3)	Stapeling ruimtelijke vragen	Kwaliteitsverlies door ontbreken keuzes: een keuze voor het een, is een keuze tegen iets anders (groen, rood, blauw)	Bepaal ruimtelijke strategie. Integraal afwegen, visie opstellen, handelen naar visie
Verkeer en mobiliteit (H4)	Doorstroming N209	Toenemende congestie op de N209	Ga in gesprek met gebiedspartners om te zoeken naar mogelijke oplossingen
Verkeer en mobiliteit (H4)	Kruising Hoefweg-N209	Kruispunt onoverzichtelijk door toename verkeer door vestiging van Zalando op GreenParc	Doe onderzoek hoe het kruispunt verbeterd kan worden

Verkeer en mobiliteit (H4)	Verkeersveiligheid voor fietser	Verkeersonveilige situatie N209- Hoefweg door kruising verkeersstromen	Doe onderzoek hoe het kruispunt verbeterd kan worden
Verkeer en mobiliteit (H4)	Infrastructuur Klappolder	Interne structuur GreenParc in gedrang, tekort capaciteit opstellen en parkeren,	Investeren in adequate semipublieke parkeergelegenheid en overwegen ingreep in lay-out bedrijfsterreinen Klappolder. HRT biedt mogelijk een mitigerende maatregel.
Verkeer en mobiliteit (H4)	Schaarse spoorinfrastructuur	Onderbenutting HRT doordat benodigde spoorcapaciteit (kwalitatieve paden) door HRT niet wordt verkregen	Monitoring situatie op spoor, sterk maken voor behoud ruimte voor (snel) goederenvervoer op spoor, en stimuleren maximaal gebruik HRT
Leefbaarheid en Milieu (H5)	Externe veiligheid	Ooit, tegen verwachting in toch overslag gevaarlijke stoffen	Onderzoeken en op basis daarvan eventuele beperkingen op leggen
Beleid (H6)	Nationale modal shift ambitie	Verbetering doorstroming verkeer hoofdwegennet, doordat HRT vrachtverkeer van hoofdwegennet haalt	Voer lobby, onderstreep bijdrage Lansingerland aan nationale doelstellingen. HRT is een mitigerende maatregel.
Beleid (H6)	Connectiviteit Randstad (personen en goederen)	Scheve, onvolledige bereikbaarheid: veel oog voor personenmobiliteit (weg en spoor), onvoldoende voor goederen (aan- en afvoer Randstad)	Voer lobby, onderstreep bijdrage Lansingerland aan nationale doelstellingen. HRT is een mitigerende maatregel.
Beleid (H6)	Duurzaam en innovatief imago Lansingerland	Op de kaart zetten van deze locatie als duurzaam en innovatief	Neem HRT mee als parel in promotiecampagnes Lansingerland. HRT is een mitigerende maatregel.

Tabel 4: Mitigerende maatregelen

Identificatie randvoorwaarden en tolerantiegrenzen

In deze studie is onderzocht welke voorwaarden en begrenzungen vereist zijn, en welke plafonds gelden, om voor de bewoners van Lansingerland in 2040/50 de HRT-ervaring neutraal-positief te laten zijn.

Uit de analyse blijkt dat er geen tolerantiegrenzen hoeven te worden gesteld. De gemeente Lansingerland hoeft geen plafond te stellen aan het activiteitsniveau van HRT. De beperkende factor is namelijk al de spoor- en terminalcapaciteit. De maximale capaciteit ligt om en nabij 15 treinen per dag per richting.

Aangezien de ruimte op het spoor voor goederenvervoer voor een belangrijk gedeelte wordt bepaald door beleid, adviseren wij dat de gemeente Lansingerland zich faciliterend en ondersteunend opstelt in het bewaken van de beschikbare ruimte op het spoor voor goederenvervoer. De gemeente Lansingerland dient zich bewust te zijn van de tegenstrijdige belangen die hier ontstaan tegen het licht van de recente realisatie van station LaZo (zie ook Hoofdstuk 6).

Tevens liggen er in het gebied veel kansen voor de gemeente Lansingerland. Door het nemen van een faciliterende en ondersteunende rol, door het realiseren van voorwaarden voor een adequaat functioneren van HRT, is samen met diverse partijen in het gebied veel te bereiken.

8 – Conclusies en aanbevelingen

Deze impactstudie geeft inzicht in de gevolgen van de HRT voor gemeente Lansingerland en haar inwoners voor de komende twee tot drie decennia. Met de uitkomsten van deze studie beschikt de gemeente Lansingerland over inzicht in de lange-termijn impact van HRT op haar bewoners, heeft zij een indicatie welke maatregelen genomen dienen te worden om het huidige publieke draagvlak voor de HRT te bestendigen.

