



# Knooppuntenplan Tiel-Rivierenland

## Plan van aanpak



gemeente **Tiel**



In samenwerking met:



## Inhoud

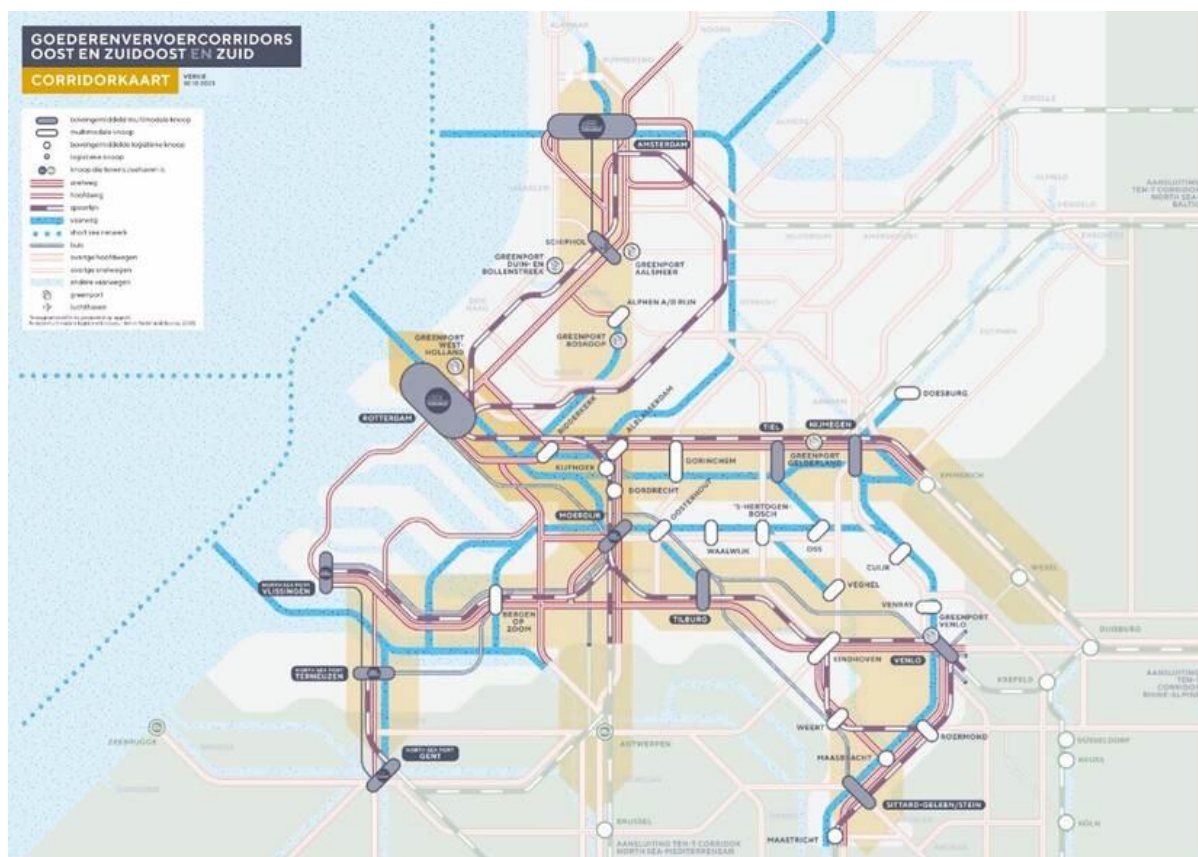
|     |                                                                                     |    |
|-----|-------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.  | Inleiding.....                                                                      | 3  |
| 1.1 | Topcorridors .....                                                                  | 3  |
| 1.2 | Tiel / Rivierenland als draaischijf in logistieke stromen .....                     | 4  |
| 1.3 | Aanleiding voor dit knooppuntenplan / actualisatie knooppuntenplan 2019 .....       | 5  |
| 1.4 | Leeswijzer .....                                                                    | 6  |
| 2   | Functie en ligging knooppunt Tiel/Rivierenland in het logistieke netwerk .....      | 8  |
| 2.1 | Knooppunt Tiel als bovengemiddeld knooppunt in goederencorridoraanpak .....         | 8  |
| 2.2 | Ligging knooppunt Tiel/Rivierenland in logistieke netwerken .....                   | 9  |
| 2.3 | Bedrijvigheid in knooppunt Tiel/Rivierenland.....                                   | 11 |
| 3   | Beleidsmatige kaders en uitgangspunten voor knooppuntenplan Tiel/Rivierenland ..... | 14 |
| 3.1 | Doelstellingen programma Goederenvervoerscorridors .....                            | 14 |
| 3.2 | Regionaal Economisch Ambitiedocument 2022-2025 Regio Rivierenland .....             | 16 |
| 3.3 | Ambitiedocument 2023 – 2025 Logistics Valley.....                                   | 18 |
| 3.4 | Toekomstvisie gemeente Tiel .....                                                   | 20 |
| 3.5 | Beleidsuitgangspunten provincie Gelderland .....                                    | 21 |
| 3.6 | Aanvullende gesprekken met logistieke beleidsmakers in de regio .....               | 22 |
| 3.7 | Synthese beleidsuitgangspunten.....                                                 | 24 |
| 4   | Economische en logistieke ontwikkelingen en kansen knooppunt Tiel/Rivierenland..... | 26 |
| 4.1 | Knooppuntanalyse en verbeterpunten .....                                            | 26 |
| 4.2 | Thema 1: Vestigingsbeleid en bedrijventerreinen .....                               | 26 |
| 4.3 | Thema 2: Arbeidsmarkt en opleidingen .....                                          | 28 |
| 4.4 | Thema 3: Multimodale verbindingen en modal shift.....                               | 29 |
| 4.5 | Thema 4: Verduurzaming transportstromen .....                                       | 31 |
| 4.6 | Thema 5: Infrastructuur en bereikbaarheid .....                                     | 33 |
| 4.7 | Thema 6: Smart energyhubs.....                                                      | 34 |
| 4.8 | Inventarisatie van mogelijke knooppuntmaatregelen .....                             | 35 |

# 1. Inleiding

## 1.1 Topcorridors

De goederenvervoerscorridors Oost, Zuidoost en Zuid zijn belangrijke levensaders van de Nederlandse economie. Een belangrijk deel van het internationale multimodale goederenvervoer in Nederland gaat over deze corridors, ook wel Topcorridors genoemd. Overheden werken in de twee MIRT-programma's Goederenvervoerscorridor Oost en Zuidoost en Goederenvervoerscorridor Zuid samen met het bedrijfsleven aan betrouwbare, robuuste, duurzame en veilige goederenvervoerscorridors voor economische groei binnen een gezonde leef- en werkomgeving (zie ook [topcorridors.nl](https://topcorridors.nl)). Het programma is niet primair gericht op grootschalige investeringen in de infrastructuur maar expliciet op het beter benutten van de bestaande infrastructuur en de beschikbare modaliteiten.

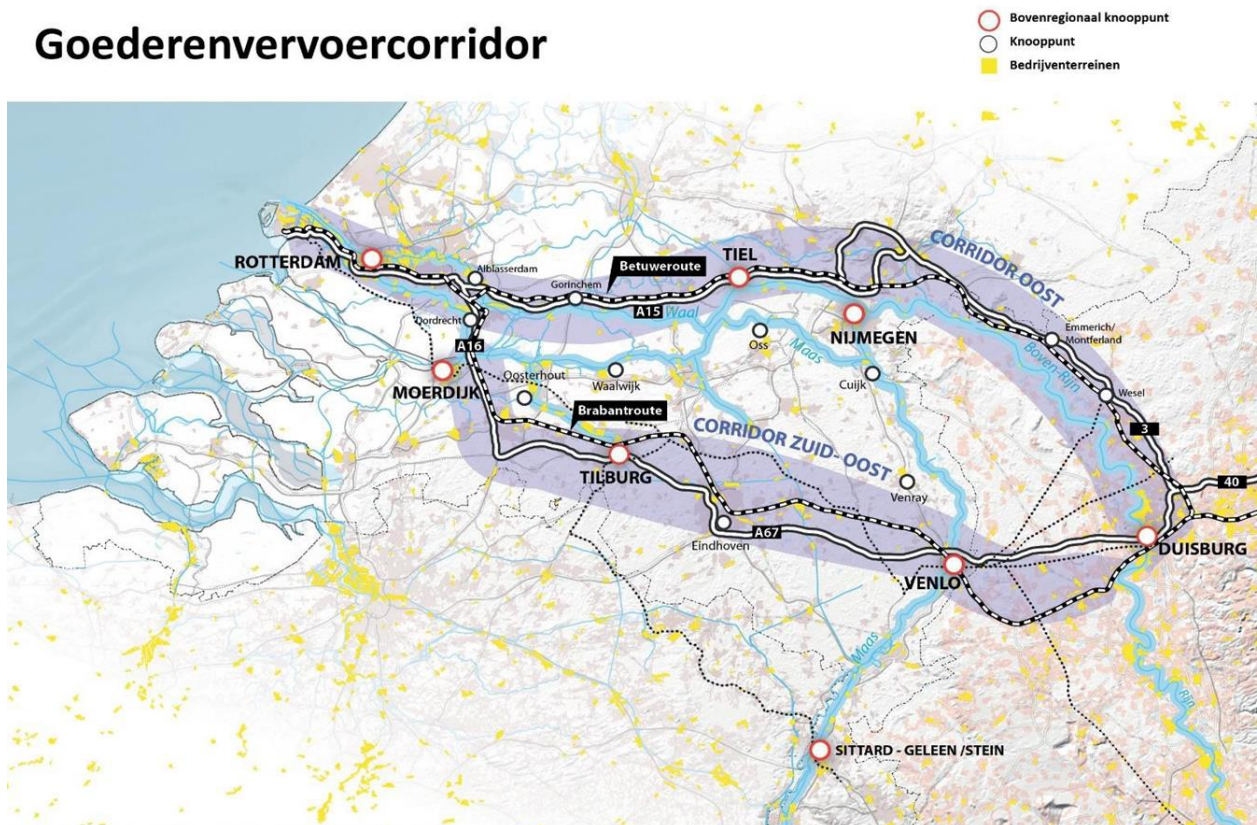
In de Goederenvervoerscorridors Oost en Zuidoost staan respectievelijk de corridors Rotterdam-Arnhem-Duitsland en Rotterdam-Venlo-Duitsland centraal. De Goederenvervoerscorridors Zuid heeft betrekking op de corridor Amsterdam-Rotterdam-North Sea Port/Vlaanderen.



De corridors omvatten een dicht netwerk van infrastructuur voor transport over de weg, per spoor, over het water en met buisleidingen. Daarnaast omvatten de Topcorridors een netwerk van bovenregionale knooppunten, die fungeren als logistieke draaischijven en schakels in het infrastructuurnetwerk. Op deze knooppunten kunnen goederen worden overgeslagen van de ene naar de andere modaliteit, én door de goede verbindingen en concentratie van bedrijvigheid is er een uitstekend vestigingsklimaat voor logistieke activiteiten. De knooppunten zijn hiermee ook hubs voor kennisuitwisseling.

Tiel/Rivierenland is binnen deze corridors een knooppunt en gelegen aan de goederenvervoerscorridor Oost.

## Goederenvervoerscorridor



### 1.2 Tiel / Rivierenland als draaischijf in logistieke stromen

Knooppunt Tiel/Rivierenland vormt door zijn ligging op het kruispunt van belangrijke nationale en internationale verbindingen een draaischijf in het netwerk van grote logistieke stromen. Dit geldt voor de ligging aan de rijksweg A15 en belangrijke internationale vaarwegen waar in de industriehavens van Tiel schepen van CEMT-klasse Va kunnen overslaan. Dit maakt dat zowel gespecialiseerde logistieke bedrijven als bedrijven voor wie distributie op regionale, nationale en internationale schaal een belangrijk element in het bedrijfsproces vormt zich graag in de gemeente Tiel/ regio Rivierenland vestigen. Zo is de afgelopen jaren het Bedrijvenpark Medel in Tiel uitgegroeid tot een logistieke toplocatie waar vele op nationale en internationale schaal opererende logistieke bedrijven hun plek hebben gevonden. De aanwezigheid van een containerterminal en een industriehaven zorgt voor kansen voor modal shift van weg naar water.

Naast Tiel spelen ook andere nabij gelegen kernen met bedrijventerreinen met een bovengemeentelijke functie als Culemborg, Zaltbommel en Geldermalsen een rol in de logistieke draaischijffunctie van de regio. Deze kernen maken gezamenlijk deel uit van de regio Rivierenland. Dit regionale samenwerkingsverband bestaat uit de acht gemeenten Buren, Culemborg, Maasdiel, Neder-Betuwe, Tiel, West Betuwe, West Maas en Waal en Zaltbommel. Tiel geldt daarbij als het logistieke middelpunt van de regio door de strategische ligging aan zowel het snelwegen- als het vaarwegennetwerk. Voorliggend knooppuntenplan richt zich op de ontwikkeling van de logistieke functie van de regio Rivierenland met Tiel als logistiek zwaartepunt.

### 1.3 Aanleiding voor dit knooppuntenplan / actualisatie knooppuntenplan 2019

In het bestuurlijk overleg MIRT Goederenvervoer komen jaarlijks de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de gedeputeerden van de zes op de MIRT-goederenvervoerscorridors gelegen provincies bij elkaar om te overleggen over projecten en investeringen in deze corridors. De op deze corridors gelegen provincies (Gelderland, Limburg, Noord-Brabant, Noord-Holland, Zeeland en Zuid-Holland) maken deel uit van dit overleg, evenals het Havenbedrijf Rotterdam en de Topsector Logistiek. In het BO MIRT Goederenvervoer staat de realisatie van de ambities die het ministerie van I&W in de Goederenvervoeragenda op een aantal thema's heeft geformuleerd centraal. Het betreft de volgende thema's:

- Economie, Milieu/Duurzaamheid;
- Sociaal/Veiligheid
- Kwaliteit corridors (bereikbaarheid).

Bij het BO MIRT Goederenvervoer hoort een programma met concrete projecten om de corridors verder te ontwikkelen en 'robuust' te maken, het eerder genoemde Programma Goederenvervoerscorridors of Topcorridors. Onderdeel van het Programma goederenvervoerscorridors is de Toekomstagenda Goederenvervoerscorridors Oost en Zuidoost 2030. De Toekomstagenda 2030 bevat de gezamenlijke ambitie van de opdrachtgevers op deze corridors Oost en Zuidoost en geeft richting aan de samenwerking en gezamenlijke investeringen voor de komende 10 jaar. De corridorpartijen maken jaarlijks op bestuurlijk niveau in het BO-MIRT afspraken over uit te voeren projecten en financiering. Deze afspraken worden uitgewerkt in een adaptief Uitvoeringsplan dat jaarlijks geactualiseerd en geëvalueerd wordt.

Belangrijk element hierin zijn de plannen van aanpak die per knooppunt worden gemaakt. In deze knooppuntenplannen worden per knooppunt de ambities en maatregelen opgenomen om het knooppunt en daarmee ook de goederenvervoerscorridor te versterken. De in de knooppuntenplannen opgenomen maatregelen zijn mede bepalend voor de maatregelen in het Uitvoeringsplan en de inzet van financiële middelen vanuit het Rijk.

Belangrijk voor een robuuste goederenvervoerscorridor is de functie en het netwerk van de zogenaamde bovengemiddelde logistieke knooppunten. De volgende knooppunten hebben door ligging en multimodale mogelijkheden deze kwalificatie gekregen:

- Rotterdam;
- Moerdijk;
- Nijmegen;
- Sittard-Geleen/Stein;
- Tiel;
- Tilburg;
- Venlo.

