



# Statenbrief

## Consultatie

**Datum**

20 januari 2024

**Zaaknummer**

2012-020480

**Inlichtingen bij**

Provincieloket

026 359 99 99

[post@gelderland.nl](mailto:post@gelderland.nl)

**Blad**

1 van 2

**Onderwerp**

Railterminal Gelderland – voornemen tot beëindigen van het project

**Beleidsprogramma**

- Economie

**Ambitie**

- Ambitie 4 Regionale economie

**Thema:**

- Gelderse corridor

**Portefeuillehouder**

Helga Witjes



## 1 Bespreekpunten

Voor de aanbesteding van de aanleg en exploitatie van de Railterminal Gelderland hebben we geen inschrijving ontvangen. Op basis van de huidige kaders en randvoorwaarden in het Coalitieakkoord “Gewoon doen” en de afspraken die wij met u hebben gemaakt, zijn we voornemens om te stoppen want realisatie van de RTG is niet mogelijk. Het project zou alleen doorgang kunnen vinden als u de gemaakte afspraken aanpast.

In het Coalitieakkoord is afgesproken dat als er geen exploitant gevonden wordt, het project Railterminal Gelderland wordt gestopt. Dit sluit ook verdere investering of subsidie in het project uit. Bij het vaststellen van het inpassingsplan RTG in juli 2021 hebben wij met u afgesproken dat de realisatie van de RTG pas start als er een exploitant is. Daarnaast hebben wij u toegezegd dat de aanbestedingstermijn niet meer zou worden verlengd na 29 december 2023. Inmiddels hebben we € 15-20 mln. aan voorbereidingskosten gemaakt en is het project uitvoeringsgereed.

Met het afronden van de aanbesteding van de concessie aanleg en exploitatie RTG zonder inschrijvers constateren wij dat de opdracht van uw Staten om een railterminal te realiseren niet mogelijk is en zijn voornemens dit project te stoppen. Het project zou alleen doorgang kunnen vinden als u de gemaakte afspraken aanpast. Het gaat dan om de volgende zaken:

- Een aanvullende financiering voor de realisatie van de RTG beschikbaar stellen;
- Het doorlopen van een nieuwe aanbestedingsprocedure met gewijzigde voorwaarden;
- Het starten van de realisatie van de RTG zonder dat er een exploitant is.

Wij consulteren u over ons voorgenomen besluit om te stoppen, om uw Staten de mogelijkheid te bieden om op deze afspraken terug te komen. Als Uw Staten door willen gaan, dan dienen er namelijk op korte termijn onomkeerbare werkzaamheden uitgevoerd te worden, zodat de RTG te

realiseren is binnen de dwingende planning als gevolg van de aansluiting op de Betuweroute. Het gaat dan met name om het kappen van alle opgaande begroeiing, aanleg van (blus)voorzieningen op het ContainerUitwisselPunt (CUP), verlegging van kabels en leidingen en start met de realisatie van de ontsluitingsweg en bouwrijp maken terminalterrein begin februari.

## 2 Waarom ontvangt u deze Statenbrief?

De realisatie van de Railterminal Gelderland is een opdracht van Provinciale Staten die volgt uit beschikbaarstelling van een bedrag van € 55,5 mln. voor het project RTG in 2017 en 2020 en de vaststelling van het inpassingsplan RTG in juli 2021 en juli 2023. De aanbesteding RTG is op 29 december 2023 afgesloten zonder inschrijvingen. In het vervolg hierop hebben GS de opties en gevolgen voor het project in beeld gebracht. Hiervoor zijn gesprekken gevoerd met:

- Het ministerie van I&W, medefinancier van het project;
- ProRail vanwege de sterk sturende planning voor de aansluiting op de Betuweroute en het verkennen van mogelijkheden voor het gebruik van de locatie van de RTG als alternatief voor emplacement Arnhem Oost;
- Het geïnteresseerde Consortium naar aanleiding van hun brieven met daarin vragen die zij hebben gesteld in het kader van de lopende aanbesteding over mogelijke financiering van de aanleg van de sporen en het verkrijgen van subsidie als ontbindende voorwaarde. Dit consortium heeft uiteindelijk niet ingeschreven omdat zij de financiering niet rond kreeg

Onderstaand is dit uitgewerkt.

