

Rondvraagnotitie

Datum

8 januari 2024

Zaaknummer

2012-020480

Inlichtingen bij

Provincieloket

026 359 99 99

post@gelderland.nl

Blad

1 van 6

Aan

Het college van Gedeputeerde Staten

Ambitie en thema

- Ambitie 4 Regionale economie
- Ambitie 5 Verkeer en vervoer

Thema:

- Gelderse corridor

Portefeuillehouder

Helga Witjes

Van

Gebiedsontwikkeling en Uitvoering

Onderwerp

Vervolg Railterminal Gelderland na afronding aanbesteding



NIET OPENBAAR

RONDVRAAGNOTITIE VOOR DE GS VERGADERING VAN 9 januari 2024**Doel van deze rondvraag**

Opties schetsen voor het vervolg Railterminal Gelderland naar aanleiding van afronden aanbesteding RTG.

Toelichting

Op 29 december 2023 sloot de inschrijvingstermijn voor de aanbesteding concessie aanleg en exploitatie Railterminal Gelderland. Er zijn geen inschrijvingen op de concessie ontvangen, hiermee eindigt de procedure.

Buiten de procedure is er wel een brief ontvangen van een consortium dat graag wilde inschrijven op de concessie, maar aangeeft dat dit op basis van de voorwaarden in de aanbesteding niet mogelijk was. De benodigde investeringen voor de inrichting van de railterminal zijn hoog voor de verwachte inkomsten. Dit consortium is bereid om een nader overleg te voeren voor een toelichting op hun perspectief op de concessie RTG. Nu aanbesteding is afgerond is dit overleg toegestaan en kan het een beter beeld geven van het perspectief van de markt op de RTG. Dit voor het maken van afwegingen en in vervolgtraject richting PS nuttige informatie.

0000000032

Datum
8 januari 2024

Zaaknummer

Blad
2 van 6

Het ministerie van I&W is (ambtelijk) geïnformeerd over het ontbreken van inschrijvers op de aanbesteding RTG. Het ministerie is medefinancier in het project. In het BO MIRT van november 2023 is nog een aanvullend bedrag van 2 mln. euro beschikbaar gemaakt, naast de al toegekende 12 mln. euro, vanwege de gestegen kosten voor de aansluiting op de Betuweroute van de RTG.

Op dit moment zijn de kosten voor het project RTG als volgt:

- Uitgegeven tot op d.d. 21 december een bedrag van ongeveer 13,5 mln. euro.
- Verplicht tot op d.d. 21 december een bedrag van ongeveer 7 mln. euro.

Voor de verplichtingen geldt dat nog onhelder is of deze volledig moeten worden betaald. Daarnaast komen er kosten die nog niet in de verplichtingen zijn opgenomen. Deze kosten zijn exclusief de bedragen die aan de gemeente Overbetuwe zouden moeten worden betaald, een bedrag van 6,5 mln. euro op basis van de overeenkomst Knoop 38 en 6 mln. euro subsidie in het kader van Afslag 38 (buiten budget RTG). Er is een bedrag van ca. 3,4 mln. euro uitgegeven aan grondverwerving, alle benodigde gronden zijn in bezit.

Gevolgen van geen inschrijvingen: twee scenario's met varianten:

- 1) Per direct stoppen met de RTG
 - 2) Tot 25 januari vervolgopties verkennen
- Stoppen en verkenning naar geschiktheid locatie voor uitplaatsing spooreplacement Arnhem Oost
 - Doorgaan met de RTG: varianten in wijziging van de scope van het project.

