

Railterminal Gelderland

In het [Coalitieakkoord Samen voor Gelderland](#) zet ons college zich in op de realisatie van de Railterminal Gelderland (RTG) in de gemeente Overbetuwe. Het volgende is daarover opgenomen:

1 De Corridor en Railterminal Gelderland

We kijken hoe we slimmer kunnen omgaan met de vele verbindingen en knooppunten die er zijn – op de weg, in de lucht, op het water zoals in de Gelderse Corridor. De Railterminal Gelderland (RTG) speelt een cruciale rol om de goederenstroom niet alleen door Gelderland te laten gaan, maar dat ook op een duurzame en multimodale wijze mogelijk te maken. Dit versterkt ons vestigingsklimaat voor de provincie als geheel. Tegelijkertijd zien we lokaal de nodige bezwaren omdat de railterminal de lokale leefbaarheid en bereikbaarheid onder druk kan zetten. Dit willen we voorkomen door goed te kijken naar de bezwaren van inwoners en deze waar mogelijk weg te nemen door te investeren in verzachtende maatregelen zoals afgesproken met de gemeente Overbetuwe. Dit zijn onder andere de aanleg van een grondwal en de vergoeding van het eigen risico bij planschade. Ook maatregelen voor de verbetering van de verkeersveiligheid horen hierbij. We zien erop toe dat er heldere afspraken zijn over het monitoren van luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Voor de inpassing van de Railterminal blijven bestaand beleid en gekozen uitgangspunten leidend zoals in Provinciale Staten afgesproken en we dragen niet bij aan de structurele exploitatie.

2 Besluitvorming middelen RTG tot heden

In de [Perspectiefnota 2021](#) en besluitvorming over het ontwerp inpassingsplan ([PS2020-583](#)) is een voorstel voor aanvullende middelen aangekondigd. De voorbereidingen zijn nu in een vergevorderd stadium en de definitieve ramingen voor de realisatie van de RTG zijn bekend. Voor de realisatie van de RTG is een aanvullend bedrag van € 20,5 miljoen nodig. Dit is aanvullend op de € 35 miljoen die voor Gebiedsopgaven en RTG bij de Midterm review 2017 ([PS2017-272](#)) is toegewezen.

Bij de eerdere beschikbaarstelling van € 5,1 miljoen uit de € 35 miljoen ([PS2017-667](#)) is een financiële paragraaf opgenomen. Daarin is toegelicht dat de € 35 miljoen is toegewezen op basis van voorlopige kosteninschattingen. Op basis van de keuze van de inrichtingsvariant en ontsluitingsalternatief, werden in dat voorstel de totale kosten voor realiseren van de RTG rond de € 43 miljoen geraamd (met een bandbreedte +/- 40%) ([PS2017-667](#)). In het Bestuurlijk overleg MIRT is op 21 november 2018 door het Rijk een bedrag van € 12 miljoen specifiek toegekend voor de realisatie van de RTG.

3 Onderbouwing extra middelen voor het RTG

De kostenopstelling die ten grondslag lag aan de besluitvorming van uw Staten in 2017 is geactualiseerd op basis van het ontwerp met de bijbehorende ramingen. De totale kosten voor de realisatie van de RTG komen nu op een totaalbedrag van € 65,5 miljoen. De benodigde € 20,5 miljoen is een gevolg van enerzijds nieuwe ontwikkelingen en investeringen (circa € 8 miljoen) en anderzijds hogere kosten door actualisatie van de ramingen (circa € 12,5 miljoen). De kosten van de geactualiseerde ramingen zitten binnen de bandbreedte van 40% die met uw Staten zijn gecommuniceerd in 2017.

De nieuwe ontwikkelingen die investeringen vragen zijn (totaal € 7,85 miljoen):

- verdere verduurzaming RTG door realisatie Zeilend binnenkomen, dit voorkomt rangeren met diesellocomotieven en zorgt voor een lagere uitstoot van de RTG;
- compensatie van natuur als gevolg van de stikstofeffecten van de RTG en vervallen van de Programmatistische Aanpak Stikstof (PAS);
- gevolg van het vervallen van de PAS zijn ook de hogere voorbereidingskosten door teruggang in procedure inpassingsplan: opstellen milieueffectrapportage en passende beoordeling;
- compensatie van de inzet van DERT.

Daarnaast zijn er hogere kosten in de geactualiseerde ramingen vanwege:

- de RTG wordt naar verwachting 2023-2024 gerealiseerd en niet zoals eerder de verwachting was in 2020, dit betekent dat de uitvoeringskosten voor spoor en weg moeten worden geïndexeerd;
- hogere kosten voor schadeloosstelling en compensatie van omwonenden;
- de kosteninschatting in 2017 was geen volledige raming van het project;
- herziening van de raming kosten aansluiting op de Betuweroute door ProRail waar de provincie géén invloed op uit kan oefenen.

In onderstaande tabel is het verschil met de raming in 2017 weergegeven.

Verskil ten opzichte van raming RTG 2017

Onderdeel		Bedrag
Vorbereidingskosten	MER-onderzoek en procedure, passende beoordeling	0,25
	Compensatie DERT	0,20
Aansluiting op de Betuweroute (ProRail)	Verduurzaming door Zeilend binnenkomen	4,4
	Geactualiseerde raming aansluiting Betuweroute	3,9
	Indexatie uitvoering 2023-2024	1,0
Ontsluitingsweg en landelijke inpassing	Kosten voor archeologie, kabels en leidingen ed. geen onderdeel van raming	4,75
	Indexatie uitvoering 2023-2024	1,0
Planschade en grondaankoop	Aanvullende kosten grondaankoop en planschade	2,0
	Compensatie natuur vanwege stikstofdepositie	3,0
Totaal		20,5

bedragen x € 1 miljoen

Bij deze kostenopstelling moet de kanttekening worden gemaakt dat de aansluiting van de RTG op de Betuweroute wordt gerealiseerd door ProRail. Op de wijziging van ramingen van ProRail heeft de provincie géén invloed. In de toekomst kan ProRail bij definitieve opdrachtverlening om de aansluiting te gaan realiseren de ramingen wijzigen.

4 Voorstel

Aan uw Staten wordt voorgesteld om:

- een aanvullend bedrag van € 20,5 miljoen beschikbaar te stellen uit de nog beschikbaar te stellen coalitieakkoordmiddelen;
- een bedrag van € 21,95 miljoen beschikbaar te stellen van de in totaal € 35 miljoen die door uw Staten bij de Midterm review 2017 ([PS2017-272](#)) zijn toegewezen voor de Gebiedsopgaven en het project RTG. Hiervan is € 11,05 miljoen al beschikbaar gesteld ([PS2017-667](#), [PS2018-335](#) en [PS2020-372](#)).