Met de Toevoeging van de goedervervoerscorridor Zuid zijn de volgende bovengemiddelde knooppunten toegevoegd:

- Amsterdam
- North Sea Ports

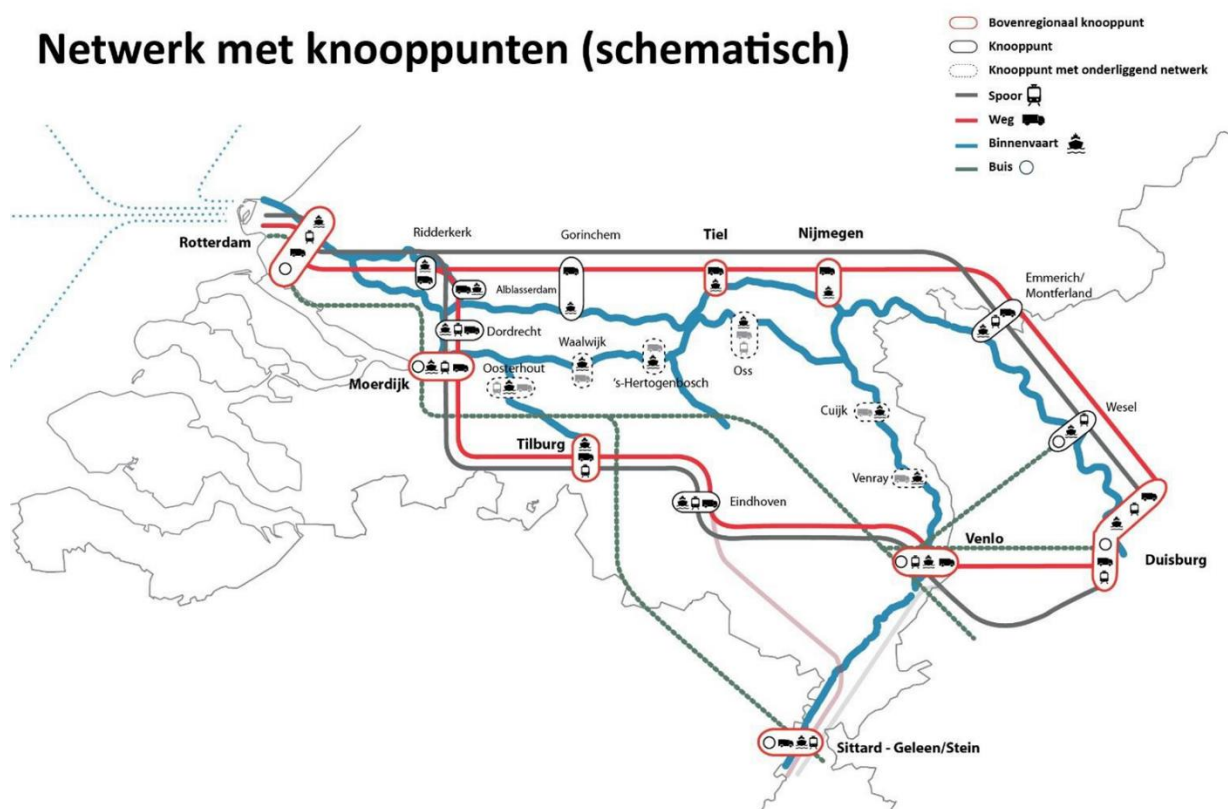
Voor elk van de genoemde bovengemiddelde knooppunten is of wordt een knooppuntenplan opgesteld.

Bovenstaande opsomming laat zien dat Tiel en de omliggende regio Rivierenland in het goederenvervoerbeleid worden beschouwd als onderdeel van het selecte netwerk van bepalende

knooppunten in het nationale en internationale logistieke netwerk. Voorliggend document betreft een actualisatie en verdere verbreding van het (concept) knooppuntenplan dat medio 2019 is opgesteld en geeft richting en uitvoering aan de verdere ontwikkeling van het knooppunt Tiel/Rivierenland. Met het complete pakket aan maatregelen die in dit knooppuntenplan staan opgenomen wordt bijgedragen aan versterking van het Knooppunt Tiel/Rivierenland en de Goederenvervoerscorridors. Bij de opstelling van dit plan is een breder draagvlak ontstaan tussen gemeente, regio Rivierenland, Logistics Valley Rivierenland en provincie Gelderland voor verdere samenwerking om de positie van Tiel/Rivierenland als duurzaam en toekomstbestendig logistiek knooppunt te versterken en daarmee een bijdrage te leveren aan de robuustheid van de goederenvervoerscorridors. Deze maatregelen worden ook in samenhang met de gehele corridor Oost, Zuidoost en Zuid gezien.

In vervolgfases wordt met inzet- en uitvoeringsplannen aan dit brede scala aan projecten verdere duiding en prioriteit gebracht. Vele maatregelen en projecten kennen lange doorlooptijden en de besluitvorming ligt vaak buiten het bovengemiddeld knooppunt. Ook is voor (co) financiering vaak sprake van en sterke afhankelijkheid van derden. In de vervolgfases zal met name ingezet worden op de verdere uitwerking van de maatregelen en projecten om te komen tot een uitvoerbaar plan waarin prioritering is aangegeven en ook wordt onderzocht of aanspraak gemaakt kan worden op Europese en nationale fondsmiddelen, eventueel met samenwerking en/of bundeling van projecten binnen de Goederenvervoerscorridor.

## Netwerk met knooppunten (schematisch)



### 1.4 Leeswijzer

Dit plan van aanpak bouwt met nieuwe inzichten en verbreding voort op het vorige (concept) knooppuntenplan van medio 2019.

De opzet van dit document betreft een overkoepelend (integraal) totaalbeeld voor het knooppunt Tiel/Regio Rivierenland. Dit document zal als input worden gebruikt om verschillende doelen en opgaven te realiseren. Hierbij worden aan verschillende gremia aanvragen gedaan voor ondersteuning. Per aanvraag zal aan de hand van de specifieke criteria een inzetplan worden overlegd met in ogenschouw dit overkoepelend integraal totaalbeeld.

Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van knooppunt Tiel/Rivierenland aan de hand van cijfers, verbindingen en geografische ligging.

Hoofdstuk 3 presenteert een overzicht van de relevante beleidsuitgangspunten van de spelers die een bepalende rol spelen in de ontwikkeling van het knooppunt. Dat zijn het samenwerkingsverband Logistics Valley (de verbindende organisatie tussen ondernemers, kennisinstellingen en overheid), de regio Rivierenland, de gemeente Tiel en de provincie Gelderland. De beleidsuitgangspunten van deze organisaties op het gebied van economie, ruimte, arbeidsmarkt, mobiliteit, logistiek etc. leggen de basis voor de toekomstige (door)ontwikkeling van knooppunt Tiel/Rivierenland.

Hoofdstuk 4 maakt onderscheid tussen een aantal voor het knooppuntenplan relevante thema's (vestigingsbeleid en bedrijventerreinen, arbeidsmarkt en opleidingen, multimodale verbindingen en modal shift, verduurzaming transportstromen, infrastructuur en bereikbaarheid en energyhubs) en beschrijft voor deze thema's welke ontwikkelingen zich afspelen en welke kansen er liggen binnen knooppunt Tiel/Rivierenland.

Het hoofdstuk eindigt met een overzicht van mogelijke maatregelen en projecten die knooppunt Tiel/Rivierenland voor zich ziet om de kansen te benutten en de logistieke functie van het knooppunt op duurzame en toekomstbestendige wijze verder te versterken. Deze maatregelen en projecten worden verder beschreven in een apart inzetplan. In de vervolgfases daarna zullen de maatregelen en projecten verder worden uitgewerkt waarbij ook zal blijken voor welke projecten voldoende draagvlak bestaat bij stakeholders en er zicht is op de organisatorische en financiële haalbaarheid. Samen met dit knooppuntenplan vormt het inzetplan de basis voor verdere samenwerking en afspraken met andere partijen en voor het sluiten van een realisatiepact.

Het voorliggende knooppuntenplan is opgesteld in samenwerking met gemeente Tiel, regio Rivierenland, Logistics Valley Rivierenland en de provincie Gelderland.



## 2 Functie en ligging knooppunt Tiel/Rivierenland in het logistieke netwerk

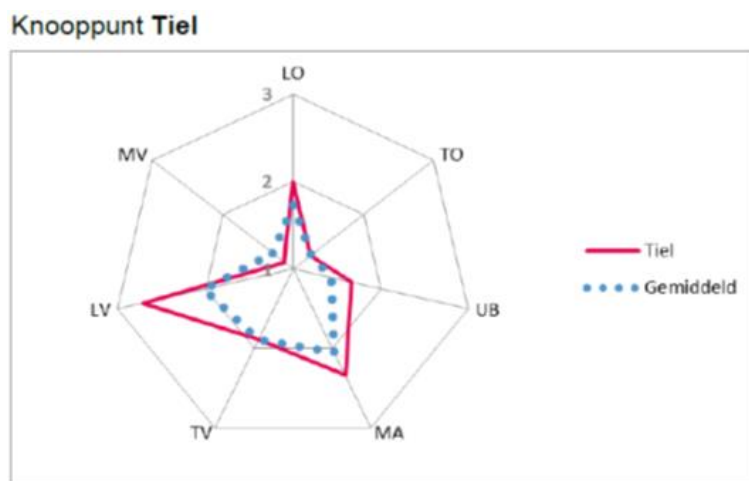
### 2.1 Knooppunt Tiel als bovengemiddeld knooppunt in goederencorridoraanpak

Tiel onderscheidt zich van andere logistieke knooppunten in Nederland doordat het in het midden van het land ligt. Met name voor nationale distributie heeft dat als voordeel dat het hele land binnen een relatief korte tijd bereikt kan worden. Het knooppunt herbergt door zijn centrale ligging een goed ontwikkelde logistieke sector waardoor het ook voor andere typen bedrijven die logistieke diensten inkopen aantrekkelijk is om hier gevestigd te zijn (logistiek ecosysteem). Naast logistiek is de agrosector een andere belangrijke sector in de regio. Fruitteelt is de meest in het oog springende activiteit, maar ook de kweek van (laan)bomen en paddenstoelen en glastuinbouw (groente, fruit, bloemen en planten) zijn sterk vertegenwoordigd.

In 2016 heeft onderzoeksbureau Ecorys onderzoek gedaan naar de multimodale logistieke knooppunten aan de Goederenvervoerscorridor Oost. In die studie zijn Nijmegen en Tiel als bovengemiddeld aangewezen. Het onderzoek geeft een beeld van de sterktes en verbeterpunten van de betreffende knooppunten op de corridors aan de hand van de volgende zeven criteria:

- Logistieke omvang bedrijventerreinen (LO)
- Terminalomvang (TO)
- Uitbreidingscapaciteit (UB)
- Multimodale aansluitingen (MA)
- Terminalvoorzieningen (TV)
- Logistieke voorzieningen bedrijventerreinen (LV)
- Multimodale verbindingen (MV)

Onderstaande figuur geeft de scores van knooppunt Tiel op de genoemde indicatoren weer.



Figuur X: Score diagram bovengemiddeld knooppunt Tiel

Knooppunt Tiel behaalde bovengemiddelde scores (ten opzichte van de gemiddelde scores over alle onderzochte knooppunten) op de indicatoren 'multimodale aansluitingen', 'logistieke voorzieningen bedrijventerreinen', 'logistieke omvang bedrijventerreinen' en 'uitbreidingscapaciteit'. Op basis van deze scores is Tiel benoemd tot 'bovengemiddeld knooppunt' en opgenomen in de goederenvervoerscorridoraanpak.

## 2.2 Ligging knooppunt Tiel/Rivierenland in logistieke netwerken

### Knooppunt Tiel/Rivierenland in het TEN-T netwerk

De Europese Commissie heeft als basis voor haar Europese infrastructuurbeleid voor goederenvervoer een netwerk van Europese transportcorridors ontworpen: het Trans-Europese netwerk voor transport (afgekort TEN-T). Dit netwerk is weergegeven in onderstaande figuur. Knooppunt Tiel/Rivierenland is onderdeel van één van deze TEN-T corridors, de Rhine-Alpine corridor. Deze loopt van de Noordzeehavens (Rotterdam Amsterdam, Antwerpen) via het Ruhrgebied en de Alpenlanden naar Noord-Italië. Tiel is als knooppunt in het Trans-Europese Vervoersnetwerk opgenomen. Door ligging aan het binnenvaartnetwerk van het Trans-Europese Vervoersnetwerk met een binnenhaven met een totale jaarlijkse overslagvolume van meer dan 500.000 ton maakt Tiel deel uit van het 'uitgebreide netwerk'. Tiel is niet aangewezen als stedelijk knooppunt. Dit zijn stedelijke knooppunten met minstens 100.000 inwoners. Tiel heeft geen plicht om een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) op te stellen.



Figuur X - TEN-T corridors (TEN-T)

### Knooppunt Tiel/Rivierenland in het vaarwegennetwerk

Tiel ligt op de plek waar het Amsterdam-Rijnkanaal uitmondt in de Waal. De Waal vormt een onderdeel van de verbinding tussen Rotterdam, Oost-Nederland en het Ruhrgebied. Het Amsterdam-Rijnkanaal verbindt de Waal (en dus ook Tiel) met de Amsterdamse haven die samen met de havens van Rotterdam, Antwerpen en Hamburg tot de top 4 van Europese havens behoort. Dit betekent dat Tiel direct is gelegen aan de vaarwegverbindingen die zowel de Rotterdamse als de Amsterdamse haven verbinden met het achterland in Oost- en Zuid-Nederland en Duitsland en verder richting Zwitserland. Beide vaarwegen zijn gecategoriseerd als CEMT-klasse VI, wat inhoudt dat de grootste typen binnenvaartschepen en koppilverbanden ervan gebruik kunnen maken. Zowel de Waal als het Amsterdam-Rijnkanaal behoren tot de drukst bevaren vaarwegen van Europa.

Om logistieke activiteit en economische spin-off te kunnen onttelen aan passerende goederenstromen moet een vaarwegknooppunt beschikken over één of meer binnenhavens. De binnenhavens van Tiel liggen aan het Amsterdam-Rijnkanaal. Het betreft de industriehaven van Kellen en de inland containerterminal op het bedrijventerrein Medel. De Waal is vanaf het Amsterdam-Rijnkanaal bereikbaar via de Prins Bernhardsluizen. Het gereguleerde peil van het Amsterdam-Rijnkanaal zorgt voor een stabiele diepgang en bereikbaarheid. Via de inland containerterminal is er een directe verbinding met de haven van Rotterdam. De terminal heeft een dagelijkse verbinding met de grote zeeterminals in Rotterdam.

De industriehaven van Kellen biedt de mogelijkheid om bulkgoederen over te slaan (CEMT-klasse Va). De kades in de Industriehaven zijn alle in eigendom en/of gebruik van bedrijven. Deze bedrijven slaan goederen over als onderdeel van hun eigen bedrijfsproces (bijvoorbeeld de productie van beton) maar doen dit ook als logistieke dienst in opdracht van andere bedrijven (verladers). Er zijn op een aantal plaatsen nog schuine taluds aanwezig met potenties voor de ontwikkeling van op- en overslagkades.

De afgelopen jaren is in Nederland de focus op containerstromen erg groot geweest en daarbij zijn de bulkstromen onderbelicht. Juist deze stromen vragen de komende jaren extra aandacht. Dit zeker door de toename van circulaire duurzame bulk-grondstoffen.

### Knooppunt Tiel/Rivierenland in het wegennetwerk

Omdat knooppunt Tiel gelegen is in het Rivierenland, lopen de wegen van oudsher vooral parallel aan de van oost naar west lopende rivieren. Het oversteken van de rivieren gebeurt met bruggen. Naast de Rijkswegen A2 en A50 zijn voor de nationale distributiefunctie ook de provinciale Rijnbrug bij Rhenen (in de N233 tussen A12 en A15) en de Prins Willem-Alexanderbrug bij Echteld (in de N322/N323 tussen A50 en A15) belangrijke noord-zuid ontsluitingen.

Voor logistieke stromen over de weg is de A15 de belangrijkste verbinding voor knooppunt Tiel/Rivierenland. De A15 biedt een directe verbinding met Rotterdam. De andere kant op richting Duitsland loopt de route nu nog met een omweg via de A15/A50/A12 of via de A15/A50/A73/A77 om Arnhem heen. Met de realisatie van de ViaA15 ontstaat echter een directere verbinding met Duitsland. Doordat Tiel dichtbij knooppunt Deil (kruising met A2) ligt is het bovengemiddelde knooppunt ook in noordelijke en zuidelijke richting ontsloten. Via de A2 is de regio verbonden met Utrecht en Amsterdam in noordelijke richting en knooppunten als Eindhoven en Zuid-Limburg in zuidelijke richting.