Ad 1) Stoppen met de RTG

Als het project wordt gestopt, moeten de volgende besluiten worden genomen:

- Op korte termijn, half januari, wordt op het ProRail terrein de brandblusleiding aangelegd en het hekwerk tussen CUP en RTG terrein geplaatst. Deze werkzaamheden moeten per direct worden gestopt omdat de provincie verplicht is om bij niet doorgaan van de RTG alles weer in oorspronkelijke staat op te leveren én er geen watertoevoer is voor de brandblusleiding als de RTG niet wordt aangelegd. De werkzaamheden zijn al opgedragen aan de aannemer, de provincie moet naar verwachting voor vrijwel alle kosten voor de aanleg gaan betalen (ca. 1,5 mln. euro).
- Op 1 februari is de kap van alle opgaande begroeiing voorzien. De werkzaamheden zijn al opgedragen aan de aannemer. Bij stoppen gaat de provincie waarschijnlijk de meeste kosten betalen omdat er op een laat moment wordt afgezegd.
- De aanbesteding voor de werken, ontsluitingsweg, landschappelijke inpassing en bouwrijp maken terminalterrein loopt. Partijen maken kosten om een aanbesteding voor te bereiden. Zo snel mogelijk stoppen voorkomt dat er een grondslag is om kosten op te voeren vanuit allerlei partijen.
- De werkzaamheden van ProRail zijn in vergevorderd stadium. Hier worden een aantal contracten voorbereid met partijen om werkzaamheden uit te gaan voeren voor de aansluiting op de Betuweroute. ProRail declareert ieder kwartaal een 300.000 tot 400.000 euro voor deze werkzaamheden. Stopzetten en het projectteam ontbinden voorkomt nieuwe kosten. Er zal voor een aantal contracten die al in een vergevorderd stadium zijn (deels) moeten worden betaald voor werkzaamheden die niet verder moeten worden uitgevoerd.

Datum
8 januari 2024

Zaaknummer

Blad
3 van 6

- De werkzaamheden voor de verlegging van de 150 kV leiding onder het RTG terrein zijn in voorbereiding, verlegging wordt voorzien in mei. Hier zullen we een deel van de verleggingskosten moeten betalen omdat deze al in de voorbereiding zijn gemaakt.
- De werkzaamheden voor de bescherming van de gasleidingen onder het RTG terrein zijn in voorbereiding. Er wordt gewerkt aan een projectovereenkomst met de Gasunie om deze uit te gaan voeren in het tweede kwartaal. Bij stopzetten komt er een rekening voor de gemaakte kosten.
- De werkzaamheden voor de verlegging van de kabels en leidingen bij kruising Rijksweg Zuid zijn in voorbereiding. De verwachting is dat de engineering al is opgestart voor de verlegging en er kosten moeten worden gemaakt bij stopzetten.
- De elektriciteitsaansluiting op de RTG is in voorbereiding. Als deze wordt afgezegd, wordt afgerekend op basis van gemaakte kosten, naar verwachting ca 250.000 euro (helpt van de kosten voor de aansluiting). Bij afzeggen is er een zekerheid dat de komende 5-10 jaar een aansluiting met een dergelijke omvang niet meer kan worden gerealiseerd. Zonder deze elektriciteitsaansluiting, kan op de RTG niet uitstootloos worden gewerkt wat een verplichting is in de Nbwet-vergunning.
- De werkzaamheden voor het treinbeveiligingssysteem op de RTG in aansluiting op de Betuweroute. Een groot deel van de voorziene kosten voor dit systeem moeten worden betaald omdat er al veel kosten zijn gemaakt.
- De erfpachtovereenkomst met ProRail zou op korte termijn worden ingeschreven bij de notaris. Daarmee wordt er geen erfpacht gevestigd op delen van het terrein van ProRail wat nodig was voor de inrichting van de RTG. De notaris stuurt nog een rekening van gemaakte kosten.
- Er lopen nog een diverse opdrachten voor onder andere technische uitwerkingen en dergelijke. Die worden afgerond en leiden mogelijk nog tot aanvullende kosten.

Samenvattend: als werkzaamheden direct worden gestopt betekent dat dat het project niet meer op een later moment binnen tijd en geld kan worden gerealiseerd. De schade die moet worden vergoed voor alle werkzaamheden die al zijn ingepland is significant, daar voorziet het budget niet in.