De HRT zal naar verwachting vooral bestuurlijk comfort bieden, en weinig belastend zijn voor de gemeente Lansingerland, haar bestuur en haar inwoners. Uit deze inventarisatie en analyse blijkt dat de risico's niet worden veroorzaakt door HRT maar dat deze meer het gevolg zijn van andere ontwikkelingen. HRT is eerder te typeren als een oplossing met brede werking.

Naast de HRT is er een reeks andere projecten die effect zal hebben op de leefbaarheid en vestigingslocatie gemeente Lansingerland. De meest bepalende projecten zijn de ontwikkelingen Prisma, Bleizo en de herontwikkeling van Klappolder. Alle ambities van de gemeente Lansingerland samen passen niet binnen de huidige bekende ruimte. Knelpunten, als gevolg van de intensieve gebiedsontwikkeling, zullen naar verwachting optreden in de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en de logistieke kwaliteit van de bedrijvenparken. HRT biedt hier oplossend vermogen.

HRT kan worden gezien als een stukje compensatie voor de dreigende 'overshoot' in de gebiedsontwikkeling. Het risico is immers dat de bestaande infrastructuur krap gaat worden. Met HRT wordt aanvullende infrastructuur aangeboden. De terminal kan de druk op het gebied verminderen. De terminal zal naar verwachting een duurzaamheidsimpuls geven en een verkeer-ontlastende werking hebben. Er is geen noodzaak een beperking te stellen ten aanzien van het activiteitsniveau van HRT. Er is geen dreiging van hinder en de capaciteit wordt afdoende beperkt door capaciteit op het hoofdspoor en de dimensionering van het terminalterrein.

Het belangrijkste aandachtsgebied betreft de ruimte die HRT nodig heeft op het hoofdspoor. Het vervoer van goederen is in het gedrang, vooral op het spoor, en steeds meer ook op de snelweg. Lansingerland beseft echter dat voor de Randstad naast mobiliteit voor de mensen ook adequate aan- en afvoer van goederen essentieel is. Met een solide ontwikkeling van HRT heeft Lansingerland een blauwdruk in handen voor mogelijke satelliet locaties van de HRT.

8.1 - Rolbetrachting gemeente Lansingerland

De gemeente Lansingerland heeft HRT adequate ondersteuning geboden in het voortraject. In de volgende fase zal HRT concrete stappen zetten in de richting van aanleg, en hiervoor vergunningen gaan aanvragen.

Met oog op haar rol als toezichthouder, handhaver en behartiger van de belangen van bewoners van de gemeente, maakt de gemeente Lansingerland een goede keuze door op afstand te staan. Deze positie voorkomt ook dat de gemeente Lansingerland een belemmerende rol gaat spelen.

De gemeente Lansingerland draagt verantwoordelijkheden ten aanzien van de te verstrekken vergunningen en het inwinnen van informatie hieromtrent. Het dient het belang van de gemeente als zij 'in control' is, en blijft, binnen haar domein. Zo is het zaak dat de gemeente bij het verstrekken van omgevingsvergunningen voorwaarden stelt, adequaat toetst aan geldende regels, en dit in een nieuw bestemmingsplan/ omgevingsplan vastlegt. Bovendien is het belangrijk dat de gemeente zich met regelmaat goed informeert, met oog op een voorspoedige ontwikkeling van de terminal.

De veiligheidsregio en de brandweer dienen tijdig te worden betrokken tijdens de ontwerpfase. Externe veiligheid is ook een, tijdens de aanlegfase te onderzoeken onderwerp. Afhankelijk van de resultaten, kan dit leiden tot het stellen van beperkingen op het gebied van externe veiligheid voor de HRT.

De gemeente Lansingerland dient bovendien het volledige traject voor de komende decennia te overzien en zich voor te bereiden op haar eigen rol ten aanzien van de HRT, en wat zij daarbij behoeft/vereist van andere autoriteiten, zoals provincie en rijksoverheid, of van betrokken private partijen.

Dit alles tegen het licht van de vele voordelen die HRT voor de gemeente biedt.

Tot op heden is goed geïnvesteerd in contact met omwonenden. Het is van belang om het contact met omwonenden te continueren.

8.2 - Aanbeveling

De analyse leidt tot een aantal aanbevelingen voor de gemeente Lansingerland, omvattende randvoorwaarden, grenswaarden en mitigerende maatregelen ten aanzien van de geïdentificeerde risico's, en rolbetrachting van de gemeente.