### Knooppunt Tiel/Rivierenland in het spoorgoederennetwerk

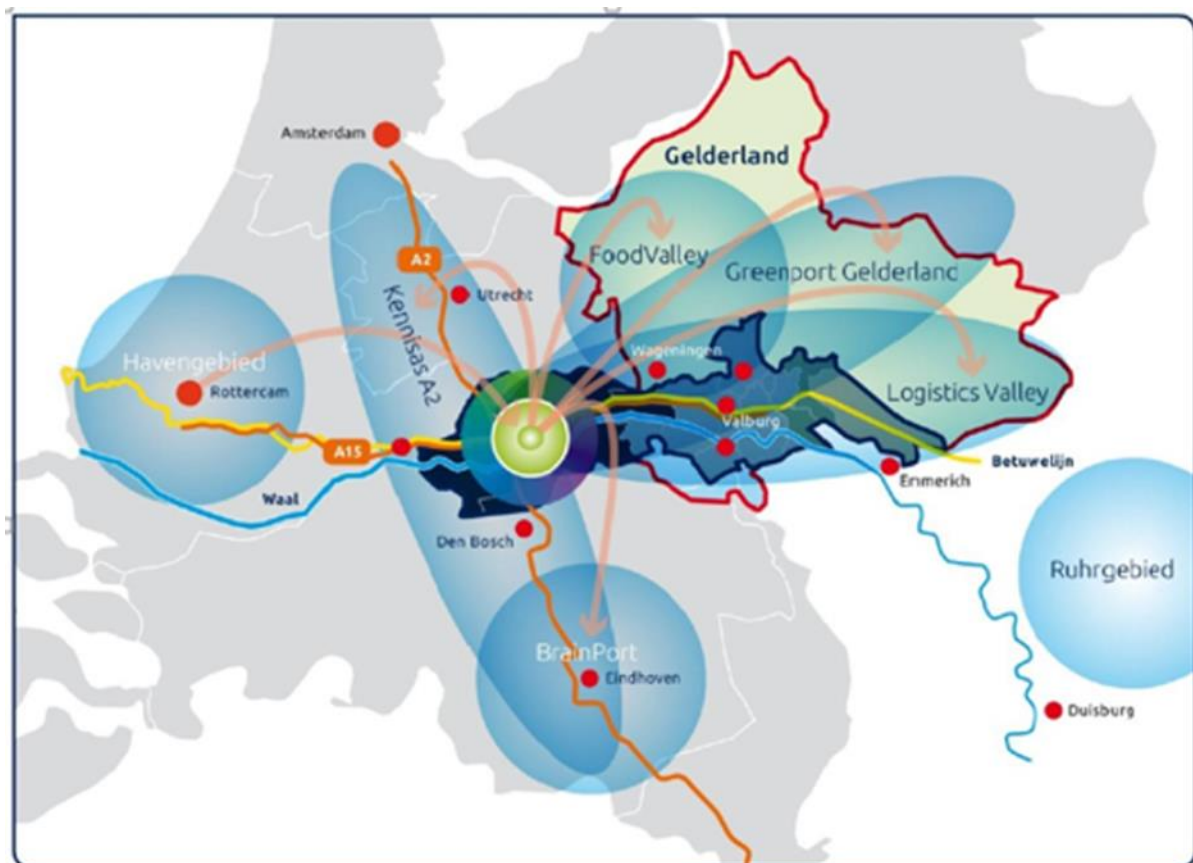
Knooppunt Tiel/Rivierenland wordt doorkruist door de Betuweroute en de spoorlijn van Geldermalsen via Elst naar Arnhem (ook wel de oostelijke Betuwelijn genoemd). De Betuweroute

heeft geen terminals of aftakkingen in de regio Rivierenland. Tot voorkort was het plan om in Valburg (Overbetuwe) een spoorterminal aan te leggen – de railterminal Gelderland (RTG) - waar overslag zou kunnen plaatsvinden tussen spoor- en wegvervoer. In januari 2024 is echter een streep gezet door dit project omdat geen overeenstemming kon worden bereikt met potentiële exploitanten. Dit betekent dat de Betuweroute de komende tijd geen rol kan spelen in multimodale overslag voor het knooppunt Tiel/Rivierenland.

In de huidige situatie is geen van de bedrijventerreinen in het knooppunt Tiel/Rivierenland per spoor bereikbaar voor de overslag van goederen.

#### Knooppunt Tiel/Rivierenland ligging in een krachtig netwerk

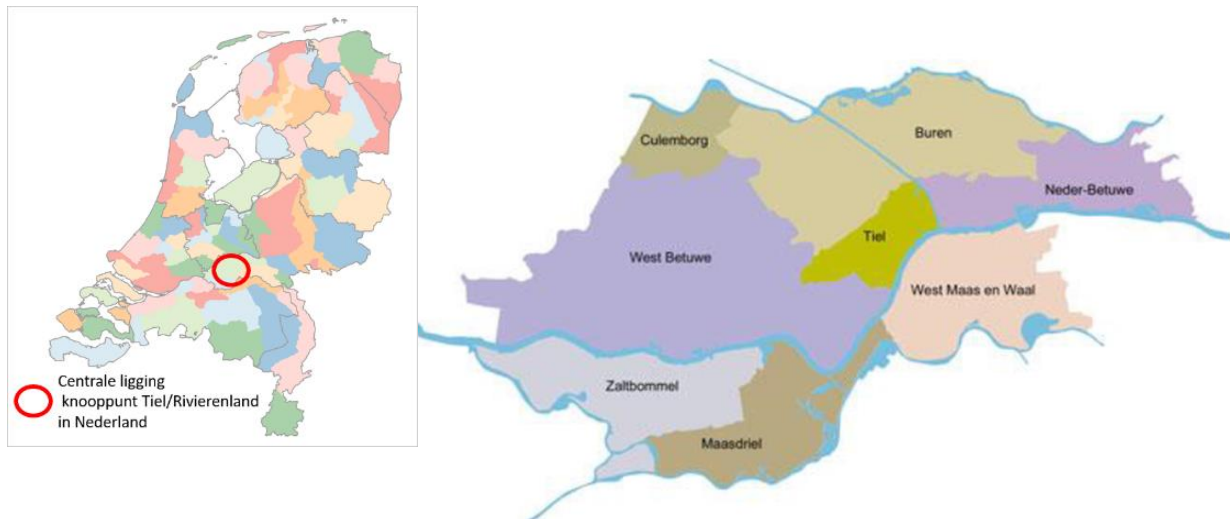
Het knooppunt Tiel/Rivierenland is door de ligging aan het netwerk van wegen en water een bundelingslocatie voor aanvoer via de binnenvaart en verder wegtransport. Er liggen kansen om deze functie te versterken. Zeker ook gezien de ligging van het knooppunt nabij aan andere netwerken. Al met al een knooppunt met krachtige verbindingen ook met omliggende netwerken.



*Krachtig Rivierenland = Verbinding van agribusiness, logistiek en toerisme en verbinding met omliggende netwerken*

### 2.3 Bedrijvigheid in knooppunt Tiel/Rivierenland

De regio Rivierenland ligt in het midden van Nederland en wordt aan de noordkant begrensd door de Lek en de Neder-Rijn en aan de zuidkant door de Maas. De Waal stroomt dwars door de regio heen. De regio bestaat uit de gemeenten Buren, Culemborg, Maasdriel, Neder-Betuwe, Tiel, West-Betuwe, West Maas en Waal, en Zaltbommel. Onderstaande kaarten geven een beeld van de ligging van de regio en van de in de regio liggende gemeenten.



Figuur: Centrale ligging knooppunt Tiel/Rivierenland

De regio Rivierenland kent een aantal sterke economische sectoren. Een belangrijke is de agribusiness. Zo komt ongeveer 30% van het in Nederland geteelde fruit uit deze regio en wordt via de regio 60% van al het Nederlandse fruit door handel en logistiek afgezet in binnen- en buitenland. De levensmiddelensector is dan ook een kernsector voor de regio en voor knooppunt Tiel/Rivierenland. Daarnaast zijn boomteelt, paddenstoelenteelt en glastuinbouw in de regio aanwezig. Vanwege de pittoreske plaatsjes en het mooie rivierenlandschap is ook Recreatie en Toerisme een belangrijke economische pijler. Verder is de logistieke sector belangrijk voor de regio. De regio kent door zijn centrale ligging en goede aansluiting op het netwerk van nationale en internationale infrastructuurverbindingen een relatief groot aantal grote bedrijven in de transport- en distributiesector. Deze bedrijven zijn niet alleen gevestigd in Tiel, het logistieke middelpunt van de regio, maar ook in Culemborg, Zaltbommel en Geldermalsen. Naast deze vier gemeenten met bovengemeentelijke bedrijventerreinen kent de regio nog tientallen kleinere bedrijventerreinen waar veelal lokale en regionale MKB-ondernemers zijn gevestigd, deels met logistieke maar ook andere functies, die in meer en mindere mate ook onderdeel uitmaken van het logistieke ecosysteem.

De regio Rivierenland zet regiobreed in op het verbeteren van het vestigingsklimaat op werklocaties om op die manier bedrijvigheid aan te trekken. Dat dit succesvol is blijkt uit het feit dat de regio Rivierenland volgens het logistieke platform Logistiek.nl al jaren behoort tot de top 10 van logistieke hotspots in Nederland.

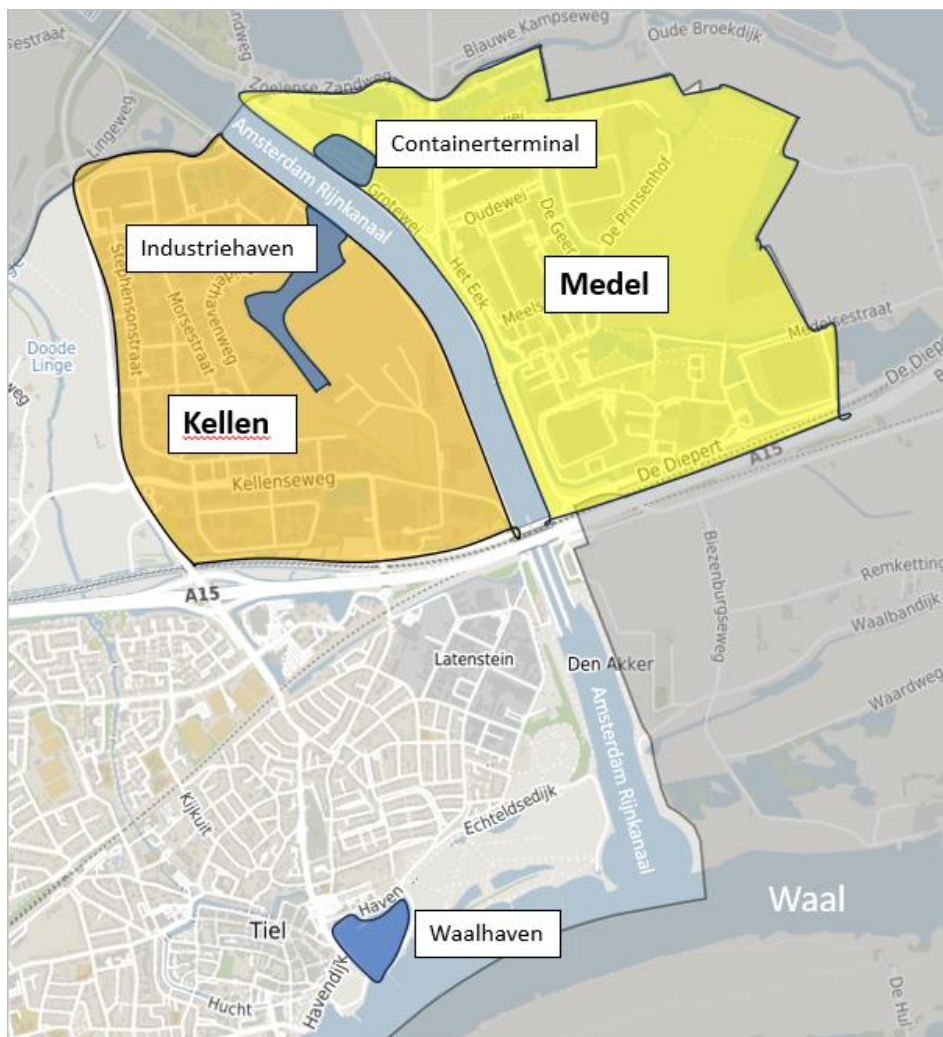
#### Knooppunt Tiel als logistiek epicentrum van de regio

Knooppunt Tiel vormt het logistieke middelpunt van de regio en bestaat uit twee grote logistieke gebieden: Kellen en Medel. Kellen ligt aan de westzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal, Medel aan de oostzijde. In Kellen is een diverse mix aan bedrijven gevestigd, waarvan een deel watergebonden bedrijven gericht op bulkvervoer. Medel kent relatief veel logistieke activiteit, waaronder XXL-logistiek. De bedrijventerreinen Kellen en Medel zijn te karakteriseren aan de hand van de volgende kentallen:

- Overslag containerterminal binnenvaart: capaciteit ca 100.000 TEU per jaar;

- Oppervlakte DC ruimte: ruim 40 ha (excl. Medel Afronding en grootschalige ontwikkelingen op Kellen)
- Oppervlakte bedrijventerreinen: ca. 500 ha bruto
- Overslag bulkgoederen tussen de 1,2 en 1,5 miljoen ton per jaar (ca. 1.000 schepen)
- Aantal directe banen in sector vervoer en opslag: ca 2.300 (ca. 10% totaal aantal banen)

Onderstaande figuur geeft een beeld van de ligging van de bedrijventerreinen Kellen en Medel en de havens ten opzichte van de stad Tiel.



Figuur: Overzicht bedrijventerreinen en havens Tiel

### 3 Beleidsmatige kaders en uitgangspunten voor knooppuntenplan Tiel/Rivierenland

Dit hoofdstuk beschrijft de beleidsmatige kaders die gelden voor het knooppuntenplan. Eerst volgt een beschrijving van de doelstellingen van de aanpak van het programma Goederenvervoerscorridors en wat dit aan kaders oplevert voor het knooppuntenplan. Daarna gaat het hoofdstuk in op de beleidsplannen van relevante spelers als de Regio Rivierenland, de gemeente Tiel en de logistieke samenwerkingsorganisatie Logistics Valley. Deze beleidsplannen leggen de beleidsmatige basis voor de invulling van het knooppuntenplan en vormen het uitgangspunt voor de uitwerking van maatregelen en projecten die bijdragen aan de verdere ontwikkeling van het knooppunt Tiel/Rivierenland.

#### 3.1 Doelstellingen programma Goederenvervoerscorridors

In het programma Goederenvervoerscorridors werken het ministerie van I&W, de provincies Gelderland, Limburg, Noord-Brabant, Noord-Holland, Zeeland en Zuid-Holland en het Havenbedrijf Rotterdam samen om de goederenvervoerscorridors Oost, Zuidoost en Zuid te ontwikkelen en optimaliseren. Het programma kent de volgende doelstellingen.

##### Verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid

Een vlotte en betrouwbare doorstroming op de weg, vaarweg en het spoor is van vitaal belang voor economische groei en welzijn. Daarnaast werkt het programma aan de verkeersveiligheid van alle deelnemers aan het verkeer door steeds te zoeken naar mogelijkheden voor verbetering en het inpassen van nieuwe kennis en techniek.

##### Bevorderen van economische groei

De goederenvervoerscorridors dienen een verdere economische ontwikkeling te faciliteren. Betere bereikbaarheid en clustering van logistieke diensten dragen bij aan het vestigingsklimaat voor bestaande en nieuwe bedrijvigheid.

##### Focus op gebruikers

De tevredenheid van gebruikers is een belangrijke maatstaf voor de kwaliteit en het functioneren van het netwerk. Het programma gaat gebruikers daarom actief betrekken bij het benoemen van gezamenlijke knelpunten en kansen. De gebruikers hebben behoefte aan:

- Vlotte en efficiënte doorstroming;
- Goede beschikbaarheid en betrouwbaarheid;
- Voldoende veiligheid;
- Actuele en betrouwbare informatie;
- Voldoende faciliteiten en voorzieningen zoals ligplaatsen en parkeerplaatsen.

##### Vergroten van de leefbaarheid en duurzaamheid

Het moet veiliger, schoner en stiller. Goederenstromen moeten op een veilige, maatschappelijk verantwoorde, milieuvriendelijke en toekomstvaste wijze worden georganiseerd. Dit gaat verder dan alleen een vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het gaat ook om vermindering van negatieve effecten als congestie, het vervoer van gevaarlijke stoffen en geluidsoverlast in de stedelijke gebieden langs de corridors, efficiënt gebruik van de publieke ruimte en hergebruik van middelen.

