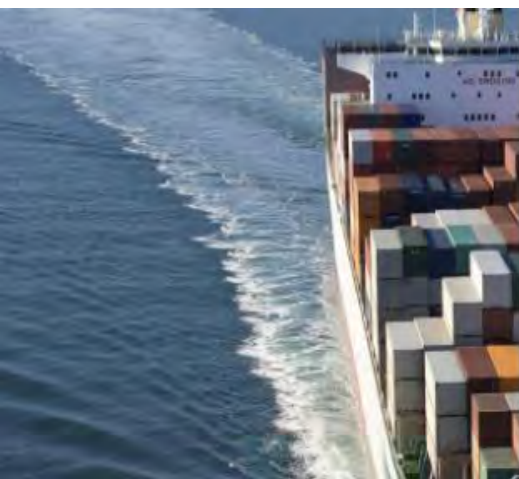




## PILOT PROJECT “BACK ON TRACK”

ONTWIKKELING VAN HET MULTIMODAAL LOGISTIEK STEUNPUNT RIJNHAVEN-WEST

### Subsidie aanvraag



## Inhoud

1	Probleem / uitdaging .....	3
2	Aanleiding .....	3
3	Doelstellingen .....	5
4	Beoogde resultaten .....	5
5	Effecten .....	6
6	Randvoorwaarden .....	6
7	Relatie andere projecten of activiteiten .....	8
8	Kritieke succesfactoren .....	8
9	Verzoek .....	8



# **Projectbeschrijving**

## **1 PROBLEEM / UITDAGING**

Het goederenvervoer wordt complexer. Dit wordt veroorzaakt door de stagnatie van wegverkeer, het groeiende tekort aan chauffeurs, de strengere duurzaamheidseisen en hogere kosten voor verkeer over weg in het buitenland (bijvoorbeeld invoering van tol in Duitsland en kilometerheffing in België) . Digitalisering van het goederenvervoer kan daarnaast ook niet langer uitgesteld kan worden.

De capaciteit op de weg en op het spoor is onvoldoende en op beide onderdelen dreigt een infarct als er niets wordt ondernomen. De energietransitie verloopt dan minder snel en de CO2-reductie blijft steken, alsmede de reductie van de uitstoot van andere schadelijke stoffen.

De bedrijven binnen de greenportsector (waaronder Boskoop) ontwikkelen zich steeds meer als logistieke bedrijven. Innovaties maken het mogelijk om containers met versproducten, zoals planten, over steeds langere afstanden te vervoeren. Hierdoor groeit de behoefte aan extra overslagpunten naar water en spoor. Om die reden zijn er in Bleiswijk en in Alphen aan den Rijn railinitiatieven in ontwikkeling. Zonder rail is er naast barge (Alpherium) in de Randstad geen alternatief voor het wegvervoer.

## **2 AANLEIDING**

De afgelopen jaren is in het kader van het MIRT, onderzoek gedaan naar mogelijkheden voor structuurversterking van het tuinbouwcluster als geheel (6 greenports van Nederland) in wisselwerking met de mainports en is er vanuit de nationale agenda greenports, een Impulsagenda Greenports 3.0. opgesteld. De urgentie om te werken naar een samenhangend netwerk wordt breed gedeeld.

Deze complexe verandering wordt gekenmerkt door een aantal grote transitie, die ondernemers in greenports zelf op nationaal niveau met gezamenlijke acties vormgeven. Op initiatief van het Ministerie van I&M en de Provincie Zuid-Holland en met medewerking van het Ministerie van EZ en Greenport Holland Overheden wordt gewerkt aan een nationale agenda om de beweging naar dit samenhangend netwerk van Greenports en Mainports (Greenport 3.0) op gang te brengen. Het Beraad van Boskoop – met sleutelspelers van ondernemers, overheden en kenniswereld – fungeert daarbij als klankbord. Zo'n gezamenlijke agenda, met coalities per project, kan de basis zijn voor beter samenspel tussen ondernemers en overheden rondom de toekomst van de greenports. Door het pakket van projecten en interventies in de etalage te zetten richting kabinetsformatie kan de afstand tot de Rijksoverheid worden overbrugd en kunnen gerichte afspraken worden gemaakt.

Het opbouwen van een synchroonaal netwerk staat als doorbraak op de impulsagenda. In dat kader is het voor Alphen aan den Rijn en de Greenport Boskoop van belang dat wordt ingezet op

een brede verkenning van het synchromodale netwerk en de daarmee samenhangende digitalisering van het goederenvervoer in Nederland.

Zowel in Bleiswijk als in Alphen aan den Rijn zijn PPS-coalities gevormd en afgesproken is dat in de komende jaren gezamenlijk met railvervoer zal worden geoefend in Alphen aan den Rijn.