## 3 Hoe bent u eerder betrokken?

De Railterminal Gelderland (RTG) is een beeldbepalend project binnen de gebiedsopgave Gelderse Corridor en vormt een belangrijke schakel in de verbindingen met het Europese achterland die de provincie wil realiseren. De RTG maakt het mogelijk voor bedrijven uit de regio om gebruik te maken van vervoer over de Betuweroute en versterkt de regionale en nationale economie. De railterminal levert een belangrijke bijdrage aan de Gelderse Klimaatdoelen door de lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot van vervoer over het spoor en reductie van de stikstofuitstoot. Bovendien haalt de RTG vrachtverkeer van de weg.

Op 7 juli 2021 heeft u het inpassingsplan RTG vastgesteld en het onteigeningsverzoekbesluit genomen (PS2021-363). Op 5 juli 2023 heeft u het herstellende inpassingsplan RTG vastgesteld, naar aanleiding van de tussenuitspraak van de Raad van State op 26 april 2023 (PS 2023-584).

Bij de Midterm review 2017 (PS 2017-272) hebben uw Staten € 35 mln. gereserveerd voor de Gebiedsopgaven en het project RTG. Er zijn verschillende besluiten genomen om deze middelen (deels) beschikbaar te stellen (PS 2017-667, PS 2018-335).

In aanvulling op de € 35 mln. is bij begroting in november 2020 een aanvullend bedrag van €20,5 mln. door uw Staten beschikbaar gesteld voor de RTG (PS 2020-758).

U heeft besloten om het inpassingsplan te coördineren met de besluiten op grond van de Wet natuurbescherming en de Waterwet en met het hogere waarde besluit op grond van de Wet geluidhinder (PS2020-112).

**Datum**

20 januari 2024

**Zaaknummer**

2012-020480

**Blad**

3 van 8



## 4 Samenvatting

Deze RTG maakt in Gelderland goederenvervoer over spoor mogelijk naast vervoer over weg en water en versterkt de logistiek als economische factor in de regio. Vervoer over spoor is duurzamer, leidt tot veel minder CO<sub>2</sub> uitstoot en ontlast het wegennet. 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 aanbestedingsprocedure zonder exploitant voor de Railterminal Gelderland. In het Coalitieakkoord is afgesproken dat als er geen exploitant gevonden wordt, het project Railterminal Gelderland stopt. Het Coalitieakkoord sluit ook verdere investering of subsidie in het project uit. Bij het vaststellen van het inpassingsplan RTG in juli 2021 is met PS afgesproken dat de realisatie van de RTG pas start als er een exploitant is. Daarnaast is toegezegd dat de aanbestedingstermijn niet meer zou worden verlengd na 29 december 2023.

Wij constateren dat op basis van deze afspraken realisatie van de RTG niet mogelijk is. Wij zijn voornemens om het project te stoppen. Het project kan alleen doorgang vinden als uw Staten deze gemaakte afspraken willen aanpassen. Om dit te verkennen worden Uw Staten geconsulteerd. De argumenten om te komen tot ons voornemen om het project te beëindigen, aangevuld met wat het van u vraagt als u wel door wilt gaan met het project RTG, zijn in de consulterende statenbrief uitgewerkt. Voor het project is tot op heden € 15 tot 20 mln. uitgegeven aan planvorming en voorbereiding. Het inpassingsplan RTG is onherroepelijk en alle gronden zijn in eigendom. Het project is uitvoeringsgereed.

Als Uw Staten door zouden willen gaan met dit project, dan dienen op korte termijn onomkeerbare werkzaamheden uitgevoerd te worden, zodat de RTG te realiseren is binnen de dwingende planning als gevolg van de aansluiting op de Betuweroute. Het gaat dan met name om het kappen van alle opgaande begroeiing, aanleg van (blus)voorzieningen op het ContainerUitwisselPunt (CUP), verlegging van kabels en leidingen en start met de realisatie van de ontsluitingsweg en bouwrijp maken terminalterrein. Dit betekent dat we u met spoed moeten consulteren over het voorgenomen besluit om te stoppen met het project RTG.