## Beheer en onderhoud op peil

Beheer en onderhoud van de infrastructuur en kunstwerken zijn van belang voor een goede bereikbaarheid en doorstroming. Als wegen, bruggen, sluizen of viaducten niet voldoen aan de eisen en regelmatig reparaties noodzakelijk zijn, leidt dit tot files, overlast en ergernis bij de gebruikers en economische schade voor de BV Nederland.

Uit de corridordoelestellingen zijn de resultaatgebieden economie, duurzaamheid, veiligheid, bereikbaarheid, innovatie, draagvlak en internationaal te destilleren. De eerste vier zijn kerndoelen, de laatste drie zijn zogenaamde satisfiers. In figuur 4 zijn de kerndoelen weergegeven.



Onderdeel van de corridoraanpak is een toekomstagenda die de programma-activiteiten beschrijft aan de hand van vier pijlers:

1. Toekomstige verbindingen tussen de havens en het Europese achterland:
2. (Inter)nationale multifunctionele bereikbaarheid knooppuntennetwerk:
3. Verduurzaming van de topcorridors:
4. State of the art-, digitale voorzieningen in de ketens.

Pijler 1 richt zich op het verbeteren van multimodale verbindingen binnen de corridor. De projecten van Pijler 1 bevinden zich langs de belangrijkste verbindingen, waarbij vaarwegen, spoorwegen en autowegen worden verbeterd en multimodale oplossingen worden gestimuleerd. Pijler 2 focust op het optimaliseren van de knooppunten binnen de corridor. Dit zijn cruciale locaties waar verschillende goederenstromen en modaliteiten samenkomen, en waar in realisatiepacten wordt gewerkt aan onder andere de bereikbaarheid. Tot slot worden pijlers 1 en 2 ondersteund door projecten op het gebied van verduurzaming (3) en digitalisering (4). Door verduurzaming dragen de logistieke corridors bij aan een schone toekomst, terwijl digitalisering zorgt voor voorspelbaarheid van goederenstromen en betere monitoring en aansturing van processen.

Binnen het kader van de hierboven beschreven pijler 2 '(Inter)nationale multifunctionele bereikbaarheid knooppuntennetwerk' past het opstellen van het knooppuntenplan Tiel/Rivierenland en het realisatiepact.

### 3.2 Regionaal Economisch Ambitiedocument 2022-2025 Regio Rivierenland

Met ondernemers, onderwijs, onderzoek, organisaties en ondernemende inwoners en overheid (de vijf O's) werken de acht gemeenten van de regio Rivierenland samen op het gebied van economisch beleid om duurzame en brede welvaart te stimuleren. Het beleid van de regio is vastgelegd in het Regionaal Economisch Ambitiedocument 2022-2025. Het document onderscheidt de volgende drie speerpunten als uitgangspunt voor het economisch beleid van de regio:

- Logistiek en vestigingsklimaat bedrijven;
- Agribusiness;
- Recreatie en Toerisme.

Voor het speerpunt 'Logistiek en vestigingsklimaat bedrijven' zijn de volgende doelen geformuleerd:

- Stimuleren van samenwerking tussen de verschillende stakeholders in de logistiek;
- Faciliteren en ondersteunen van ondernemersgedreven initiatieven met focus op innovatie en verduurzaming;
- Schaalniveau van de regio overstijgen: een regionaal kruispunt tussen kennis en transportcorridor.

Bij deze doelen hoort een aantal met betrekking tot het voorliggende knooppuntenplan relevante opgaven, zoals:

- *Opgave Kennisclusters:*  
De regio beschikt niet over hbo- of wo-kennisinstellingen. Dit vraagt om creativiteit om te voorzien in alternatieve vormen van kennisclusters, voor kruisbestuiving tussen de logistieke sector en het onderwijs. In de regio zijn er verschillende concepten waar ontmoeting, opleiding en bijscholing kunnen plaatsvinden, zoals het Huis van de Logistieke samenwerking, Laanboomgebouw TCO, HAN-hub Rivierenland en de Fruit Tech Campus.
- *Opgave MIRT:*  
De ruimtelijke opgaven van Rijk en regio raken steeds meer verweven. Denk aan het inpassen van de toenemende mobiliteit, de ontsluiting van nieuwe woonwijken en het ruimtebeslag van energieopwekking. Daarom werken Rijk en regio in MIRT-trajecten samen aan de ruimtelijke inrichting van Nederland. De essentie ligt in het verbinden van meerdere opgaven in een gebied en het met een brede blik zoeken naar duurzame oplossingen. Voorbeelden van belangrijke infrastructurele en ruimtelijke vraagstukken zijn:
  - A2 knooppunt Deil - Vught  
Naast een Verkenning naar een robuuste lange termijnoplossing voor de A2, wordt ook gewerkt aan veel maatregelen die al in de komende jaren genomen worden.
  - Goederenvervoerscorridors ( A15 )  
Het goederenvervoer over de corridors moet in goede balans met de fysieke leefomgeving gebeuren en in balans met de kwaliteit en ontwikkeling van stad en land. Rivierenland is een belangrijke maar door toenemende congestie ook kwetsbare schakel in deze nationale goederenvervoerscorridors. Hierbij is de uitdaging om optimaal het economisch potentieel van de goede internationale bereikbaarheid en voorzieningen te benutten en tegelijkertijd de negatieve effecten op milieu, duurzaamheid en veiligheid te verkleinen.
- *Opgave Toekomstbestendige bedrijventerreinen*  
De bedrijventerreinen van Rivierenland moeten behoren tot de meest toekomstbestendige van Nederland. De regio Rivierenland gaat daarom samen met de ondernemers inzetten op duurzaamheid, klimaatbestendigheid, biodiversiteit en optimale circulaire terreinsamenwerking. Met parkmanagement dat niet enkel lokaal, maar ook regionaal inzet op toekomstbestendigheid. Een belangrijke voorwaarde is dat de eindgebruikers zich voldoende organiseren op de bedrijventerreinen.

Op basis van de opgaven benoemt het ambitiedocument binnen het speerpunt 'Logistiek en vestigingsklimaat bedrijven' de volgende drie uitdagingen:

1. *Logistiek als vitale sector in crisistijd versus problematisch imago*

Logistiek staat midden in de samenleving, maar als mensen het over logistiek hebben blijft het vaak beperkt tot transport van A naar B. Logisch dat iedereen dan aan vrachtauto's en grote 'dozen' denkt. De logistiek in de regio is vervlochten in de economische structuur, kent uiteenlopende cross-overs en is veel meer hightech dan mensen denken. Logistiek biedt veel werkgelegenheid op alle niveaus, vaak ook met veel werknemers uit de regio, en soms noodzakelijkerwijs aangevuld met buitenlandse arbeidskrachten. Maar de logistieke sector kan ook erg in zichzelf gekeerd zijn als het gaat om het delen van innovatieve techniek.

2. *Stimuleren gebruik alternatieve modaliteiten:*

De keuze voor een modaliteit, en een eventuele modal shift, wordt vooral gebaseerd op criteria als kosten, snelheid en flexibiliteit. In toenemende mate speelt duurzaamheid daarbij ook een rol. De Gelderse Corridor kenmerkt zich door de unieke ligging en de mogelijkheden voor multimodaliteit: snelwegen, ligging aan de rivieren en de beschikbaarheid van een containerterminal. Toch vinden verladers en logistieke dienstverleners het lastig om het asfalt los te laten. Met name het MKB, dat dominant aanwezig is in de regio, moet daarbij geholpen worden.



3. *Stimuleren schone brandstoffen:*

Dit behelst de transitie naar hernieuwbare brandstoffen en andere energiedragers voor transport over weg en water (modal shift) binnen de goederenvervoerscorridors. En ook het koppelen van de transitiestrategie naar duurzame energiedragers op landelijke schaal.

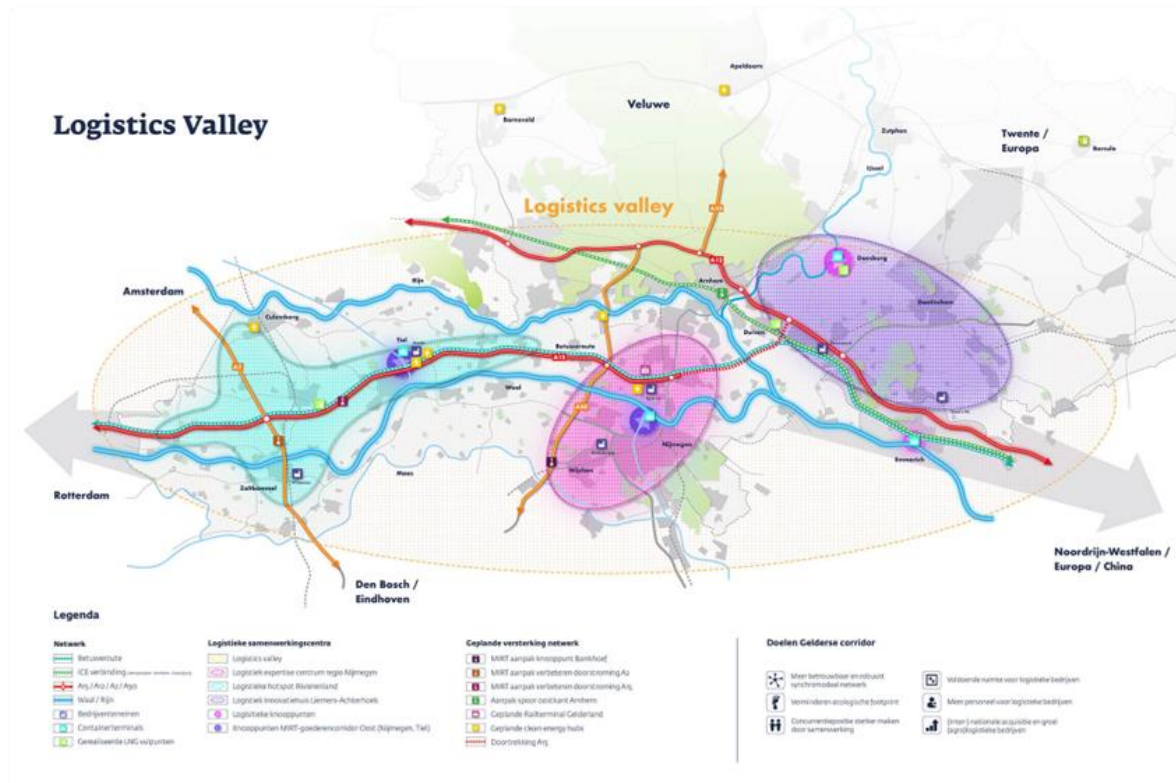
Een tweede relevant beleidsdocument van de Regio Rivierenland is Regionaal Programma Werklocaties (RPW). Dit document bevat de regionale agenda voor bedrijventerreinen, opgesteld als dynamisch afsprakenkader tussen regiogemeenten en Provincie Gelderland. Met behulp van het RPW maken de acht samenwerkende gemeenten samen met de provincie zich sterk voor goede en aantrekkelijke bedrijventerreinen in de regio Rivierenland. Deze samenwerking bij het plannen en programmeren van bedrijventerreinen is erg belangrijk voor de economische ontwikkelingsmogelijkheden van Rivierenland. De regio moet voldoende, passende bedrijfslocaties kunnen aanbieden en dit aanbod moet aansluiten op de vraag van ondernemers.

De afspraken in het RPW komen ook de ruimtelijke kwaliteit en het zorgvuldig omgaan met de ruimte in Rivierenland ten goede. Het uitgangspunt is daarom om bestaande terreinen eerst optimaal te gebruiken, voordat er nieuwe terreinen worden ontwikkeld. Landelijk is namelijk de zogeheten 'Ladder voor duurzame verstedelijking' van kracht. Deze bepaalt dat zolang er op regionale schaal een overaanbod van werklocaties (bedrijventerreinen, kantoren en locaties voor detailhandel) is er in principe niets nieuws ontwikkeld mag worden. Het bestaande (en in sommige gevallen verouderde en versnipperde) aanbod staat op deze manier economische groei en nieuwe ontwikkelingen in de weg. In het RPW wordt ook aandacht geschonken aan het al dan niet realiseren van nieuwe XXL-kavels. In 2025 wordt het RPW herijkt.

De in het voorgaande beschreven opgaven en uitdagingen in het ambitedocument van de regio Rivierenland en het RPW fungeren mede als uitgangspunten voor de projecten en maatregelen die een plek hebben gekregen in dit knooppuntenplan.

### 3.3 Ambitedocument 2023 – 2025 Logistics Valley

Logistics Valley is een bovenregionale samenwerking in de Gelderse logistieke hotspots Liemers-Achterhoek, Rivierenland en regio Nijmegen. Logistics Valley werkt samen met ondernemers, overheden en onderwijsinstellingen aan een krachtig logistiek cluster in Gelderland. De samenwerking is in 2013 van start gegaan en in 2017 geïntensiveerd.



In 2022 hebben de betrokken partners de samenwerking geëvalueerd en dit heeft geleid tot de volgende aanbevelingen om de effectiviteit van Logistics Valley verder te versterken:

1. Behoud de kracht van de community, dat wil zeggen voor en door ondernemers met een inmiddels opgebouwd netwerk van 240 bedrijven, actief in de logistiek en logistieke toepassingen;
2. Verbreed de doelstelling van Logistics Valley van sec een economische ambitie naar een bredere maatschappelijk-economische ambitie;
3. Versterk de verbinding tussen Logistics Valley en de (maatschappelijke) opgaven van regiopartners (gemeenten, Groene Metropoolregio, regio Rivierenland, regio Achterhoek-Liemers en de provincie Gelderland).

De vier invalshoeken waar Logistics Valley zich op richt zijn:

- **Innovatie en duurzaamheid:** de kern is de bijdrage van Logistics Valley aan het versnellen van de energietransitie, reduceren van emissies, stimuleren van automatisering en vergroten van efficiency.

- Arbeidsmarkt en onderwijs: gericht op onder andere het reduceren van de krapte op de arbeidsmarkt en het stimuleren van duurzame inzetbaarheid en good practices voor adequate huisvesting van arbeidsmigranten.
- Ruimte: betreft vooral het bijdragen aan een leefbare regio, functiemenging van logistiek, toevoegen van kwaliteit aan ruimte en het realiseren van multimodale en bereikbare locaties en voorzieningen.
- Toekomstbestendige sector: het continueren van (publiek-private) samenwerking, verbeteren van het imago van de sector en verhogen van weerbaarheid en wendbaarheid.

Binnen deze invalshoeken heeft Logistics Valley met betrekking tot de logistieke sector de volgende speerpunten met bijbehorende focus benoemd:

- a) Arbeidsmarktontwikkelingen: focus op Vitaliteit van medewerkers, Leven Lang Ontwikkelen (LLO)/doorlopende bijscholing en aandacht voor diversiteit en inclusie (bijvoorbeeld meer vrouwen aan het werk in de logistieke sector);
- b) Huisvesting: focus op het geven van een kwantitatieve en kwalitatieve impuls aan het huisvestingsprobleem voor internationale arbeidskrachten door het ontwikkelen van duurzame woonconcepten;
- c) Onderwijs: Focus op zaken als “rebranding” van de logistiek, generieke competenties, ontwikkeling van LLO-trajecten (minder diplomagericht), meer praktijk in het onderwijs, en Analytics Translator Skills (in het kader van datagedreven logistiek);
- d) Onderzoek met focus op het ontwikkelen, delen en valoriseren van state-of-the art logistieke kennis en innovaties;
- e) Energietransitie met focus op het inpassen van elektrische voertuigen in de dagelijkse operaties, de realisatie van Clean energy Hubs en opslag van duurzame energie;
- f) Verkeerscongestie met focus op AI (artificial intelligence) en fysieke automatisering zodat gebruik van de beschikbare infrastructuur wordt geoptimaliseerd en betere benutting van transportmiddelen;
- g) Innovatie & Automatisering en Robotisering met focus op volledig geautomatiseerde magazijnen en overslag bedrijven, autonome voertuigen, drones etc. en het realiseren van Smart Energy Hubs;
- h) Imago logistieke sector met focus op roadshow en informatiecampagnes die het imago van de logistieke sector verbeteren;
- i) Gezamenlijke investeringen met focus op financieringsconstructies voor bijvoorbeeld onrendabele top van aanschaf van ZE-voertuigen en laadinfra;
- j) Bovenregionale samenwerking (inclusief lobby) met focus op relevante ondernemersvraagstukken, thema’s, uitdagingen en kansen die bovenregionaal aangekaart en opgepakt moeten worden
- k) Weerbaarheid en wendbaarheid met focus op Carbon Footprints, toekomstige wetgeving en weerbare en vitale werknemers;
- l) Ruimtelijke kwaliteit met focus op integratie van waterbeheer (retentievijvers), landschappelijke inpassing, wandel- en fietspaden en energietransitie;
- m) Multimodale bereikbaarheid met focus op lobby en agendering van ruimtelijke en infrastructurele investeringen vanuit Rijk en Regio op de corridor;
- n) (Externe) veiligheid met focus op aandacht geven aan thema veiligheid bij ontwikkeling van Clean Energy Hubs en Smart Energy Hubs;
- o) Toekomstbestendige bedrijventerreinen met focus op het creëren van aantrekkelijke en functionele vestigingslocaties voor logistieke bedrijven.