- HRT biedt een combinatie van duurzaamheid en economie. De terminal is een deeloplossing voor bestaande en komende uitdagingen.
- Een keuze voor HRT impliceert dat er adequate ruimte wordt gecreëerd.
- Hiervoor is een integrale visie op het gebied nodig, zodat zaken elkaar versterken in plaats van tegenwerken.
- Alles doen is geen keuze. Er dient een afgewogen keuze groen versus rood te worden gemaakt. Een visie is nodig als onderbouwing voor een doordachte verhouding tussen deze twee elementen.
- De stapeling van ontwikkelingen in het gebied vereist nieuw inzicht (onderzoek) in de infrastructuur en mobiliteit.
- Bouw verder aan het imago van Lansingerland en communiceert consistent een duidelijke boodschap. De roep om modal shift, vanwege de klimaatopgave en druk op de snelwegen, vereist concrete actie. De gemeente Lansingerland heeft met HRT een troef in handen. De terminal zal logistiek faciliteren en de druk van Lansingerland halen. Het concept kan als blauwdruk voor elders gelden.
- Voer periodiek risico-inventarisatie en monitoring.
- Besluit tot mitigerende maatregelen, waartoe aanzet in dit onderzoek.
- Bestendig het draagvlak onder bewoners.

Bijlage 1 - Interview lijst

- Maarten Batenburg, Gemeente Lansingerland
- Hans Bussink, IVA autohandel
- Paul Dietz, Belangenvereniging De Kruisweg
- Marije Dronkers, Provincie Zuid-Holland
- Ruud Egas, Mede-initiatiefnemer en Lid Stuurgroep Holland Railterminal
- Patricia van Eijndthoven, Provincie Gelderland, projectmanager Railterminal Gelderland
- Natasia de Gama, Ministerie van Infrastructuur en Water
- Yvonne Hereijgers, Gemeente Lansingerland
- Marc Hokke, Gemeente Lansingerland
- Marc Houweling, Houweling Groep
- Joost Hurkens, Ministerie van Infrastructuur en Water
- Onno de Jong, Ecorys, Locatieonderzoek, MKBA en Business Case Holland Railterminal
- Arjan Koopman, Gemeente Lansingerland
- Mark Lemkes, Royal Lemkes
- Cees van der Meij, Royal Lemkes
- Michiel Mur, Gemeente Overbetuwe, projectmanager knoop 38
- Max Philips, RailCargo Information Netherlands
- Mark Remie, FFWD, Mede-initiatiefnemer en Lid Stuurgroep Holland Railterminal
- Remo Snijder, Gemeente Lansingerland
- Jetze Tjalma, Railistics, Locatieonderzoek, MKBA en Business Case Holland Railterminal
- Michiel van Veen, Royal Lemkes
- Adrie Visbeen, Daily Logistics Group
- Hans Peter Voorhoeve, ProRail
- Gerard Wesselink, Provincie Zuid-Holland
- Edgar Wever, Twynstra Gudde, Projectleider Studie Bleizo-West
- Jeroen Wiercx, ProRail
- Jan Wildenberg, Belangenvereniging De Kruisweg
- Nico van Zwet, GreenParc Bleiswijk

Bijlage 2 - Bronnen, Literatuurlijst

- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019) Innovationsprogramm Logistik 2030
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2017) Aktionsplan Güterverkehr und Logistik - nachhaltig und effizient in die Zukunft
- Europese Commissie (2018) Een schone planeet voor iedereen; Een Europese strategische langetermijnvisie voor een bloeiende, moderne, concurrerende en klimaatneutrale economie, COM(2018) 773 final
- Europese Commissie (2014) Beleidskader voor klimaat en energie in de periode 2020-2030, COM(2014) 15 final
- Europese Commissie (2001) Witboek, COM(2001) 370 final
- EconoVision (2017) Verkennende impact studie Holland Railterminal
- Ecorys (2018) MKBA railterminal Bleiswijk, Quick scan analyse maatschappelijke kosten en baten van een railterminal voor niet-kraanbare trailers in Bleiswijk
- European Environment Agency, EEA
- Europese Raad (2019) Resultaten vergadering 21-21 juni 2019
- Gemeente Lansingerland (2018) Knelpuntenkaart;
- Gemeente Lansingerland (2018a) Bestemmingsplan 1e partiele herziening Klappolder (voormalige veilinglocatie Royal FloraHolland, Bleiswijk)
- Gemeente Lansingerland en gemeente Zoetermeer (2011) Intergemeentelijke structuurvisie Bleizo, Het Kwadrant en overige omgeving; Notitie reikwijdte en detailniveau plan MER;
- Gemeente Lansingerland (2010) Structuurvisie Lansingerland
- Habegger (2008) International Handbook on Risk Analysis and Management,
- Klimaatakkoord (2019) Den Haag 28 jun 2019
- Logitech (2018) Terminal ontwerp
- Metropoolregio Rotterdam – Den Haag (2019) MRDH model 2.2
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2019) Goederenvervoeragenda; Agenda voor een robuust, efficiënt en duurzaam transportsysteem
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2018) Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2017) Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur
- ProRail (2019) Studie spoorcapaciteit
- ProRail (2019) Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland
- ProRail (2017) Holland Rail Terminal capaciteitsanalyse
- RailbrokerZ (2016) Holland Railterminal
- Railistics/Ecorys (2018) Rail Terminal Zuid-Holland, locatiekeuze en beoordeling overslagsysteem
- Railistics/Ecorys (2018) Financiële Business Case Rail Terminal Bleiswijk
- Spoorgoederen Tafel (2018) Masterplan Spoorgoederenvervoer
- www.co2emissiefactoren.nl
- www.energytransition.org
- www.lansingerland.nl