## 5 Toelichting op de besprekpunten

Met de afronding van de aanbesteding van de concessie aanleg en exploitatie RTG zonder inschrijvers komen wij tot de conclusie dat de opdracht van PS om een railterminal te realiseren niet uit te voeren is. Het project zou alleen doorgang kunnen vinden als U de gemaakte afspraken aanpast. Het gaat dan concreet om de volgende zaken:

- Een aanvullende financiering voor de realisatie van de RTG beschikbaar stellen;
- Het doorlopen van een nieuwe aanbestedingsprocedure met gewijzigde voorwaarden;
- Het starten van de realisatie van de RTG zonder dat er een exploitant is.

### Toelichting op aanbestedingsprocedure concessie aanleg en exploitatie RTG

Op basis van de huidige kaders en randvoorwaarden van de aanbesteding concessie aanleg en exploitatie RTG, is er géén inschrijver. Ons college heeft een gesprek gevoerd met een consortium dat heeft aangegeven geïnteresseerd te zijn in de concessie. Zij hebben op basis van de hoogte van



**Datum**  
20 januari 2024

**Zaaknummer**  
2012-020480

**Blad**  
5 van 8

de investeringen die benodigd zijn voor de inrichting van het railterminalterrein en de daar tegenoverstaande inkomsten van de exploitatie uiteindelijk besloten niet in te schrijven. Er is een bedrag van ca € 30 mln. nodig van de exploitant om de railterminal aan te kunnen leggen buiten de investeringen die de overheid doet voor de aansluiting op het spoor en de weg van het terrein. Het consortium is in staat zelf een deel te financieren, maar voor € 10 mln. kunnen zij dit niet. De kosten voor de inrichting van het railterminalterrein zijn vooral zo hoog door de kosten voor het aanleggen van de spoorinfrastructuur (aanleg drie sporen) en de bijbehorende kraanbaan. Het aangaan van een lening hiervoor is kostbaar omdat er geen onderpand is. Deze infrastructuur vervalt namelijk bij het einde van de concessie (ook bij faillissement) aan de provincie. In andere Europese landen worden de kosten van de investeringen voor infrastructuur op spoorterminals in grote mate gesubsidieerd of wordt deze infrastructuur door (rijks)overheden zelf aangelegd. Het consortium heeft overwogen om een Europese subsidie voor deze investeringen aan te vragen (CEF Transport). De toekenning van deze subsidie wordt pas in juni 2024 bekend. Daardoor was het niet mogelijk om met een financiering met een nog onzekere subsidie in te schrijven op de aanbesteding.

#### Toelichting op strakke planning/tijdsplan realisatie RTG

De realisatie van de RTG kent een strak tijdsplan door de noodzaak om de RTG op de Betuweroute aan te sluiten gedurende de 80-weekse buitendienststelling van de Betuweroute. Dit tijdsplan heeft vertraging opgelopen door de extra tijd, die de Raad van State nodig had om tot haar uitspraak te komen. Het project is uitvoeringsgereed. Als U zou besluiten dat het project doorgang moet vinden, vraag dit aanpassing van de gemaakte afspraken, in dit geval dat er geen schop in de grond gaat voordat er een exploitant is. De werkzaamheden zouden op zeer korte termijn moeten starten om binnen het afgesproken tijdsplan voor de uitvoering te blijven. Het gaat om het realiseren van de ontsluitingsweg, bouwrijp maken van het terminalterrein en de voorbereidende kapwerkzaamheden en de (blus)voorzieningen op het ProRail terrein. Uitstel van werkzaamheden maken het onmogelijk om de RTG gedurende de 80-weekse buitendienststelling aan te sluiten. ProRail geeft aan dat de aansluiting anders tenminste twee jaar vertraagt en de kosten oplopen.