### 3.4 Toekomstvisie gemeente Tiel

In 2019 heeft de gemeente Tiel een toekomstvisie laten opstellen die richting geeft aan het gemeentelijk beleid voor de komende periode. Uitgangspunt voor de visie is dat Tiel een stad is die veel mee heeft (mooie ligging midden in de natuur aan de Waal, historisch karakter van de binnenstad, veel werkgelegenheid, groot aantal (culturele) voorzieningen en centrale ligging in het nationale wegennetwerk), maar ook een aantal uitdagingen kent (relatief weinig jongeren en toenemende vergrijzing, een veelal ondermaatse kwaliteit van de openbare ruimte, sociale (jeugd)problematiek en weinig draagkrachtigen en hoger opgeleiden die voor een economische boost kunnen zorgen). Tegen deze achtergrond onderscheidt de visie drie beleidslijnen die zijn gericht op het benutten van de sterke punten en de kansen die deze bieden en tevens het hoofd bieden aan de uitdagingen voor de toekomst van Tiel. Het betreft de volgende beleidslijnen:

- Gericht investeren in kwaliteit openbare ruimte en een aantrekkelijk centrum;
- Gezicht geven aan economische speerpunten 'logistiek en handel' en 'toerisme, recreatie en vrije tijd';
- Creëren van een betrokken, activerende en nuchtere aanpak binnen het sociaal domein.

Voor voorliggend knooppuntenplan is vooral de inzet op het speerpunt 'logistiek en handel' relevant. Tiel heeft van oudsher een sterke positie in deze sector. De visie stelt echter dat de gemeenschap van Tiel in te beperkte mate van deze sterke positie profiteert. Wel is de economische kracht een belangrijke succesfactor voor de regio. De uitdaging voor de toekomst is dan ook dat de regio blijft profiteren en dat Tiel zijn economische functie zodanig versterkt dat ook de eigen gemeenschap er meer van profiteert. Dit profiteren heeft mede tot doel om de beroepsbevolking krachtiger en qua samenstelling evenwichtiger te maken. Het economisch beleid bevat daartoe twee beleidslijnen. Ten eerste het versterken van de functie 'logistiek en handel' waarin Tiel al een stevige positie bezit. Dit door in te zetten op krachtige relaties met aanvoer- en afvoergebieden, zoals de Oost-West Corridor tussen Rotterdam en het Ruhrgebied, en daarnaast door in te zetten op kenniscentra voor logistiek en handel in samenwerking met bedrijfsleven, onderwijs en brancheverenigingen. Deze versterking verzekert niet alleen de economische toekomst, maar heeft ook een aanzuigende werking op kenniswerkers.

De visie stelt dat de sterke positie in het logistieke netwerk onder andere heeft geresulteerd in de realisatie van het succesvolle bedrijvenpark Medel, waar veel logistieke bedrijven gevestigd zijn. De logistieke sector staat echter niet stil. Digitalisering, duurzaamheidskwesties en concurrentie zorgen ervoor dat ook de logistiek in Tiel continu moet vernieuwen. Omdat de logistiek en handel van essentieel belang voor zijn voor Tiel, is het voor de gemeente van cruciaal belang om deze economische sectoren – samen met bedrijven, ondernemers en onderwijs – verder door te ontwikkelen.

De gemeente Tiel wil dit gewenste resultaat bereiken door in te zetten op de volgende interventies:

#### A. *Ontwikkelen logistiek profiel*

De logistieke sector in Tiel heeft in de huidige situatie geen onderscheidend profiel. Een herkenbare logistieke identiteit kan bijdragen aan het versterken van de sector. Het is van groot belang dat dit profiel aansluit bij de sterke punten van Tiel en de regio en bij de bestaande bedrijvigheid. Het combineren van de sterke infrastructuur (Waal, Amsterdam-Rijnkanaal, A15 en Betuweroute) en de economische speerpunten van de regio FruitDelta Rivierenland lijken voor de hand te liggen.

#### B. *Creëren logistieke hub Tiel*

De logistiek rondom de haven van Rotterdam raakt steeds meer beknopt. Rotterdam is steeds slechter te bereiken via de weg. Tiel kan hierop inspelen, door een belangrijke logistieke schakel

te worden tussen Rotterdam en het Ruhrgebied, ook wel de Oost-West Corridor genoemd. Tiel kan zowel via het water (de Waal en Amsterdam Rijnkanaal) als via de goede verbindingen via de rijksweg A15 een belangrijke speler worden in de distributie van goederen die uit de haven van Rotterdam komen. Tiel kan zowel een distributeur naar Duitsland als naar de rest van Nederland zijn. Het is voor de gemeente van belang om de kennis van de huidige logistieke sector in Tiel te gebruiken en om samen met de bedrijven en ondernemers deze nieuwe ontwikkelingen aan te gaan

*C. Beter afstemming in de driehoek arbeidsmarkt – bedrijfsleven – onderwijs*

Dit kan ten eerste door het versterken van het huidige kenniscentrum rondom Medel; De gemeente kan in Triple Helix verband – samen met onderwijs, ondernemers en bedrijven – het kenniscentrum met de focus op logistiek en handel verder doorontwikkelen en uitbreiden. Dit sluit goed aan bij het samenwerkingsverband Logistics Valley Rivierenland, waar onder andere acht gemeenten, diverse ondernemers en de onderwijssector uit Rivierenland aan deelnemen. Daarnaast dient de focus gelegd te worden op het opleiden van de juiste werknemers: Tiel/Rivierenland heeft passend geschoolde werknemers nodig, die kunnen werken in de logistieke sector en handel. Denk hierbij aan opleidingen als Planning logistiek, Customer Service en Logistiek Supervisor. Het grootste deel van de werknemers in de logistieke sector is laag- of gemiddeld opgeleid, dus sluiten mbo-opleidingen het beste hierop aan. Het ROC Rivor, met vestigingen in onder andere Tiel, Geldermalsen en Culemborg, heeft al een aantal opleidingen die goed aansluiten op het werkzame leven in de logistiek en handel. De gemeente kan, in samenwerking met onderwijsinstellingen, dit soort opleidingen uitbreiden en versterken om op deze manier de afgestudeerde starters beter aan te laten sluiten op logistiek en handel. Tot slot zijn er binnen de logistiek ook hoopgeleide werknemers nodig. In Tiel zijn naast een hub van de Hogeschool Arnhem Nijmegen (HAN) geen andere hbo-opleidingen gevestigd. De populatie is daarvoor te beperkt. Daarom wil de gemeente in plaats daarvan kunnen inzetten op stevige samenwerkingspartners in het onderwijs van buiten de regio. Als deze samenwerkingen goed verlopen, dan is een volgende stap om te inventariseren of er een (sub-) vestiging van een HBO opleiding met betrekking tot logistiek of handel in Tiel kan worden gevestigd.

*D. Inzetten op kwaliteit met beperkte ruimte*

De gemeente Tiel heeft een schaarse hoeveelheid grond. Het ligt voor de hand om eventuele nieuwe bedrijventerreinen te ontwikkelen in het buitengebied of om de bedrijventerreinen te concentreren op strategische locaties tegen de stad aan. De afweging die planologisch gemaakt dient te worden gaat over het afwegen van belangen van wonen, economie en recreatie en toerisme. Tiel dient te woekeren met beschikbare ruimte. Opportunistisch handelen (van vraagstuk naar vraagstuk) is niet passend voor een duurzame ontwikkeling van het buitengebied. De gemeente Tiel kan de ontwikkelingen in de logistieke sector en handel sturen door middel van het stellen van kwaliteitseisen aan bouwvergunningen. Zo is het van belang voor Tiel om – met het oog op het lage kwaliteitsniveau van de openbare ruimte en gebouwde omgeving – eisen te stellen aan de aantrekkelijkheid en duurzaamheid van nieuwe logistieke bedrijfspanden. Als voorbeeld zijn er bij de ontwikkeling van het bedrijvenpark Medel al hoge kwaliteitseisen gesteld. Dit heeft geleid tot een bedrijvenpark met kwalitatief hoogwaardige bedrijfspanden en een inrichting van de openbare ruimte met een robuuste groen- en waterstructuur passend bij de veelal grote bedrijfspanden behorende tot de XXL-logistiek.

### 3.5 Beleidsuitgangspunten provincie Gelderland

In 2020 heeft de provincie Gelderland het visiedocument 'Visie op een bereikbaar Gelderland' gepubliceerd. In dit document onderscheidt de provincie vier grote bereikbaarheidsopgaven, namelijk:

- Voor lange afstanden (nationaal en internationaal): focus op de bereikbaarheid van/in de stedelijke netwerken Arnhem-Nijmegen, Foodvalley en Stedendriehoek, als motor van economische groei;
- Voor korte afstanden (regionaal): wegennetwerk ontlasten in de stedelijke netwerken;
- Oplossen van knelpunten op de corridors voor het goederenvervoer;
- Verkeersveiligheid verbeteren (aantal verkeersslachtoffers neemt toe, kwetsbaarheid fietsers).

In 2024 heeft de provincie Gelderland de Uitvoeringsagenda Logistiek en Goederenvervoer 2024-2027 uitgebracht. In dit document beschrijft de provincie hoe men uitwerking wil geven aan de realisatie van een slim, schoon en toekomstbestendig goederenvervoer in de periode 2024 tot en met 2027. Dit tegen een achtergrond van toenemende druk op de beschikbare ruimte en een beperkte beschikbaarheid van financiële middelen waardoor niet alles meer kan. Vanuit dit uitgangspunt kijkt de provincie naar de beschikbare schaarse ruimte en maakt dan keuzes waar wat het beste op zijn plek is. Om die keuzes goed te kunnen maken, laat de provincie bijvoorbeeld onderzoek doen naar de ontwikkeling van toekomstige goederenstromen vanuit de zeehavens, de effecten van de transitie naar de circulaire economie, de rol van logistiek en goederenvervoer hierbij en de impact op de toekomstige ruimtebehoefte.

In het uitvoeringsprogramma is het goederenvervoerbeleid van de provincie vertaald in twee actielijnen:

1. Inzet op Topcorridors;
2. Slim en schoon goederenvervoer

De inzet op de Topcorridors bestaat uit de samenwerking met het ministerie van I&W en een aantal andere provincies binnen de goederenvervoerscorridors-aanpak (zie ook paragraaf 3.1). De ambitie van de provincie bij de inzet op de Topcorridors is het benutten van de kansen die de strategische ligging van Gelderland tussen de mainports en het Duitse achterland biedt en het tegengaan van negatieve effecten van goederenvervoer. Daarbij committeert de provincie zich aan de vier in paragraaf 3.1 beschreven pijlers van de goederenvervoerscorridors-aanpak:

1. Toekomstige verbindingen tussen de havens en het Europese achterland;
2. (Inter)nationale multifunctionele bereikbaarheid knooppuntennetwerk;
3. Verduurzaming van de topcorridors;
4. State of the art-, digitale voorzieningen in de ketens.

De actielijn ‘slim en schoon goederenvervoer’ heeft als ambitie het slimmer en schoner verplaatsen van goederen over de weg, via het water en over het spoor. Volgens de prognoses groeit het goederenvervoer de komende jaren met ruim 30%. Het aandeel van het wegvervoer is 65% in het binnenland. Door middel van modal shift naar de in veel gevallen schonere modaliteiten binnenvaart en spoor en het stimuleren van verduurzaming van vrachtwagens en binnenvaartschepen zet de provincie Gelderland zich in om de ambitie te realiseren.

### 3.6 Aanvullende gesprekken met logistieke beleidsmakers in de regio

Ter aanscherping van de uitgangspunten in de beleidsdocumenten van de regio Rivierenland, Logistics Valley, gemeente Tiel en provincie Gelderland (zie voorgaande paragrafen) is een aantal gesprekken gevoerd met ambtelijke en bestuurlijke vertegenwoordigers van de genoemde partijen en met andere partijen als de Ondernemerscoöperatie Tiel (OCT) en enkele toonaangevende logistieke bedrijven. Deze gesprekken hebben in aanvulling op de in de voorgaande paragrafen gepresenteerde beleidsuitgangspunten de volgende aandachtspunten opgeleverd:

- Als je het aan de ondernemers vraagt noemen zij de krapte op de arbeidsmarkt als grootste bedreiging voor de economische ontwikkeling van knooppunt Tiel/Rivierenland. Hoewel er al sinds jaren initiatieven genomen worden om het tekort aan arbeidskrachten te verminderen

dient nog intensiever ingezet te worden op de beschikbaarheid van voldoende personeel en het zo goed mogelijk laten aansluiten van de onderwijskwalificaties op de kwaliteiten en vaardigheden die de bedrijven vragen. De inspanningen dienen zowel gericht te zijn op afgestudeerden als zij-instromers. Er dient een nauwere samenwerking te komen met scholen en opleidingsinstituten die de opleidingen verzorgen. Daarnaast is aandacht gewenst voor de ontwikkeling van bedrijfsinterne opleidingen, gebaseerd op het principe van Leven Lang Ontwikkelen.

- In Tiel en omgeving ontstaan in toenemende mate problemen met huisvesting van arbeidsmigranten. Slechte woonomstandigheden, onderbetaling, malafide uitzendbureaus en maatschappelijke onrust zijn uitingen van de problematiek die dit met zich meebrengt. Daar komt bij dat de meeste arbeidsmigranten die in Tiel en omgeving wonen of verblijven niet in deze omgeving werken. De meest arbeidsmigranten die in Tiel wonen, werken namelijk in het westen van het land, terwijl de arbeidsmigranten die in de regio Tiel werken veelal in de grensregio met Duitsland wonen. Dit zorgt voor een lage mate van binding tussen de arbeidsmigranten en de bedrijven waar zij werken. Daarnaast brengt dit fenomeen grote mobiliteitsstromen met zich mee die de toch al congestiegevoelige infrastructuur in de regio extra belasten. Daarom is in de regio Rivierenland het Convenant Huisvesting Internationale Werknemers Regio Rivierenland overeengekomen met regiogemeenten en marktpartijen zoals werkgevers, verblijfsbieders en uitzenders die internationale werknemers in dienst hebben. Met dit convenant committeren marktpartijen en gemeenten zich om samen de kwaliteit van huisvesting en leven van internationale werknemers in de Regio Rivierenland te verbeteren. Dit doen de partijen samen, vanuit een gedeeld verantwoordelijkheidsgevoel en het besef dat partijen elkaar nodig hebben.

Voor marktpartijen ontstaat zo een gelijk speelveld ten aanzien van de tewerkstelling van arbeidsmigranten. Zij kunnen zich bij dit convenant aansluiten. Het convenant gaat uit van de 80-10-10 regel. Die houdt in dat minimaal 80% van de in de regio wonende of verblijvende arbeidsmigranten lokaal (binnen de eigen gemeente) werkzaam is, 10% regionaal en maximaal 10% buiten de regio.

De gemeente Tiel heeft om ruimtelijke initiatieven voor de huisvesting van internationale medewerkers te kunnen toetsen het toetsingskader 'Huisvesting internationale werknemers in de gemeente Tiel' vastgesteld.

