



Vergadering Provinciale Staten op 11 november 2020

## Amendement (Art. 32 Reglement van Orde)

Op voorstel Gewijzigd ontwerpbesluit Begroting 2021 (PS2020-650)

### De volgende wijziging wordt voorgesteld:

- Beslispunt 56 a. 'Railterminal Gelderland' te wijzigen in:  
"a. Een bedrag van € 20,95 miljoen beschikbaar te stellen voor de aanleg van de Railterminal Gelderland, te dekken uit de bij Midterm review 2017 toegewezen middelen voor de Gebiedsopgaven en de Railterminal Gelderland."
- Beslispunt 56 b. 'Railterminal Gelderland' te wijzigen in:  
"b. Het bedrag onder a. enkel te besteden zodra GS op basis van een actuele business case het go/no-go-besluit aan PS hebben voorgelegd én PS op basis daarvan instemmen met de aanleg van de Railterminal Gelderland."
- Beslispunt 56 c. 'Railterminal Gelderland' te schrappen:

Partij voor de Dieren,  
Luuk van der Veer

Forum voor Democratie,  
Arjan de Kok

SP,  
Maurits Gemmink

### Toelichting:

In 2016 is een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) van Railterminal Gelderland (RTG) uitgevoerd<sup>1</sup>, waarbij werd uitgegaan van een kostenraming van € 35 miljoen. In de nu voorliggende begroting wordt gesproken over een totale kosten-bedrag van € 65,5 miljoen. Sinds de MKBA van 2016 is er geen actualisatie uitgevoerd.

Het is onwenselijk dat de investeringen stapsgewijs worden opgevoerd zonder een duidelijk keuzemoment voor PS. GS zouden er goed aan doen om PS het totaalplaatje presenteren, met alle voors- en tegens van de aanleg van de RTG vervat in een integrale, actuele business case.

Met een go/no-go besluit kan een meerderheid van PS vervolgens besluiten om te gaan voor de aanleg (een 'go') of om vooralsnog daarvan af te zien (een 'no go'). Daardoor ontstaat ofwel draagvlak in PS voor de RTG, dat tevens nodig zal blijken te zijn bij mogelijke toekomstige tegenvallers, ofwel GS wordt duidelijk gemaakt dat er een verdere uitwerking nodig is van het verdienmodel en de maatschappelijke impact.

Daarnaast is het nu voorliggende bedrag van € 65,5 miljoen zeer onzeker, omdat de kosten van aansluiting van RTG op het spoor van de Betuweroute door ProRail wordt uitgevoerd. De kosten van

<sup>1</sup> [www.gelderland.nl/RTG-Maatschappelijke-kosten-baten-analyse-en-Business-Case](http://www.gelderland.nl/RTG-Maatschappelijke-kosten-baten-analyse-en-Business-Case)

deze aansluiting zijn nu gebaseerd op een inschatting. Er ligt nog geen offerte van ProRail en de ervaring met ProRail offertes voor andere projecten is dat deze altijd hoger uitvallen dan de inschatting. Verdere kostenoverschrijdingen zijn niet uit te sluiten

Daarnaast is PS in 2017 voorgehouden dat de totale kosten van RTG rond de € 43 miljoen zouden zijn (PS2017-667) met een bandbreedte van +/- 40%. Bij 40% meerkosten zou RTG dus hooguit op € 60,2 miljoen uitkomen. We zitten nu al met een overschrijding van ruim € 5 miljoen op dit project ten opzichte van de hoogste kostenraming van 2017, en het eind is nog niet in zicht. In de begroting 2021 wordt deze kostenoverschrijding weggemoffeld door € 8 miljoen op conto van 'nieuwe ontwikkelingen van RTG' te zetten. Voor de indieners zijn kosten voor nieuwe ontwikkelingen ook kosten voor de realisatie van RTG. Daardoor blijven de kosten niet binnen de bandbreedte zoals afgesproken bij de midterm-review 2017 en houdt GS zich niet aan de toen gemaakte afspraak.