#### Wat is er nodig voor een doorstart

##### A) Aanvullende financiering

Een doorstart van het project is realiseerbaar als het te financieren bedrag voor inschrijvers kan worden verlaagd. Dit kan worden ingevuld door (voor)financiering van de investeringen voor de spoorinfrastructuur door de overheid voor een bedrag van ca. € 10 mln. Een exploitant wordt verplicht gedurende de looptijd van de concessie van 45 jaar deze investering nominaal terug te betalen in een jaarlijkse bijdrage naast de concessievergoeding. De werkelijke waarde van het geïnvesteerde bedrag is over 45 jaar door geldontwaarding lager, maar daar staat tegenover dat de provincie eigenaar is van een terminalterrein met spoorinfrastructuur die 45 jaar op kosten van een exploitant zijn onderhouden en vervolgens weer bruikbaar is om opnieuw in concessie uit te geven. Er is contact geweest met het ministerie van I&W over een (voor)financiering van de investeringen in spoorinfrastructuur van € 10 mln. Het ministerie is bereid om dit serieus te verkennen onder de voorwaarde dat Rijk en provincie beide de helft van de gevraagde (voor)financiering voor hun rekening nemen. Voor de provincie zou de gevraagde voorfinanciering dan een bedrag van € 5 mln. zijn. Het Rijk is tot verkenning bereid, omdat zij de RTG belangrijk vindt voor het bereiken van beleidsdoelen voor modal shift (vervoer over water en spoor in plaats van over de weg) en



duurzaam goederenvervoer. In het Coalitieakkoord is aangegeven dat er geen extra bijdrage voor de aanleg of exploitatie komt. Voorfinancieren vraagt een besluit van uw staten

**B) Een nieuwe aanbesteding uitschrijven**

De huidige aanbesteding van de concessie RTG is gesloten. Dit betekent dat er een nieuwe aanbestedingsprocedure moet worden doorlopen met gewijzigde voorwaarden als de overheid de aanleg van spoorinfra gaat (voor)financieren. Naar verwachting vraagt dit ongeveer 5 tot 6 maanden, voordat duidelijk is of er een inschrijver is op de gewijzigde aanbesteding. Dit past niet in de gemaakte afspraken om de aanbestedingsprocedure niet te verlengen.

**C) Starten met realisatie**

De uitvoering moet op zeer korte termijn starten met het realiseren van de ontsluitingsweg, bouwrijp maken van het terminalterrein en de voorbereidende kapwerkzaamheden (vóór 1 maart) en de (blus)voorzieningen op het ProRail terrein. Uitstel van werkzaamheden maken het onmogelijk om de RTG gedurende de 80-weekse buitendienststelling aan te sluiten op de Betuweroute. De realisatie moet starten zonder dat er een exploitant bekend is. Als de realisatie niet start op korte termijn, vertraagt het tijdspad dermate door de aansluiting op de Betuweroute, dat het project met flinke kostenstijgingen te maken krijgt. Dit past niet in de afspraak dat realisatie pas start als de exploitant bekend is.

Overige afwegingen om af te wijken van gemaakte afspraken

- De aanvullende financiering die nodig is om het project te realiseren is beperkt in relatie tot de al toegekende middelen, zeker als Rijk en provincie de benodigde (voor)financiering delen. De investering komt nominaal terug door terugbetaling gedurende de looptijd van de concessie. Daarnaast is en blijft de provincie eigenaar van de aangelegde spoorinfrastructuur op de RTG en wordt deze gedurende de concessie door de exploitant onderhouden en in goede staat gehouden;
- De extra investering wordt gedaan in spoorinfrastructuur op de RTG. Dit is en blijft van de provincie, ook als een exploitant failliet gaat;
- Mocht er, na aanbesteding van de RTG inclusief sporen geen exploitant zijn, dan kan er een terminal worden aanbesteed zonder de verplichting om de investeringen voor de spoorinfrastructuur terug te betalen. Dan is de verwachting dat de concessievergoeding die gedurende de looptijd wordt betaald nog steeds een deel van de investeringen vergoed. De concessievergoeding is geïndexeerd;
- Dit is de eerste innovatieve terminal in Nederland door de gebruikmaking van zeilend binnenkomen (geen inzet van dieseltreinen bij het rangeren). Een belangrijk project om de stap te zetten in de verdere verduurzaming van railterminals;
- De RTG draagt bij aan het reduceren van stikstofuitstoot zodat ook de logistieke sector daar aan bijdraagt naast andere sectoren;
- Er is een onherroepelijk inpassingsplan na vijf jaar besluitvorming- en proceduredtijd waarin alle activiteiten op een railterminal passend binnen wet- en regelgeving mogelijk worden gemaakt en zijn getoetst door de Raad van State. Het kost in Nederland veel moeite om tot een onherroepelijke bestemming te komen voor een ontwikkeling als deze;