Ad 2) Tot uiterlijk 25 januari vervolgopties verkennen inclusief doorgaan met de RTG
- **Mogelijke schadebeperking bij stoppen RTG: starten onderzoek naar alternatief herontwikkelen locatie RTG tot nieuwe locatie ProRail t.b.v. uitplaatsing emplacement Arnhem Oost**

Als de RTG wordt gestopt, kan er worden gekozen voor een alternatief gebruik van de locatie. Voor de locatie emplacement Arnhem Oost van ProRail wordt een alternatieve locatie gezocht. Onderzoek of de locatie RTG hier geschikt voor kan zijn, zal tijd vragen maar kan worden gestart als de RTG niet doorgaat. Deze locatie ligt namelijk aan de Betuweroute en is als zodanig niet zomaar geschikt voor het gebruik van emplacement Arnhem Oost. Daarnaast is de eerste inschatting dat er een nieuwe planologische procedure nodig is, omdat het onherroepelijke PIP met bestemming railterminal zal niet passen. Gemeente Arnhem zal dit een aantrekkelijke optie zijn, dit kan het vraagstuk van uitplaatsen Arnhem Oost oplossen. Of de locatie voor ProRail geschikt is, is de vraag en moet nader worden onderzocht om te kunnen vaststellen of dit een serieuze optie is. Uiteindelijk is het aan ProRail om, bij geschiktheid van de locatie, de ontwikkeling op te pakken en de bestemming voor de locatie aan te passen. Op langere termijn is er dan mogelijk sprake van

kostenbeperking. De uitplaatsing van het spooreplacement naar de locatie RTG in plaats van een andere locatie, kan goedkoper uitvallen dan de meer dan 100 mln. die wordt verwacht.

Er zijn een drietal varianten om de RTG voort te zetten, waarbij de scope van het project wordt gewijzigd op inhoud en/of financiën. De varianten zijn politiek ingewikkeld vanwege een nieuwe aanbesteding en het starten met realisatie zonder exploitant. Doorgaan met de RTG realiseert belangrijke doelen: goederenvervoer over spoor in plaats van de weg, reductie van CO₂ uitstoot, vermindering van uitstoot stikstof, ontwikkeling van logistiek knooppunt Nijmegen en de benutting van de Betuweroute door de regio. Hiermee wordt ook voorkomen dat veel overheidsgeld wordt uitgeven aan een project wat stopt.

In al deze varianten moet er een nieuwe aanbesteding worden gestart, met een beperkte looptijd omdat het grootste deel van de informatie al is verstrekt in de eerder aanbesteding.

Voor al deze varianten geldt dat er, voordat er een exploitant bekend, is werkzaamheden worden gestart om de RTG te realiseren zoals het aanleggen van de brandblusleiding en het hekwerk, kap van bomen en struiken, aanbesteding ontsluitingsweg, landschappelijke inpassing en bouwrijp maken, aanleg en verlegging kabels en leidingen etc.

De varianten zijn onderstaand toegelicht:

- **Combinatie terminal (en CUP) met gedeeltelijke activiteiten van spooreplacement Arnhem Oost**

Een deel van de activiteiten op het emplacement Arnhem Oost zouden passen in de activiteiten die toegestaan zijn op de RTG op basis van het inpassingsplan. Als het overige gebruik van het emplacement op het CUP kan worden ingepast, kan er een mogelijkheid zijn om zowel de RTG te realiseren, als het emplacement Arnhem Oost uit te plaatsen. Onderzoek naar de mogelijkheden van deze combinatie vraagt tijd en intensief overleg met ProRail. De eerste reactie van ProRail is dat er 1 op 1 moet worden gecompenseerd voor de 3000 meter spoor van het emplacement. Dat maakt het moeilijk om activiteiten op de RTG met activiteiten van het emplacement Arnhem Oost te combineren.