- Ruimte voor nieuwe bedrijventerreinen of voor uitbreiding van bestaande bedrijventerreinen is nog maar beperkt voorhanden in de regio Rivierenland. Daarom dient in het ruimtelijk beleid zorgvuldig omgegaan te worden met het ontwikkelen van nieuwe bedrijventerreinen ('greenfield-ontwikkeling') en het door- of herontwikkelen van bestaande bedrijventerreinen ('brownfield-ontwikkeling'). Hieraan gerelateerd is de vraag welke typen bedrijvigheid de regio in de toekomst wil aantrekken. De provincie Gelderland heeft in haar ruimtelijke beleidsplannen het bestaande logistieke cluster in Tiel aangewezen als één van de vier clusters in Gelderland voor verdere groei van de XXL-logistiek. De regio heeft in haar Regionaal Economisch Ambitiedocument opgenomen dat er zorgvuldig met de ruimte moet worden omgegaan en dat verdere groei van de XXL logistiek geen vanzelfsprekendheid is. Verdere groei zal in balans moeten zijn met de economische meerwaarde die dit met zich meebrengt voor de regio, de regionale economische en maatschappelijke binding en de relatie met andere functies zoals de arbeidsmarkt, huisvestingsvraagstukken en de effecten op water en bodem.
- De in voorgaande alinea beschreven accentverschuiving is mede ingegeven door de toenemende problematiek rondom de bereikbaarheid van het knooppunt Tiel/Rivierenland. De bereikbaarheidsproblematiek speelt zowel op nationaal, regionaal als op lokaal niveau. De groeiende congestie op de A15 en A2 beperkt de bereikbaarheid van de regio en zal waarschijnlijk niet op korte of middellange termijn worden opgelost. De realisatie van het project VIA15 (doortrekking van de A15 naar de A12 ten oosten van Arnhem) zal de congestie op de A15 naar verwachting verder doen toenemen. Als gevolg hiervan zal ook de druk op de

provinciale wegen N233 (verbinding tussen A15 en A12), N323 (verbinding tussen A15 en A50/A73), N320 (verbinding tussen A15 en A2 via Kesteren en Culemborg) en N327 (verbinding tussen A15 en A2 bij knooppunt Deil) toenemen. Een verdere verkenning naar de toekomstbestendigheid van de A15 t.a.v. de doorstroming, veiligheid, betrouwbaarheid van reistijd op het netwerk en de bereikbaarheid van het gebied is noodzakelijk om tijdig maatregelen te kunnen nemen, mede gericht op het beter benutten van de bestaande infrastructuur en de beschikbare modaliteiten.

- Ook op lokaal en regionaal niveau spelen bereikbaarheidsvraagstukken. De verbindingen per fiets en openbaar vervoer tussen enerzijds de stad Tiel en het station en anderzijds de bedrijventerreinen Kellen en met name Medel zijn relatief slecht. Ook vanuit de omliggende gemeenten zijn deze bedrijventerreinen relatief slecht bereikbaar per fiets en openbaar vervoer. Dit leidt ertoe dat de auto een onwenselijk groot aandeel heeft in de modal split van woon-werkverkeer van en naar Kellen en Medel. Het mobiliteitsbeleid van de regio zal er in de toekomst dan ook opgericht zijn op verbetering van de bereikbaarheid op zowel nationaal, regionaal als lokaal niveau.

### 3.7 Synthese beleidsuitgangspunten

De voorgaande paragrafen geven een overzicht van de beleidsuitgangspunten van de verschillende bij het knooppuntenplan Tiel/Rivierenland betrokken partijen. Als uitgangspunt voor de verdere uitwerking van het knooppuntenplan presenteert deze paragraaf een synthese van de beleidsuitgangspunten die relevant zijn voor de ontwikkeling van logistiek en bedrijvigheid in de regio en dus een rol spelen in het knooppuntenplan. Hieronder zijn de uitgangspunten zo kort en kernachtig mogelijk op een rij gezet:

- Het oplossen van de krapte op de arbeidsmarkt heeft een grote prioriteit. De regio zet daarom in op innovatieve ontwikkelingen als robotisering en digitalisering. Verder is creativiteit nodig om te voorzien in alternatieve onderwijsvormen en kennisclusters die een kruisbestuiving teweeg brengen tussen de logistieke sector en het onderwijs. Het principe van een Leven Lang Ontwikkelen dient in alle te ontwikkelen activiteiten terug te komen;
- Om de krapte op de arbeidsmarkt en de problematiek rondom arbeidsmigratie het hoofd te bieden dient het vestigingsbeleid gericht te zijn op het ruimte bieden aan bedrijven met een lokale en/of regionale binding met Tiel/Rivierenland, in lijn met het Convenant Huisvesting Internationale werknemers in Rivierenland. Arbeidsmigratie blijft nodig om te voorzien in de vraag naar arbeidskrachten van nieuwe en bestaande bedrijven. Een visie is echter nodig op de manier waarop de arbeidsmigratie wordt ingebed in de regio op het gebied van wonen, mobiliteit, opleiding, arbeidsvoorwaarden etc.;
- De vestiging van nieuwe grootschalige bedrijvigheid op XXL-kavels in de regio is geen vanzelfsprekendheid en speerpunt in het vestigingsbeleid meer. Waar voorheen de focus lag op de ontwikkeling van werkgelegenheid ligt nu de focus op het behouden en verbeteren van de balans tussen wonen, werken, beschikbaarheid van voorzieningen en gebruik van de ruimte hiervoor. Hierbij hoort ook het waarborgen en versterken van de economische groei en het bieden van ontwikkelruimte aan bestaande lokale en regionale bedrijven. Niet ongebreidelde groei maar toename van economische en maatschappelijke meerwaarde en ruimtelijke kwaliteit vormen het uitgangspunt. Hierbij hoort ook het stimuleren van het gebruik van de modaliteit water;
- De congestieproblemen op de rijks en provinciale wegen moeten aangepakt worden om de bereikbaarheidsproblemen te verminderen en daarmee het vestigingsklimaat te verbeteren;
- Om het aandeel van fiets en openbaar vervoer in het woon-werkverkeer naar en van de bedrijventerreinen in Rivierenland te verhogen dienen de kwaliteit en capaciteit van de ontsluiting voor fietsers en openbaar vervoergebruikers aanzienlijk verbeterd te worden, waar mogelijk en wenselijk aangevuld met andere vormen van collectief vervoer;

- De bedrijventerreinen in de regio Rivierenland moeten behoren tot de meest toekomstbestendige van Nederland door in te zetten op duurzaamheid, klimaatbestendigheid, biodiversiteit en optimale circulaire terreinsamenwerking;
- De regio moet bij het nastreven van haar beleidsdoelen en het verder uitbouwen van het logistieke systeem gebruik maken van de unieke ligging in de transportnetwerken en de mogelijkheden voor multimodaliteit en modal shift;
- Om de transportstromen te verduurzamen en het wegennet te ontlasten moet de regio intensief inzetten op modal shift naar water en spoor. Het stopzetten van de realisatie van de Railterminal Gelderland betekent dat voor Knooppunt Tiel/Rivierenland het accent komt te liggen op modal shift naar water. Daarnaast dient onderzoek plaats te vinden of railterminals in de omgeving (bijvoorbeeld Venlo of Emmerich am Rhein) een rol kunnen spelen in het realiseren van modal shift naar spoor;
- In relatie hiermee is de inzet om in het kader van de ontwikkeling van een circulaire economie met bijbehorende circulaire goederenstromen zoveel mogelijk via de binnenhavens te laten verlopen. In dit kader past het om de binnenhaven van Tiel een circulair profiel met bijbehorende milieuzoneringen te geven;
- Voor alle vervoerwijzen gelden de noodzaak en urgentie tot een transitie naar gebruik van duurzame aandrijftechnieken en duurzame brandstoffen. Knooppunt Tiel/Rivierenland speelt een actieve rol in het stimuleren van het gebruik van zero emissie vrachtwagens en de realisatie van Clean Energy Hubs voor binnenvaart en/of wegtransport;
- Netcongestie vraagt om snelle en doeltreffende oplossingen, bijvoorbeeld in de vorm van smart energyhubs. Effectieve samenwerkingsverbanden en een hogere organisatiegraad op bedrijventerreinen zijn nodig om dit te bewerkstelligen;

Uit de beleidsuitgangspunten is tevens een aantal thema's af te leiden die een centrale rol krijgen in het knooppuntenplan. Het betreft de volgende thema's:

1. Vestigingsbeleid en bedrijventerreinen
2. Arbeidsmarkt en opleidingen
3. Multimodale verbindingen en modal shift
4. Verduurzaming transportstromen
5. Infrastructuur en bereikbaarheid
6. Smart energyhubs

Deze zes thema's spelen in het vervolg van dit knooppuntenplan een structurerende rol bij de uitwerking van de maatregelen en projecten.



## 4 Economische en logistieke ontwikkelingen en kansen knooppunt Tiel/Rivierenland

### 4.1 Knooppuntanalyse en verbeterpunten

In hoofdstuk 2 is ingegaan op de reden waarom knooppunt Tiel/Rivierenland in het programma goederenvervoerscorridors tot bovengemiddeld knooppunt is benoemd. De in het kader van het programma uitgevoerde knooppuntanalyse gaf aan dat knooppunt Tiel/Rivierenland bovengemiddeld scoort op de criteria ‘multimodale aansluitingen’, ‘logistieke voorzieningen bedrijventerreinen’, ‘logistieke omvang bedrijventerreinen’ en ‘uitbreidingscapaciteit’. De knooppuntanalyse gaf tevens aan dat op andere gehanteerde criteria nog stappen te zetten zijn. Met name op de indicator ‘multimodale verbindingen’ bleek ruimte voor verbetering. Winst valt volgens de analyse te behalen door het bundelen van logistieke stromen. Gerelateerd aan deze bundelingsopgave ligt er volgens de knooppuntanalyse een opgave om meer regionaal vervoer van weg naar binnenvaart te verschuiven (modal shift).

Verder scoort knooppunt Tiel/Rivierenland weliswaar hoog op het criterium ‘multimodale aansluitingen’, maar is volgens de analyse ook hier ruimte voor verbetering. Dit criterium heeft volgens de definitie in het spindigram (zie hoofdstuk 2) alleen betrekking op de containerbinnenvaartdiensten tussen Tiel en Rotterdam. Maar ook op andere verbindingen en in andere typen vervoerstromen (bijvoorbeeld droge en natte bulk) zijn duurzaamheids- en efficiencywinsten te behalen door bundeling van vervoerstromen en/of modal shift van weg naar water of spoor. Ook verbetering van de knooppuntbereikbaarheid over de weg via de A15 en A2 kan hieraan bijdragen.

De in de knooppuntanalyse geconstateerde verbeterpunten in combinatie met de in het vorige hoofdstuk geschetste beleidsuitgangspunten vormen de basis voor het benoemen van de maatregelen in dit knooppuntenplan. In het vorige hoofdstuk zijn zes thema’s afgeleid uit de inventarisatie van beleidsuitgangspunten. Deze thema’s gebruiken we in dit hoofdstuk als structuur voor de uitwerking van dit knooppuntenplan.

Thema 1: Vestigingsbeleid en bedrijventerreinen  
Thema 2: Arbeidsmarkt en opleidingen  
Thema 3: Multimodale verbindingen en modal shift  
Thema 4: Verduurzaming transportstromen  
Thema 5: Infrastructuur en bereikbaarheid  
Thema 6: Smart energyhubs

De volgende paragrafen schetsen voor elk thema de relevante economische en logistieke ontwikkelingen en kansen. Door een combinatie te leggen met de beleidsuitgangspunten leiden we vervolgens een lijst van maatregelen af die passen binnen het bestaande beleid in het knooppunt Tiel/Rivierenland en aansluiten op de economische en logistieke ambities en ontwikkelingen in de regio. Zoals eerder ook aangegeven geldt hierbij de kanttekening dat nadere uitwerking moet plaatsvinden om draagvlak bij stakeholders en de organisatorische en financiële uitvoerbaarheid te bepalen.

### 4.2 Thema 1: Vestigingsbeleid en bedrijventerreinen

Zoals in hoofdstuk 2 beschreven wil knooppunt Tiel/Rivierenland ook gaan inzetten op de vestiging en uitbreiding van innovatieve bedrijven met hoogwaardige werkgelegenheid en liefst ook met een lokale of regionale binding. Dit kunnen bedrijven zijn uit de agrosector die al goed vertegenwoordigd

is in de regio, maar ook bedrijven in andere sectoren. Ook logistieke bedrijven die diensten aanbieden aan productie- en handelsbedrijven zijn onderdeel van de doelgroep, evenals bedrijven die op nationaal niveau distributieactiviteiten ontwikkelen.

Bedrijventerrein Medel is met een ontwikkeling van 280 ha bruto en 176 ha netto de grootste en belangrijkste ontwikkellocatie in het knooppunt. De gemeenten Tiel en Neder-Betuwe hebben voor de ontwikkeling van dit bedrijventerrein het industrieschap Medel opgericht. Zij hebben tevens een bedrijvenscoöperatie opgericht waarin alle bedrijven van Medel participeren en zorgdragen voor gezamenlijk parkmanagement.

Bedrijvenpark Medel verkeert in de afrondingsfase en de verwachting is dat in de loop van 2025 alle kavels verkocht zijn. Op dit terrein zijn middelgrote bedrijven tot en met grote logistieke distributiecentra gevestigd. Door de ligging naast de containerterminal is het gebied multimodaal goed ontsloten. Medel is niet alleen door zijn ligging maar ook door de inrichting en vormgeving aantrekkelijk voor bedrijven. De gebouwen zijn en worden zorgvuldig ingepast in de omgeving met veel aandacht voor groen en waterpartijen op basis van een hoogwaardig beeldkwaliteitsplan. Het hele gebied is omgeven door een natuurlijke zone, wat de leefbaarheid van het gebied ten goede komt en ‘verdozing’ zo veel mogelijk tegengaat. De bedrijvenscoöperatie verzorgt zelf het parkmanagement waardoor voorzieningen als een gezamenlijk beveiligingssysteem, een glasvezelnetwerk en het onderhoud en beheer van de openbare ruimte goed verzorgd zijn. Bij de laatste ontwikkeling van ca 52 ha is als gevolg van netcongestie een autonoom elektriciteitsnetwerk opgezet.

Er zijn geen concrete plannen voor verdere uitbreiding van Medel of ontwikkeling van nieuwe locaties. In 2025 volgt de herijking van het Regionaal Programma Werklocaties (RPW). Onderdeel van de herijking vormt de uitwerking van een visie op de verdere ontwikkeling van bedrijventerreinen in de regio Rivierenland. Deze visie gaat ook in op de wenselijkheid en mogelijkheden van verdere grootschalige logistiek en XXL-kavels in de regio.

Aan de westkant van het Amsterdam-Rijnkanaal ligt bedrijventerrein Kellen met als onderdelen daarvan de industriehaven en het terrein van de ‘oude glasfabriek’. Kellen is een ouder bedrijventerrein waar ‘brownfield’-ontwikkeling plaatsvindt. Op het terrein van de oude glasfabriek zijn de afgelopen tijd de nodige ontwikkelingen gerealiseerd, waaronder de vestiging van een recyclebedrijf voor kunstgrasmatten Re-Match en de bouw van het nationale distributiecentrum van Intergamma. Het gebied kent de komende jaren een verdere ontwikkeling voor XXL logistiek, inclusief een e-laadplein voor vrachtwagens. Deze ontwikkeling vindt plaats op basis van de hoogste duurzaamheidsstandaarden.

Op andere plekken in de regio is er weinig beschikbaarheid van nieuwe kavels. De enige voorziene ontwikkeling is Hondsgemet-Noord in Geldermalsen. Hier is ruim 40 ha (netto 23 ha) bedrijventerrein voorzien, maar de ontwikkeling ligt stil vanwege de ontsluitingsproblematiek op de N327 richting de oprit van de A15.

#### Havensamenwerking Arnhem, Nijmegen en Tiel

De Gelderse binnenhavens van Arnhem, Nijmegen en Tiel vormen economisch belangrijke knooppunten op de verbindingen tussen de zeehavens en het achterland. De drie Gelderse havens verkennen momenteel de mogelijkheden van onderlinge samenwerking. Doel van de samenwerking is om de havens beter te positioneren, het havenbeheer te professionaliseren en de verduurzamingsopgave handen en voeten te geven. Mede aanleiding voor de verkenning is de opkomst van andere regionale havensamenwerkingen als Port of Twente, Port of Zwolle, Blue Ports Limburg en Brabant Ports. De ervaring leert dat deze samenwerkingen succesvol zijn in het

aantrekken van bedrijven naar de regio en in het professioneler en efficiënter maken van havenbeheer. Inmiddels is een kwartiermaker aangewezen die de samenwerking verder vorm gaat geven. Op basis van een analyse van Movares Water van het Europese en Nederlandse beleid en eerder uitgevoerde studies is de volgende top-10 van algemene trends en thema's voor de Nederlandse binnenhavens tot stand gekomen:

1. Brede welvaart;
2. Klimaatverandering, energietransitie en verduurzaming;
3. Circulaire economie;
4. Ruimtelijke opgaven;
5. Digitalisering;
6. Bereikbaarheid en toekomstbestendige infrastructuur;
7. Veiligheid en criminaliteit;
8. Human capital;
9. Geopolitieke ontwikkelingen;
10. Modal shift ambities.