- Voor de ontwikkeling van logistiek knooppunt Nijmegen ontbreekt een belangrijke drager waarmee ook de herinrichting van Afslag 38 minder van belang wordt. Naar verwachting zal het Rijk dit meenemen in haar overwegingen om vanuit BO MIRT te investeren in de regio.

Toelichting op de gemaakte kosten tot op heden

Op dit moment zijn de uitgegeven bedragen en aangegane verplichtingen voor het project RTG als volgt:

- Uitgegeven eind december 2023 een bedrag van ongeveer € 13,5 mln. Dit is exclusief de kosten voor personele inzet;
- Opgedragen verplichtingen tot eind december 2023 een bedrag van ongeveer € 7 mln.

Onderstaand een globale inschatting van de uitgaven tot eind december (€ 13,5 mln):

Planuitwerking en procedures (PIP, vergunningen ed.)	1.000.000
Vorbereidende werkzaamheden en onderzoeken	1.600.000
Engineering contracten uitvoering	1.000.000
Kabels en leidingen voorbereiding	1.200.000
Planuitwerking spoor ProRail en beveiliging	4.300.000
Bijdrage Overbetuwe	400.000
Aankoop gronden, uitbetaalde planschade, procedures	4.000.000 (€ 3,4 mln voor grond)

Voor de verplichtingen van € 7 mln. geldt, dat nog niet duidelijk is of deze volledig moeten worden betaald; de verwachting is dat dit tenminste voor de helft geldt. Deze verplichtingen zijn aangegaan voor de planvorming en voorbereiding uitvoering van de RTG.

De verwachting is dat de reeds gemaakte kosten, op de verworven gronden na, niet worden ingezet voor een alternatieve ontwikkeling of toepassing.

Onderstaand is het budget van de RTG uitgewerkt:

	<b>Bedragen</b>	<b>Opmerking</b>
Bijdrage provincie	€ 55,5 mln.	
Bijdrage Rijk	€ 12 mln.	Alleen voor de kosten van aansluiting van de RTG op de Betuweroute. Bijdrage maximaal 50% van het totaal
<b>Totaal</b>	<b>€ 67,5 mln.</b>	Inclusief de bijdragen aan gemeente Overbetuwe: € 2 mln. voor de verbreding van het viaduct over de A15 en € 4,5 mln. voor gebiedsmaatregelen

Afgelopen november 2023 heeft het Rijk een aanvullende bijdrage van € 2 mln. beschikbaar gesteld vanwege de hogere kosten als gevolg van prijsstijgingen voor de spooraansluiting vergeleken met de raming van de kosten in 2018. Met het Rijk moet overleg worden gevoerd in hoeverre zij bereid zijn mee te betalen aan de kosten die al zijn gemaakt voor de aansluiting van de RTG op de Betuweroute.

Wij zullen geen bijdrage toekennen aan de gemeente Overbetuwe voor de gebiedsmaatregelen van € 4,5 mln. en verbreding viaduct over de A15 van € 2 mln. omdat er geen noodzaak is voor deze maatregelen zolang de ontwikkeling van de Railterminal Gelderland niet doorgaat. Wij zullen de subsidie voor de bijdrage aan de herinrichting Afslag 38 heroverwegen bij het beoordelen van de



**Datum**  
20 januari 2024

**Zaaknummer**  
2012-020480

**Blad**  
8 van 8

indiening van de subsidieaanvraag van € 8 mln. (€ 6 mln. is geen onderdeel van de begroting RTG).

De definitieve financiële balans wordt opgemaakt als alles is afgerekend. Naar verwachting is daar een maand of drie voor nodig.