- **De RTG wordt gerealiseerd inclusief de sporen op de terminal**

Het consortium wat graag zou inschrijven heeft een suggestie gedaan op basis waarvan zij zouden kunnen inschrijven: de provincie legt de sporen aan op de RTG en de inschrijvers moeten deze kosten gedurende de looptijd van 45 jaar van de concessie terug betalen. Dat is mogelijk als de provincie de sporen op haar kosten aanlegt en in de aanbesteding een minimale opbrengst van de concessie vastlegt om de investeringen terug te verdienen. Mogelijk moet er ook een rentevergoeding worden betaald voor de investering die de provincie doet. De risico's voor de provincie zijn in beperkt, de exploitant wordt verplicht om de sporen op de terminal te onderhouden. De sporen vervallen ná einde looptijd concessie aan de provincie, net als bij tussentijdse beëindiging van de concessieovereenkomst.

Er is in deze variant sprake van de wijziging van de voorwaarden in de concessie, dus moet de aanbesteding opnieuw moeten worden gedaan. Dit geeft alle partijen de mogelijkheid om op de concessie in te kunnen schrijven.

In principe is hier sprake van een financiering in 2024 van ca 7-8 mln. euro van een investering in sporen die uiteindelijk wordt terugbetaald. Daarmee is, binnen de tijdshorizon van de concessie van 45 jaar, uiteindelijk géén extra geld nodig voor het project.

- **De RTG wordt gefaseerd gerealiseerd**

In de concessie is de verplichting opgenomen dat de exploitant op de RTG 3 sporen moet realiseren voorafgaand aan de in gebruikname van de terminal. Dit betekent dat een exploitant direct bij de start fors moet investeren in de aanleg van 3 sporen. De investeringskosten kunnen aanzienlijk worden beperkt, als deze verplichting wordt beperkt tot de aanleg van één spoor om de RTG in gebruik te nemen. Op een later moment gedurende de concessie, kan de exploitant dan de andere sporen realiseren.

Er is in deze variant sprake van de wijziging van de voorwaarden in de concessie, dus moet de aanbesteding opnieuw worden gedaan. Er is geen aanvullende financiering nodig.

In de periode tot 25 januari kan gesprek worden gevoerd met het consortium wat wilde inschrijven om te toetsen of de varianten leiden tot een realistisch perspectief voor een aanbesteding. Er is dan ook tijd voor overleg in de coalitie en het ministerie van I&W. Ook is overleg met ProRail met betrekking tot het emplacement Arnhem Oost van belang.

Besluitvorming op 25 januari na aanvullende verkenning

- ***Stoppen met de RTG met als gevolg dat er veel geld is besteed aan een project wat niet wordt gerealiseerd. Dan worden de kosten afgerekend en zijn er nog een aantal vervolgvragen over hoe om te gaan met het gebied, zie hiervoor onderstaand.***
- ***Stoppen met de RTG en de locatie beschikbaar stellen voor de mogelijke verplaatsing van het emplacement Arnhem Oost. Ook dan is het gevolg dat er veel geld is besteed aan het project. Mogelijk is er sprake van schadebeperking omdat de locatie op termijn geschikt blijkt om als nieuw emplacement te dienen. De verdere ontwikkeling is dan aan ProRail en gemeente Arnhem. Er moet een nieuwe planologische procedure worden gevoerd.***
- ***Realiseren van de RTG op basis van gewijzigde uitgangspunten. Dit kan in beide varianten min of meer binnen tijd en geld maar wijkt af op de procesafspraken die met PS zijn gemaakt. Er moet namelijk worden gerealiseerd voordat een exploitant bekend is en opnieuw een aanbestedingsprocedure worden gestart.***
- ***Geen besluit op 25 januari over wel/niet realiseren van de RTG om mogelijk later tot realisatie over te gaan. Deze variant betekent automatisch dat het project niet binnen tijd en geld kan worden gerealiseerd. Het langdurig pauzeren van werkzaamheden leidt tot schade die moet worden vergoed. Dat past niet binnen het projectbudget***