In de huidige fase van de verkenning tot samenwerking is gekozen om vanuit de algemene trends de volgende trends nader te beschouwen:

- Klimaatverandering, energietransitie en verduurzaming;
- Ruimtelijke opgaven;
- Digitalisering;
- Bereikbaarheid en toekomstbestendige infrastructuur;
- Modal shift ambities.

Projecten die vanuit deze trends en in samenwerking verder opgepakt kunnen worden zijn onder andere de realisatie van walstroom, uniformering van havenbeheer en gezamenlijke inning van havengelden. Belangrijk hierbij is dat de basis van beheer en onderhoud van de havens op orde is.

Als onderdeel van de professionalisering van het havenbeheer is er ook de wens om een visie te ontwikkelen op de toekomst en het profiel van de Industriehaven in Kellen en containerterminal op Medel. Deze visie moet ook een helder beeld geven van de typen bedrijven die zich kunnen vestigen in de Industriehaven en welke bedrijven in aanmerking komen voor modal shift.

#### 4.3 Thema 2: Arbeidsmarkt en opleidingen

De afgelopen jaren is het voor de logistieke sector steeds moeilijker geworden om voldoende personeel te vinden. Dit wordt veroorzaakt door een combinatie van economische en demografische factoren. Een aantal jaren van hoogconjunctuur in combinatie met vergrijzing van de bevolking hebben geleid tot een tekort aan personeel. Ondanks de toenemende automatisering en innovatie van bedrijfsprocessen blijft de beschikbaarheid van goed opgeleid personeel een cruciale voorwaarde voor het functioneren en groeien van de logistieke sector. Er ligt dan ook een belangrijke opgave om voldoende studenten en zij-instromers enthousiast te krijgen voor een opleiding en een baan in de logistiek.

Logistics Valley Rivierenland, gevestigd op bedrijventerrein Medel, speelt een centrale rol voor knooppunt Tiel/Rivierenland in het oplossen van regionale arbeidsmarkt- en scholingsvraagstukken. Het doel is met behulp van door ondernemers zelf opgezette en uitgevoerde pilots personeel te vinden en op te leiden. Logistics Valley Rivierenland faciliteert de pilots, stelt procesbegeleiding beschikbaar en legt contact met kennisinstellingen en opleidingsinstituten als ROC Rivor en HAN University of Applied Sciences/Kennis DC Logistiek om de onderwijskant in te vullen.

De belangrijkste activiteiten die Logistics Valley Rivierenland op het thema arbeidsmarkt onderneemt betreffen:

- Bevorderen van instroom vanuit regulier onderwijs door het imago van logistiek bij de jeugd te verbeteren en met behulp van roadshows en open dagen kinderen spelenderwijs kennis te laten maken met de veelzijdigheid van de logistiek.
- Stimuleren van doorstroom en zijnstroom binnen bedrijven en sectoren met Leven Lang Ontwikkelen. Via het digitale platform 'indelogistiek-gelderland.nl' worden alle vacatures van de partners van Logistics Valley getoond, opleidingen weergegeven en de top-10 beroepen toegelicht. Dagelijkse activiteiten op social media zijn erop gericht dat mensen worden verleid om een kijkje te nemen in de logistiek en interesse krijgen in een baan, een opleiding of een volgende stap in hun (logistieke) loopbaan.
- Professionaliseren van de HR-functie van logistieke ondernemers, aandacht vragen voor en handvatten aanreiken ten aanzien van relevante HR-thema's als diversiteit en inclusie, vergrijzing, arbeidspool, opleiding etc. Dit gebeurt zowel met individuele bedrijven als met groepen, en in samenwerking met de arbeidsmarkt-partners in de regio zoals Werkzaak Rivierenland, Werkgevers Service Punt Rivierenland, UWV, NL werkt aan werk, etc.
- Inzetten op vasthouden van jong talent in de regio (met name HBO+) en het faciliteren van de samenwerking tussen MBO en HBO, zoals met de HAN-hub in Tiel.

#### 4.4 Thema 3: Multimodale verbindingen en modal shift

Sinds enige jaren zet de Rijksoverheid in samenwerking met regionale en lokale overheden intensief in op een verschuiving van goederenstromen van weg naar water en spoor, in de logistieke wereld aangeduid met de term 'modal shift'. Doel van dit initiatief is tweeledig, namelijk het verduurzamen van goederenstromen (binnenvaart is op veel verbindingen schoner dan wegtransport) en het verminderen van de filedruk op het wegennet. Met het niet doorgaan van de realisatie van de Railterminal Gelderland (RTG) is voor de regio Tiel/Rivierenland vooral de modal shift van weg naar water relevant. Bij de inspanningen om modal shift van weg naar water te realiseren is het noodzakelijk onderscheid te maken naar twee deelmarkten binnen de logistieke stromen, namelijk containervervoer en bulkvervoer. Beide markten vragen vanuit o.a. het oogpunt van bedrijfsvoering, vestigingseisen, marktwerking om verschillende benaderingen.

##### Modal shift in containervervoer

Containerstromen spelen zich af tussen de leveranciers en afnemers van de goederen die in de containers vervoerd worden. Containerterminals spelen een centrale rol in de afwikkeling van deze stromen. De containers worden doorgaans per vrachtwagen opgehaald bij de leverancier en dan ofwel rechtstreeks naar de afnemer gebracht ofwel via een terminal in de buurt verder verwerkt. De container wordt dan overgeslagen voor verder transport over water, weg of spoor. Het overheidsbeleid is erop gericht zoveel mogelijk containervervoer over het water of spoor te laten plaatsvinden vanwege eerdergenoemde voordelen op het gebied van duurzaamheid en filebestrijding.

Voor het knooppunt Tiel/Rivierenland vormt de inland containerterminal, gelegen aan het Amsterdam-Rijnkanaal op bedrijventerrein Medel, het overslagpunt voor de containerstromen met bestemming of herkomst in de regio. De containerstromen via deze terminal zijn de afgelopen jaren relatief constant gebleven rond de 35.000 tot 40.000 TEU per jaar. Over de gehele markt gezien is het vervoer van containers in 2023 zelfs sterk afgenomen met een volume van 10 tot 20%. In de praktijk blijkt er de afgelopen jaren dan ook sprake te zijn van zogenaamde 'reversed modal shift'. Voornaamste oorzaken hiervan lijken de laagwaterproblematiek van de afgelopen jaren in combinatie met de sterk fluctuerende binnenvaarttarieven. Hierdoor zijn verladers vervoer per binnenvaart als een relatief onbetrouwbaar product gaan beschouwen en hebben vele de beweging

terug naar vervoer over de weg gemaakt. Vanuit het modal shift-beleid is echter de wens dat de containerstromen over water een gestage groei vertonen. Volgens een door de Rotterdamse haven in 2021 opgesteld toekomstscenario is het waarschijnlijk dat tot 2050 de hoeveelheid containers zal toenemen. Voor het knooppunt Tiel/Rivierenland kan dit leiden tot een verdubbeling van het aantal overgeslagen containers. De terminal in Tiel beschikt daarvoor ook over voldoende capaciteit. De schatting is dat deze terminal ongeveer 100.000 TEU per jaar kan verwerken. Om de negatieve ontwikkeling in het containervervoer over water te keren en verladers van containers te bewegen de stap (terug) naar de binnenvaart te maken is de inzet van logistieke makelaars gewenst. Logistieke makelaars zijn in veel regio's, waaronder het knooppunt Tiel/Rivierenland, actief om verladers te stimuleren hun transport te verduurzamen, bijvoorbeeld door hun containers over water te vervoeren. Met het regiodeal-project 'Kansen voor water' is hier in de periode tussen 2020 en 2023 een impuls aan gegeven. Een intensieve inzet van logistieke makelaars met specifieke kennis en kwaliteiten op het gebied van modal shift blijft nodig.

### Modal shift in bulkvervoer

In 2023 heeft onderzoeksbureau Logistics Navigators in opdracht van de Topsector Logistiek en de binnenvaartcoöperaties ELV, NPRC en PTC onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van modal shift in het droge bulkvervoer. De droge bulkstromen omvatten 52% van al het vervoer over water in Nederland. De conclusie van het rapport is dat er in het droge bulkvervoer een modal shift-potentie ligt van 11 miljoen ton in een voorzichtig scenario tot 36 miljoen in een ideaalscenario. Kanttekening hierbij is dat het in veel gevallen gaat om flinke aanpassingen in de supply chain tussen verlader en ontvanger waarbij een relatief lange aanlooperperiode en de inzet van 'supply chain engineers' nodig zijn om die aanpassingen te bewerkstelligen. Daarnaast beveelt het rapport aan om – parallel aan de overslagstructuur in de containersector – een netwerk van zogenaamde 'multi purpose dry bulk terminals' te realiseren. Deze locaties dienen zowel fysiek als vergunning-technisch ruimte te bieden aan de overslag van verschillende typen bulkgoederen voor verladers van bulkgoederen. De dry bulk terminal kan uiteenlopende logistieke diensten aanbieden aan de verlader met vervoer over water als centraal element.

In Nederland bestaat al een netwerk van overslagcentra voor bulkgoederen, de zogenaamde Regionale Overslagcentra (ROC's). Zij zijn verenigd in de ROC Vereniging Nederland die zo'n dertig leden telt. In de haven van Tiel is de Tielse Loswal Combinatie VOF actief die deel uitmaakt van dit netwerk. Vanwege de centrale ligging in het nationale vaarwegennetwerk is deze locatie bij uitstek geschikt als dry bulk terminal voor overslag van droge bulkgoederen tussen modaliteiten. Het bedrijf wil graag in samenwerking met andere partners in het knooppunt de mogelijkheden te verkennen voor (door)ontwikkeling en profilering tot zo'n 'multi purpose dry bulk terminal'. Een dergelijke terminal biedt bovendien naar verwachting de mogelijkheid om tot bundeling van vervoerstromen van individuele verladers over te gaan.

Bovengenoemde ontwikkeling sluit aan bij een andere gewenste ontwikkeling, namelijk om de circulaire goederenstromen die ontstaan als uitvloeisel van de transitie naar een circulaire economie zoveel mogelijk over water af te handelen. Vanuit de wens tot verduurzaming van de logistiek en ontlasting van het wegennet is het ongewenst dat deze stromen – die in de nabije toekomst sterk in omvang zullen toenemen – geheel of grotendeels via de weg gaan lopen. Het ministerie van I&W is recent begonnen met het formuleren van beleid om bedrijfskavels met waterontsluiting (zogenaamde 'natte' kavels) in binnenhavens te behouden. Reden hiervoor is de waarneming dat het aantal voor vervoer over water gebruikte natte kavels de afgelopen decennia sterk is afgenomen. Dit is een gevolg van de vestiging van bedrijven op natte kavels die geen gebruik maken van vervoer over water en oprukkende woningbouw die de plek van natte kavels overneemt. In aansluiting op het Rijksbeleid is het ook voor de Industriehaven van Tiel het verkennen waard hoe de haven een verdere profilering kan krijgen als circulaire binnenhaven met circulaire stromen die

passen bij het in het gebied aanwezige bedrijvigheid. Er is beperkt ruimte om nieuwe circulaire stromen aan te trekken. Gezamenlijk met andere havens kan worden onderzocht waar welke stromen het beste passen. In het verlengde hiervan is het gewenst meer zicht te krijgen op de voorwaarden waaronder de gemeente Tiel meer grip kan krijgen op de ontwikkeling van de Industriehavens in lijn met het gewenste profiel en de vestiging van bedrijven die passen binnen dit profiel.

Een 'no regret'-maatregel ter bevordering van modal shift in bulkvervoer zijn de aanleg, uitbreiding en verbetering van kades in de Industriehaven van Kellen. Voor een aantal bedrijven aan de haven geldt dat zij belangstelling hebben voor uitbreiding of verbetering van hun kadevoorzieningen. Deze maatregelen maken ook deel uit van het knooppuntenplan.

#### Roll on roll off-vervoer per binnenvaart

In 2009 is een proef uitgevoerd met het vervoer van geladen opleggers op een Roll on Roll off-schip tussen de havens van Tiel, Rotterdam en Hoorn. In Rotterdam werden trailers geladen afkomstig van de veerboten uit Engeland. Initiatiefnemers voor deze proef waren de bedrijven Rhine Ro-Ro Services, de Tielse Loswal Combinatie (TLC), de Westfriese Containerterminal (WCT), Ooms Avenhorn en stuwadoorsbedrijf MEO. De voornaamste aanleiding voor de proef was de sterke vervoersgroei en de toenemende congestie, met name in de Randstad. Tijdens de proef zijn opleggers zonder trekker vervoerd op een RoRo-binnenvaartschip van Rhine RO-RO-Services. Het vervoer van opleggers zonder trekker over water was niet nieuw, maar dat dit over zo'n korte vaarafstand binnen Nederland gebeurde wel. Het bedrijfsleven had interesse in deze vorm van vervoer omdat het betrouwbaar, technisch laagdrempelig en goed logistiek inpasbaar leek en bovendien een bijdrage levert aan maatschappelijk verantwoord ondernemen. Uit de evaluatie kwam naar voren dat de proef operationeel gezien succesvol is verlopen en dat vervoer over water vooral aantrekkelijk is voor goederen die wat langer onderweg mogen zijn zoals bouwmaterialen. Toch heeft de proef geen vervolg gekregen als commerciële vervoersdienst. De reden hiervoor was dat de vervoersdienst niet rendabel bleek te kunnen opereren omdat de wegtransportbedrijven in reactie op de service hun tarieven tot onder kostprijsniveau verlaagden om hun marktaandeel te behouden.

In het huidige tijdsgewricht is er aanleiding om te veronderstellen dat een Roll on roll off-concept wel rendabel kan worden. Ontwikkelingen als de vrachtwagenheffing en het chauffeurstekort zullen de transportsector zodanig veranderen dat het verkennen waard is of een dergelijk concept in de huidige omstandigheden wel levensvatbaar is. Een verkennende studie behoort daarom tot de wensen om de modal shift-functie van knooppunt Tiel/Rivierenland invulling te geven.

#### 4.5 Thema 4: Verduurzaming transportstromen

In het Klimaatakkoord en het Schone Luchtakkoord zijn afspraken vastgelegd over de verduurzaming van goederenvervoer en logistiek. Verduurzaming van de transportsector betekent dat aan twee voorwaarden voldaan moet worden. Ten eerste dienen de vervoermiddelen (vrachtwagens, bestelwagens, binnenvaartschepen, locomotieven etc.) voorzien te zijn van duurzame aandrijftechnieken. Ten tweede moet er een netwerk zijn voor de distributie van duurzame energiedragers die nodig zijn voor deze aandrijftechnieken, zoals waterstof, elektriciteit en biobrandstoffen).

##### Verduurzaming transportmiddelen

Zowel het wegtransport als de binnenvaart werkt aan de verduurzaming van de gebruikte transportmiddelen als vrachtwagens, bestelwagens en binnenvaartschepen. In het wegtransport verloopt de verduurzaming soepeler dan in de binnenvaart. Doordat vracht- en

bestelwagenmotoren sneller afgeschreven worden en het bovendien een enorme wereldwijde markt betreft met substantiële middelen voor innovatie, verduurzaamt de vrachtwagenmotor relatief snel. In de binnenvaart ligt dit anders. Scheepsmotoren gaan soms wel veertig jaar mee en de markt voor deze motoren is relatief klein. Bovendien gaat het bij de vervanging van scheepsmotoren om grote investeringen waarbij een verkeerde keuze voor een (veelal MKB) binnenvaartondernemer slecht kan uitpakken. De onzekerheid over de te nemen verduurzamingsmaatregelen is in de binnenvaart dan ook groot. In de huidige situatie vinden veel pilotprojecten plaats met verduurzaming van binnenvaartschepen maar de opschaling naar grotere aantallen blijft tot dusver uit. Om uit deze impasse te komen is samenwerking tussen alle spelers in de binnenvaarketen (binnenvaartondernemers, verladers, terminals, bevrachters) noodzakelijk. Ketensamenwerkingsprojecten moeten worden opgezet om de verduurzaming van binnenvaartschepen op sectorbrede schaal op gang te brengen.