De gemeente Alphen aan den Rijn heeft een bijzonder goede positie voor de vestiging van een multimodaal knooppunt weg-rail door:

- Centrale ligging tussen mainports Schiphol en de Rotterdam.
- De nabijheid van greenports Aalsmeer, Bollenstreek, Boskoop en Bleiswijk.
- Congestieprobleem in de Randstad dat vraagt om oplossingen die druk op wegverkeer verminderen.
- Aanwezigheid distributiecentra.
- Aanwezigheid barge- en railterminal. Voorwaarde is dat de modaliteit rail/spoor verder ontwikkeld wordt.
- Aanwezigheid spoor (inclusief vrachtspoor waar mogelijk snel een 1e fase overslagpunt kan worden gerealiseerd). Electrolux is zeer geïnteresseerd in samenwerking met andere partijen om zo ook hun capaciteit op het spoor uit te kunnen breiden.
- Aanwezigheid van veel productie en handel naast al genoemde greenports (o.a. Heineken, Electrolux, ....).

Het opzetten van een multimodaal overslagpunt past in de lange termijn perspectieven waarbij de logistiek steeds meer synchromodaal gaat werken. Bij synchromodaliteit wordt overslag tussen weg, rail en water flexibel ingezet met behulp van datasturing.

Om dit doel te verwezenlijken wordt beoogd een pilot te starten in samenwerking met Connekt, Electrolux, Nedcargo, Heineken, een aantal greenportbedrijven en andere bedrijven uit de regio om te verkennen of vervoer van goederen per spoor naar het Europese netwerk mogelijk is.



*Foto: Stamspoor bij magazijnen Electrolux.*

### 3 DOELSTELLINGEN

- Het opzetten van een spoorterminal als 1<sup>e</sup> stap naar een multimodaal overslagpunt waarbij de logistiek steeds meer synchromodaal gaat werken.
- Het ontwikkelen van meerdere logistieke corridors naar o.a. Duitsland, Polen, Engeland, Frankrijk, Spanje en Portugal.

### 4 BEOOGDE RESULTATEN

- Dagelijks één of meer volle goederentreinen met een lengte van ca. 700 m naar diverse landen in Europa laten rijden en daarmee honderden vrachtwagens per week minder op de weg.
- Sterk netwerk van samenwerkende bedrijven dat zich inzet voor synchromodale logistiek (slimmer, sneller, beter).
- Alphen aan den Rijn zichtbaar op de kaart als logistiek steunpunt voor de Metropoolregio en het nationale versnetwerk.

Binnen deze pilot zal het bestaande stamspoor langs de J.M. den Uyllaan te Alphen aan den Rijn (nabij bedrijventerrein Rijnhaven) worden verlengd tot een spoorterminal locatie van ca. 680 m. lengte. De trein kan efficiënt worden geladen en gelost d.m.v. het innovatieve Megaswing-systeem. Naast het stamspoor wordt een weg aangelegd, waardoor de trailers langszij via een uitzwaaiend plateau op de trein worden geschoven. Het lossen gebeurt op gelijke wijze. Nabij de spoorterminal wordt een opstelplaats voor te laden of geloste trailers gerealiseerd.



 Opstelplaats	 Manoeuvruimte	 Hoofdspoorbaan	 Wissel niet verplaatsen
 Damwand	 Rij-route	 Stamspoor Electrolux	 Wissel te verplaatsen
 Vast hek	 Rijrichting	 Huidige wisselstrook	 Nieuwe locatie wissel
 Beweegbare poort	 Laad- en losstrook	 Verlengde wisselstrook	

## 5 EFFECTEN

### Plus:

- Verduurzaming logistiek (Lean & Green Off Road), waardoor wordt bijgedragen aan het klimaatvraagstuk en aan vermindering van de uitstoot van fijnstof en andere stoffen, zoals NOX.
- Versterking van het economisch vestigingsklimaat in Alphen aan den Rijn en de regio.

### Min:

- De terminal locatie kan effect hebben op de omgeving, zodanig dat bezwaren te verwachten zijn.
- Omdat er weinig capaciteit op het spoor is, zal met name in de avonduren buiten de spits gereden worden. Dit geeft mogelijk overlast.

## 6 RANDVOORWAARDEN

### Tijd

Het pilot project is op medio 2016 gestart en heeft een looptijd van ca. 3 jaar.

De eerste belangrijke mijlpaal in legitimering van de beoogde activiteiten was de ondertekening van de intentie-overeenkomst door het Beraad van Boskoop op 23 mei 2017.