Tot slot: mogelijkheid aanwenden RTG locatie voor verplaatsing emplacement Arnhem Oost

Mocht er geen gebruik gemaakt worden van de locatie voor de ontwikkeling van de RTG, dan zien wij daar mogelijkheden voor verplaatsing van het emplacement Arnhem Oost van ProRail. Voor het emplacement wordt een nieuwe locatie gezocht door gemeente Arnhem en ProRail. Verplaatsing van het huidige emplacement maakt realisatie van ca 10.000 woningen in Arnhem mogelijk. Naar een mogelijke nieuwe locatie voor dit emplacement lopen verkenningen. De locatie van de RTG was hier al eerder voor in beeld, maar is gedurende de lopende aanbesteding van de concessie geblokkeerd door ons. Als de RTG niet wordt gerealiseerd, kan deze locatie worden verkend voor de vestiging van het emplacement Arnhem Oost. ProRail ziet dit als een zeer interessante locatie en de gemeente Arnhem heeft ons ook over deze mogelijkheid benaderd. Dit zou betekenen dat een deel van de verworven gronden voor realisatie RTG hiervoor kunnen worden gebruikt. Voor realisatie van een emplacement op deze locatie, moet een nieuwe bestemmingsplanprocedure worden doorlopen. Het huidige inpassingsplan is direct gekoppeld aan de Wnb vergunning voor de RTG. De werkzaamheden op een emplacement zijn van een andere aard dan wat er in de huidige bestemming is vastgelegd. Dat maakt ook de mogelijkheid om de activiteiten van de RTG te combineren met een deel van de werkzaamheden van het emplacement niet kansrijk.

## 6 Duurzaamheid

Met de beëindiging van het project RTG worden de volgende doelen waarvoor uw Staten opdracht hebben gegeven niet gerealiseerd:

- De terminal zorgt bij volledige benutting voor een CO<sub>2</sub> reductie van 50 kiloton CO<sub>2</sub> per jaar, dit is 5% van CO<sub>2</sub>-uitstoot van het goederenwegvervoer in Gelderland;
- De terminal zorgt voor een structurele reductie in de uitstoot van stikstof door de veel lagere uitstoot van stikstof bij vervoer over spoor;
- De terminal zou de eerste terminal in Nederland zijn waar treinen zeilend binnenkomen waardoor er vrijwel uitstootloos wordt gewerkt;
- De terminal past in het Europese en landelijke beleid voor modal shift: vervoer over de weg binnen Europa zoveel mogelijk te vervangen door vervoer over water en spoor. Dit leidt tot minder files op de weg;
- Door de drie vervoerssoorten te combineren wordt de regio Nijmegen een aantrekkelijke vestigingslocatie voor (logistieke) bedrijven en wordt de regionale en nationale economie versterkt.

## 7 Planning en control

Financiële dekking, uit incidentele middelen, nl:

- Investeringsbudget bestuursperiode ter hoogte van € 55,5 mln.

Na afrekening van het project is inzichtelijk welk bedrag van het investeringsbudget vrijvalt.



**Datum**  
20 januari 2024

**Zaaknummer**  
2012-020480

**Blad**  
9 van 8

## 8 Participatie en communicatie

Gemeente Overbetuwe informeren over de besluitvorming over de RTG en de vervallen bijdragen voor gebiedsmaatregelen en herinrichting Afslag 38. De gemeente Nijmegen informeren over de heroverweging van de bijdrage Afslag 38 bij de beoordeling van de subsidieaanvraag. ProRail en gemeente Arnhem per brief informeren over de opheffing van de blokkade op nader onderzoek naar de mogelijkheid om de locatie van de RTG te benutten voor de verplaatsing van het emplacement Arnhem Oost.

## 9 Vervolg

Mocht u de bestaande kaders en gemaakte afspraken niet willen heroverwegen, dan stoppen wij met het project RTG. Wij informeren U na financiële afronding van het project over de totale kosten en het resterende bedrag van de PS bijdrage van € 55,5 mln. aan het project. Dan wordt besluitvorming voorbereid over het resterende budget wat door u is toegekend aan het project.

Gedeputeerde Staten van Gelderland  
Henri Lenferink - Commissaris van de Koning  
Frederik van Ardenne - Secretaris

**Bijlage(n)**  
geen