Bijlage 3 - Over de onderzoekers

Dit onderzoek is uitgevoerd door EconoVision, in samenwerking met Antea Group.

EconoVision benadert het vraagstuk vanuit de economisch maatschappelijke invalshoek en is bewezen sterk in transport en logistiek. Zo heeft EconoVision in 2017 de gemeente Lansingerland ondersteund met een Verkennde impact studie Holland Railterminal.

Antea Group draagt sinds jaar en dag bij aan de Nederland leefomgeving door het ontwerpen van bruggen en wegen, realiseren van woonwijken en waterwerken. Antea Group beschikt over een enthousiast team van verkeerskundigen en planologen in de adviesgroep Planvorming en Mobiliteit. Antea Group is bekend met de materie en kent de regio goed. Zo werkt Antea Group momenteel ook voor u op het vlak van verkeer en planologie aan het project Wilderszijde.

Over Joël van der Beek - senior adviseur economische modellering en spoorvervoer

Joël van der Beek heeft 20 jaar ervaring in transport-economisch onderzoek. Sinds 1994 is hij actief als consultant, eerst voor het Nederlands Economisch Instituut (nu Ecorys), vervolgens voor Policy Research Corporation in Antwerpen, en voor TransCare (logistiek en spoorgoederenvervoer) in Wiesbaden (Duitsland) en Leiden (Nederland). In 2005 richtte hij EconoVision op. Joël heeft Algemene Economie gestudeerd aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. Joël heeft uitgebreide ervaring op het gebied van spoorgoederenvervoer en transportinfrastructuur, zowel als senior-adviseur als projectleider. Bovendien is hij specialist in waarderingsvraagstukken, het doorrekenen van economische effecten en in het kwantificeren van niet markt geprijsde gevolgen.

Hij adviseert op het terrein van algemene bedrijfsvoering, beleid en strategie, transportlogistiek en investeringsvraagstukken. Economie is de basis van zijn benadering. Optimale benutting van strategische potentieel vergt echter meer dan een economische visie. Maatschappelijke context en politiek-bestuurlijke ontwikkelingen moeten goed doorgrond en begrepen worden. Hij heeft de kennis en ervaring in huis om aan deze geïntegreerde visie gestalte te geven.

Joël publiceerde onder andere over maatschappelijke kosten baten analyse, ontwikkelingsplanologie, ontwikkeling van MRA en Schipholregio en de maritieme sector.

Over Gertjan Leeuw – senior-adviseur mobiliteit

Gertjan Leeuw is allround adviseur op het gebied van mobiliteitsvraagstukken en ruimtelijke ontwikkelingen. De afgelopen 15 jaar heeft hij zich breed ontwikkeld en is betrokken geweest bij diverse projecten voor nieuwe wegtracés, bereikbaarheidsstudies en de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen.

Naast de inhoudelijke advisering op gebied van verkeer en vervoer richt Gertjan zich op proces- en contractmanagement van complexe ruimtelijke projecten. Gertjan heeft in zijn loopbaan, zowel binnen overheden, als in het bedrijfsleven, ervaring opgedaan in het sturen van projecten, verkrijgen van draagvlak en onderhandelen. Gertjan heeft door zijn gemeentelijke ervaring veel kennis van het werken met de overheid. Gertjan heeft intensief samengewerkt met bestuurlijke opdrachtgevers en heeft oog voor bestuurlijke verhoudingen en gevoeligheden. Hij is iemand die in projecten zoekt naar de juiste balans tussen de verschillende (soms conflicterende) belangen die spelen.