Er moeten een aantal stappen worden doorlopen die cruciaal zijn voor het welslagen van de pilot. In grote lijnen ziet dit er als volgt uit:

1. Corridors vastleggen (Alphen- Katowice, Alphen – Londen, Alphen-Valencia/Lissabon, Alphen-Zuid-Duitsland)  
Er moet worden bepaald welke corridors er gewenst zijn en ontwikkeld moeten worden. De gekozen vrachtroutes worden in de Connekt-app opgenomen, zodat de betrokken verladers per corridor hun te verwachten ladingvolumes in kunnen vullen.
2. App invullen door alle potentiële verladers, kandidaten  
Op het moment dat de verladers hun ladingvolumes hebben ingevuld, kan worden bepaald via welke corridors een volle en daardoor rendabele trein heen en weer kan rijden.
3. Corridors uitwerken en juridische verankering  
De corridors worden na prioritering verder uitgewerkt. Er moeten door de terminalexploitant overeenkomsten worden gesloten, enerzijds met o.a. de railexploitant en de terminalexploitant aan het eind van de lijn, anderzijds met de verladers die vracht willen laten vervoeren.
4. Financiering rond maken en rijden.  
Wanneer de overeenkomsten zijn gesloten en er zicht is op een sluitende exploitatie (business case), kan de financiering worden afgerond en het terminalterrein gereed worden gemaakt voor exploitatie.

Belangrijke randvoorwaarden in dit proces zijn:

- Het contracteren van een terminal-/railexploitant is cruciaal voor het welslagen van de pilot.
- In verband met de voortgang die in dit project vereist is, is het werken met een bouwteam noodzakelijk.
- Voldoende vrachtvolume is noodzakelijk om het project tot uitvoering te kunnen brengen.
- Medewerking van ProRail is noodzakelijk voor uitvoering van de pilot.
- Het wijzigen van het bestemmingsplanwijziging en verkrijgen van de juiste vergunningen is cruciaal.

### Geld

Het benodigd startkapitaal is geraamd op ca. € 1.100.000,--.

<b>Kostenraming project 'Back on Track'</b>	
<b>Inrichten spoorterminal Alphen aan de Rijn</b>	
Datum : 2 juni 2017	
<b>Werkpakket : Inrichten terrein opstelplaats voor vrachtwagens t.b.v. treinlading</b>	<b>€ 588.216</b>
- Opbreken / grondwerk	€ 150.900
- Riolering	PM
- Aanbrengen verharding	€ 302.400
- Straatmeubilair, hekwerken	€ 25.188
- Overig	€ 20.000
- VAT-kosten 18%	€ 89.728
<b>Werkpakket : Inrichten spoorlocatie</b>	<b>€ 518.020</b>
- Opbreken / grondwerk	€ 40.000
- Riolering	PM
- Aanbrengen verharding	€ 364.500
- Straatmeubilair	€ 12.300
- Overig	€ 22.200
- VAT-kosten 18%	€ 79.020
<b>Plan- en procedurekosten</b>	<b>€ 26.500</b>
<b>Totaal</b>	<b>€ 1.132.736</b>

Beoogd wordt dit als volgt te financieren:

€ 50.000,-- door gemeente Alphen aan den Rijn, is reeds toegezegd;  
€ 100.000,-- door Provincie Zuid-Holland, is aangevraagd;  
€ 100.000,-- door Holland Rijnland, is aangevraagd;  
€ 850.000,-- door bedrijfsleven.

Zonder het benodigd startkapitaal is het niet mogelijk om de pilot op te starten.

### Kwaliteit

Alle werkzaamheden die ter voorbereiding van de daadwerkelijke uitvoering van de pilot worden verricht, moeten zeer zorgvuldig plaatsvinden. Met andere woorden, de kwaliteit van handelen tijdens alle fasen van het project is cruciaal voor het welslagen van de pilot. Centraal staat: "Zeggen wat je doet en doen wat je zegt". Er wordt samengewerkt met gerenommeerde bedrijven die kwaliteit hoog in het vaandel hebben staan. Het winnen en vasthouden van het vertrouwen bij deze bedrijven hangt nauw samen met de geboden kwaliteit door het projectteam.

Verlies van vertrouwen tussen partijen betekent een vroegtijdige afloop van de pilot.

## **7 RELATIE ANDERE PROJECTEN OF ACTIVITEITEN**

Dit project maakt deel uit van het programma Green meets Port en sluit aan bij Greenports 3.0, Hierin worden projecten geïnitieerd die het logistieke vers-netwerk moeten versterken.

## **8 KRITIEKE SUCCESFACTOREN**

Het project kent de volgende KSF-en:

- verwachtingspatroon en ambitieniveau vaststellen en bewaken;
- draagvlak creëren binnen alle betrokken partijen;
- balans tussen interactief met de buitenwereld en intra-actief binnen de betrokken organisaties werken;
- snelle en daadkrachtige besluitvorming door op het juiste moment, in de goede volgorde, de juiste partijen bij een besluitvormingsproces te betrekken.
- tijdigheid met betrekking tot levering van (deel)producten;
- een goed werkend informatiesysteem i.v.m. mindshift die nog moet plaatsvinden;
- interne en externe communicatie.
- Samenwerking met Rijk (I&M/Prorail/RVO, PZH en greenports)

## **9 VERZOEK**



Het verzoek aan Holland-Rijnland is om deze pilot te ondersteunen met een financiële bijdrage van € 100.000,--.



*Foto: het Megaswing systeem.*