Aanvullend: vervolgacties bij stoppen

- Het advies is om de bestemmingen in het inpassingsplan RTG voorlopig te handhaven en nog geen nieuwe planologische procedure te starten om de bestemmingen ongedaan te maken. Alle omwonenden die daar recht op hebben in het kader van het onherroepelijke inpassingsplan, zijn inmiddels voor planschade aan hun woningen gecompenseerd.
- Het ministerie van I&W was medefinancier en belanghebbende in de ontwikkeling van de RTG voor de aansluiting van de RTG op de Betuweroute. Het ministerie heeft haar bijdrage van 14 mln. euro gekoppeld aan de realisatie van de aansluiting. De verwachting is dat deze bijdrage niet beschikbaar is voor de gemaakte kosten van ProRail nu er geen

RTG wordt gerealiseerd. Het ministerie heeft overigens ambtelijk haar verbazing uitgesproken als er wordt gekozen voor het stoppen van dit project gezien de beleidsdoelen die worden gerealiseerd en het recente verzoek van de provincie in het BO MIRT om nog een aanvullende bijdrage aan het project te doen.

- Het kruispunt Rijksweg Zuid wordt niet verbreed en ingericht met VRI's. Dit betekent voor het project Afslag 38 dat er een heel nieuw uitgangspunt ontstaat voor het ontwerp aan de zijde van Overbetuwe. Dit maakt de realisatie van het project Afslag 38 ingewikkeld, daar is nu al sprake van een financieel tekort. De provinciale bijdrage van 6 mln. plus de 2 mln. uit de overeenkomst Knoop 38 (zie volgende gedachtestreepje), aan het project Afslag 38 zijn gekoppeld aan de realisatie van de RTG. Als dit niet doorgaat is er geen aanleiding voor een bijdrage.
- In de overeenkomst Knoop 38 is afgesproken dat de provincie een bedrag van 4,5 mln. euro voor de gebiedsmaatregelen aan de gemeente Overbetuwe gaat betalen bij onherroepelijk inpassingsplan RTG. Ook het bedrag van 2 mln. euro voor de verbreding van het viaduct over de A15 is in deze overeenkomst gekoppeld aan realisatie RTG. 5.2

5.2

- Alle percelen en een paar opstallen voor het realiseren van het project zijn verworven en eigendom van de provincie. Voorlopig wordt voorgesteld deze percelen en opstallen te gaan beheren. Verkopen aan de eigenaren die aan ons hebben verkocht zou kunnen, maar dan is wel de vraag met welke bestemming. Als we nu verkopen, gaat dat op basis van de bestemming verkeer en terminalterrein. De waardering van deze bestemmingen is hoger dan van landbouw. Dan lukt het waarschijnlijk niet om te verkopen zonder eerst de landbouwbestemming opnieuw te vestigen.
- De situatie van de Natuurbeschermingswetvergunning voor de RTG als hier geen gebruik van wordt gemaakt na een aantal jaren, is nog niet helder.

Financiële balans opmaken

Om voor het project de financiële balans op te kunnen maken, is er in het ieder geval een maand of 2 nodig om inzicht te krijgen in de daadwerkelijke kosten die moeten worden afgerekend in de al lopende afspraken en contracten. Op dit moment is de balans als volgt:

- Uitgegeven tot op d.d. 21 december een bedrag van ongeveer 13,5 mln. euro.
- Verplicht tot op d.d. 21 december een bedrag van ongeveer 7 mln. euro.

Voor de verplichtingen geldt dat nog onhelder is of deze volledig moeten worden betaald.

Aangezien een aantal contracten op uitvoering in januari/februari staan, is de verwachting dat er toch wel de helft aan kosten moet worden genomen. Daarnaast komen er kosten die nog niet in de verplichtingen zijn opgenomen. Deze kosten zijn exclusief de bedragen die aan de gemeente Overbetuwe zouden moeten worden betaald, een bedrag van 6,5 mln. euro op basis van de overeenkomst Knoop 38 en 6 mln. euro subsidie in het kader van Afslag 38 (buiten budget RTG).

Voor de eindbalans is van belang of de aangekochte percelen weer worden verkocht. Er is een bedrag van ca. 3,4 mln. euro uitgegeven aan grondverwerving.