In knooppunt Tiel/Rivierenland is er een aantal partijen die ambities hebben om de binnenvaart te verschonen en daartoe pilotprojecten uit te voeren, zoals de Dekker Groep in IJendoorn en .....in Tiel. Het is het verkennen waard of er in het kader van het knooppuntenplan tot gezamenlijke pilots met deze bedrijven gekomen kan worden.

In het wegtransport komen steeds meer vrachtwagentypen met duurzame aandrijving op de markt. In de huidige situatie zijn dat vooral batterij-elektrische voertuigen waarbij de batterij zich zodanig ontwikkelt dat de rijafstand met een opgeladen batterij steeds groter wordt. Vrachtauto's met een aandrijflijn op waterstof worden ook de komende jaren op de markt verwacht. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de techniek van de waterstof-brandstofcel en de techniek van waterstof in een verbrandingsmotor. Daarnaast wordt in het wegtransport steeds vaker gebruik gemaakt van biobrandstoffen. De ontwikkelingen gaan snel. Het gebruik van nieuwe duurzame aandrijftechnieken betekent voor bedrijven doorgaans een verandering in de logistieke operatie van de vrachtwagenvloot. Sommige bedrijven schaffen één of meer exemplaren met duurzame aandrijving aan om te oefenen met de operationele inzet van deze voertuigen. Op bedrijventerrein Medel kunnen bedrijven onder de vlag van Logistics Valley Rivierenland de inzet van een elektrische vrachtwagen in hun dagelijkse logistieke operatie uitproberen. In 2024 stond hen een ZE-bakwagen ter beschikking, in 2025 staat ook een ZE-trekker beschikbaar om kennis en ervaring op te doen.

#### Distributienetwerk voor duurzame energiedragers: Clean Energy Hubs

Bij het plannen en uitrollen van distributienetwerken voor duurzame energiedragers dient onderscheid gemaakt te worden tussen de volgende duurzame aandrijftechnieken:

- Aandrijftechnieken toepasbaar in bestaande verbrandingsmotoren:
  - Biodiesel en synthetische diesel:
    - Biodiesel;
    - Fame;
    - Hydrotreated Vegetable Oil (HVO).
    - Synthetische diesel.
  - Bio-LNG en synthetische LNG;
  - Bio-methanol en synthetische methanol;
  - Waterstof in verbrandingsmotor.
- Aandrijftechnieken toepasbaar met een nieuwe aandrijflijn:
  - Batterij-elektrisch;
  - Waterstof-brandstofcel.

In het landelijke programma Clean Energy Hubs wordt nagedacht over de vorm en locaties van de distributiepunten voor nieuwe energiedragers. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in het netwerk voor wegtransport en het netwerk voor binnenvaart. Voor het wegtransport werkt het bedrijf Van

Dijkhuizen Energy & Mobility aan de realisatie van een Clean Energy Hub. Op bedrijventerrein Medel biedt het servicestation van dit bedrijf naast fossiele brandstoffen ook CNG, LNG en HVO aan. Daarnaast bevat het station snellaadfaciliteiten voor elektrische voertuigen. Van Dijkhuizen heeft het initiatief genomen voor de bouw van een waterstof vulpunt dat eind 2025 operationeel zal zijn.

Bij de ontwikkeling van de 'brownfieldlocatie' op het bedrijventerrein Kellen wordt een e-laadplein voor vrachtwagens ontwikkeld. Dit laadplein wordt gevoed door de omvangrijke oppervlakte aan zonnepanelen die worden geplaatst op de XXL distributiecentra die op Kellen worden gerealiseerd.

Verder is op bedrijventerrein Hondsgemet tussen Geldermalsen en Tiel een Clean Energy Hub operationeel. Deze hub bevat onder de naam Watthub een innovatief laadplein, onder andere bedoeld voor het zero emissiematerieel dat wordt ingezet bij het nabijgelegen project voor dijkverzwaring, maar ook toegankelijk voor (vracht)auto's. De stroom komt van windmolens en zonnepanelen ter plaatse.

Voor de binnenvaart lijkt de ontwikkeling van het netwerk van Clean Energy Hubs complexer dan in het wegtransport. De verschillen in energiedichtheid tussen de fossiele en nieuwe duurzame energiedragers vormen een bepalende factor. Hoewel de energiedichtheid en daarmee de vaarafstand met een volle tank voor de biobrandstoffen iets lager is dan voor diesel is de veronderstelling dat voor de distributie van biobrandstoffen (en in de toekomst de synthetische varianten daarvan) het bestaande netwerk van bunkerstations voldoet. Voor de nieuwe energiedragers die om een nieuwe aandrijflijn vragen (batterij-elektrisch en waterstof-brandstofcel) en voor de toepassing van waterstof in verbrandingsmotoren geldt een ander verhaal. De energiedichtheid van deze aandrijftechnieken is in de huidige situatie aanzienlijk lager dan die van fossiele diesel. Dit vraagt om een relatief dicht netwerk van locaties waar deze energiebronnen geladen kunnen worden dat van de grond af aan opgebouwd moet worden. Uitgangspunt voor de energiebronnen batterij-elektrisch en waterstof-brandstofcel is dat ze gebruik maken van containers van het reguliere 20 voet-formaat (ofwel 6,1 meter). Dit maakt het voor de hand liggend dat het distributienetwerk van deze energiedragers wordt gekoppeld aan het netwerk van containerterminals. Hier zijn immers de faciliteiten beschikbaar om de containers snel aan of van boord te takelen met behulp van de containerkraan.

De containerterminal van Tiel is gevestigd op bedrijvenpark Medel aan het Amsterdam-Rijnkanaal en maakt sinds begin december 2024 onderdeel uit van het bedrijf Van Berkel Logistics. Van Berkel Logistics exploiteert ook inland terminals in Veghel, Oss en Cuijk. Van Berkel Logistics verwacht de komende jaren waardevolle stappen te zetten op het gebied van containervervoer, duurzaamheid, bundeling en spreiding van ladingen en het combineren van import- en exportstromen. Voor de modal shift van weg naar water biedt Van Berkel Logistics, via haar netwerk, de komende jaren nieuwe diensten aan om bij te dragen aan de juiste keuzemogelijkheden voor haar opdrachtgevers. De terminal in Tiel speelt hierin een belangrijke rol.

#### 4.6 Thema 5: Infrastructuur en bereikbaarheid

Bereikbaarheid is van levensbelang voor goederenvervoerscorridors en logistieke knooppunten. Om aantrekkelijk te zijn als logistieke vestigingslocatie moet een knooppunt goed bereikbaar zijn via zoveel mogelijk modaliteiten. Knooppunt Tiel/Rivierenland kent een aantal knelpunten die zich nu al voordoen of in de nabije toekomst zijn te voorzien. Deels kan dit ondervangen worden door het beter benutten van de bestaande infrastructuur en kleine ingrepen in de infrastructuur. Echter, waar dit niet voldoet zijn grootschalige investeringen in de infrastructuur nodig.

Een belangrijke investering waarvan de realisatie de komende jaren plaats gaat vinden is de ViA 15. Hoewel deze nieuwe verbinding tussen de A15 en de A12 op enige afstand van Tiel ligt zorgt deze

voor een directere wegverbinding met Duitsland. Uit de MER ViA15 en de NMCA-weg uit 2017 blijkt dat het hierdoor op de A15 drukker wordt en een structureel knelpunt ontstaat. De voor het knooppunt Tiel/Rivierenland essentiële bereikbaarheid komt hierdoor onder druk te staan. Een deel van de oplossing moet gevonden worden in een substantiële modal shift van weg naar water, maar uitbreiding van de wegcapaciteit is daarnaast ook onontkoombaar.

In 2018 heeft Goudappel Coffeng onderzoek gedaan naar de A15. Daaruit blijkt dat de vertraging op de A15 tussen knooppunt Deil en Ochten/Dodewaard hoog is met een maximale economische schade van €11,5 mln. tot gevolg. Hoewel de doortrekking van de A15 voor een directere verbinding met Duitsland zorgt neemt ook de congestie op de A15, die bij Tiel twee rijstroken telt, door de verlenging toe. In 2030 is dit naar verwachting een structureel knelpunt.

Ook op de provinciale wegen in en rondom knooppunt Tiel/Rivierenland treden in toenemende mate congestieproblemen op, veelal door filevermijdend sluipverkeer. Dit geldt vooral voor de Prins Willem Alexanderbrug (N323/N322), de Rijnbrug (N233) en de rondweg Geldermalsen (N327).

Een andere maatregel om de voorzieningen voor het wegverkeer te verbeteren zijn truckparkings. Truckparkings zijn in de Europese transportmarkt essentiële voorzieningen, met name om de transportveiligheid te waarborgen en overlast voor de omgeving te voorkomen. Binnen het programma goederenvervoerscorridors is veel aandacht voor truckparkings. Op bedrijvenpark Medel is al een truckparking voor eigen gebruik van de aldaar gevestigde bedrijven te vinden. Daarnaast is er ook behoefte aan truckparkingcapaciteit voor vrachtauto's op doorreis die in knooppunt Tiel/Rivierenland moeten rusten of overnachten.

Een ander relevant bereikbaarheidsvraagstuk betreft de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Medel en Kellen per openbaar vervoer en fiets. In de huidige situatie zijn deze gebieden slecht bereikbaar per openbaar vervoer en fiets wat resulteert in een modal split die sterk gedomineerd wordt door de auto. Een snelle fietsverbinding van het station van Tiel naar Medel en Kellen heeft dan ook prioriteit, maar ook de verbindingen per fiets en openbaar vervoer op regionaal niveau tussen Geldermalsen, Culemborg en Tiel dienen verbeterd te worden. Een mogelijkheid om Medel beter te ontsluiten per openbaar vervoer is de heringebruikname van station Echteld. Dit station is tot 1938 in gebruik geweest. Een aantal partijen waaronder de gemeente Neder-Betuwe pleit voor het verkennen van de mogelijkheden tot heropening van het "station Medel/Echteld".

#### 4.7 Thema 6: Smart energyhubs

Netcongestie leidt in heel Nederland tot de noodzaak tot het vinden van lokale oplossingen. Zo ook in knooppunt Tiel/Rivierenland. Om de ontwikkeling van Medel Afronding en de daarmee gepaard gaande economische groei niet te stoppen heeft het Industrieschap Medel ervoor gekozen om samen met de nieuwe eigenaren van de bedrijfskavels op Medel Afronding een oplossing met een eigen stroomvoorziening en netwerk te onderzoeken. Dit heeft geleid tot de eerste geheel zelfvoorzienende Energy Hub van Nederland. Alle stroom op Medel Afronding wordt lokaal opgewekt, verbruikt, opgeslagen en uitgewisseld, waardoor het overbelaste elektriciteitsnet er niet onder lijdt. Dit is mogelijk dankzij samenwerking tussen het Industrieschap Medel, de aanstaande gebruikers van de uitbreiding van het bedrijvenpark, energie-infrastructuurspecialist Joulz en netbeheerder Liander. De keuze voor een collectieve netcongestie-oplossing vereist van alle betrokkenen extra investeringen en een innovatieve instelling.

Daarnaast lopen op meerdere grotere bedrijventerreinen in de regio Rivierenland overleggen om tot energy hub-achtige oplossingen te komen. Kernelementen hierin zijn het in kaart brengen van vraag naar en aanbod van energie en vervolgens het lokaal managen van de energievoorziening. Het aanwezige parkmanagement neemt hierin meestal het voortouw, waar mogelijk aangevuld met ondersteuning vanuit provincie of rijk en programma's zoals de Nationale Agenda Laadinfrastructuur

(NAL) en de Gelders-Overijsselse Regionale Aanpak Laadinfrastructuur (GO-RAL). Voor het knooppunt Tiel/Rivierenland is vanwege het hoge gehalte aan MKB-ondernemers en de daaruit voortvloeiende organisatorische complexiteit ondersteuning vanuit deze programma's van groot belang. Ook de aanwezigheid van enkele grote (inter)nationale bedrijven die al met deze materie bezig zijn en hierin investeren helpt om hierin verdere stappen te zetten.

#### 4.8 Inventarisatie van mogelijke knooppuntmaatregelen

Ter concretisering van voorliggend knooppuntenplan heeft een aantal werksessies plaatsgevonden met deelname van vertegenwoordigers van gemeente Tiel, Regio Rivierenland, Logistics Valley en provincie Gelderland. In de werksessies is toegewerkt naar een lijst van mogelijke knooppuntmaatregelen die passen binnen de in de voorgaande hoofdstukken geformuleerde kaders. De werksessies hebben geleid tot de volgende lijst van mogelijke knooppuntmaatregelen. Het betreft een mix van maatregelen van het Rijk, Provincie, Regio Rivierenland, gemeente en het bedrijfsleven. De fase van de maatregelen is zeer wisselend. Sommige zijn al in uitvoering en andere verkeren nog in de initiatieffase.

| Thema                                                               | Mogelijke maatregelen en projecten knooppuntplan Tiel/Rivierenland (verder aangevuld en geduid in een apart op te stellen inzetplan)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Thema 1:<br/>Vestigingsbeleid en<br/>bedrijventerreinen</b>      | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ontwikkelen visie op (her)ontwikkeling en/of uitbreiding bedrijventerreinen t.b.v. logistieke ontwikkeling</li> <li>2. Optimaliseren modal shift havens Tiel <ol style="list-style-type: none"> <li>2.1 Ontwikkelen visie op toekomst en potenties Industriehaven Tiel.</li> <li>2.2 Uitwerking havensamenwerking Arnhem, Nijmegen, Tiel.</li> </ol> </li> </ol>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Thema 2:<br/>Arbeidsmarkt en<br/>opleidingen</b>                 | <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Verbeteren en opzetten logistieke opleidingen binnen regulier onderwijs en binnen bij- en herscholingsonderwijs.</li> <li>4. Ontwikkelen van programma's ter verbetering van het imago van logistiek.</li> <li>5. Ontwikkeling van de strategische HR-functie bij logistieke ondernemers.</li> </ol>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Thema 3:<br/>Multimodale<br/>verbindingen en<br/>modal shift</b> | <ol style="list-style-type: none"> <li>6. Voortzetting en intensivering inzet logistieke makelaars ten behoeve van modal shift naar vervoer over water.</li> <li>7. Studie naar (verdere) ontwikkeling multi purpose dry bulk terminal in Industriehaven Tiel.</li> <li>8. Studie en mogelijke revitalisering pilot roll on roll off vervoer Tiel-Rotterdam en mogelijke andere vervoerrelaties.</li> <li>9. Studie naar mogelijkheden gebruik spoorterminal elders (bijvoorbeeld Venlo) voor logistieke ontsluiting knooppunt Tiel/Rivierenland per spoor voor internationaal vervoer over lange afstanden.</li> <li>10. Studie naar potenties draaischijf Tiel tussen Amsterdam (via Amsterdam Rijnkanaal) en Rotterdam (via Waal).</li> <li>11. Optimalisatie bereikbaarheid, aanmeer en op- en overslagmogelijkheden industriehaven, onder andere door: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Op diepte brengen haven</li> <li>• Taluds transformeren naar kademuren met op- en overslagvoorzieningen</li> </ul> </li> </ol> |

|                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Havendiensten optimaliseren tbv ontvangst scheepvaart (juridisch, financieel, duurzaamheid en operationeel).</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Thema 4:<br/>Verduurzaming<br/>transportstromen</b>   | 12. Stimuleren (door)ontwikkeling van Clean Energy Hubs;<br>13. Pilots ZE-trucks;<br>14. Verkennen behoefte walstroomfaciliteiten.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Thema 5:<br/>Infrastructuur en<br/>bereikbaarheid</b> | 15. Studie en aanpakken bereikbaarheidsproblematiek op Rijks- en provinciale wegen nabij Tiel;<br>16. Verbeteren infrastructuur en bereikbaarheid bedrijventerreinen Medel en Kellen<br>17. Verbeteren bereikbaarheid bedrijventerreinen Medel en Kellen;<br>17.1 Verbeteren bereikbaarheid bedrijventerreinen Medel en Kellen per openbaar vervoer;<br>17.2 Onderzoeken mogelijkheden kleinschalig collectief personenvervoer naar bedrijventerreinen Kellen en Medel;<br>18. Behoeftedonderzoek aan truckparkingvoorzieningen voor bestemmingsverkeer en corridorverkeer. |
| <b>Thema 6:<br/>Smart Energyhubs</b>                     | 19. Ontwikkeling Smart Energy Hubs<br>19.1 Ondersteunen totstandkoming Smart Energyhub Medel-Afronding ('greenfield'-ontwikkeling);<br>19.2 Ondersteunen totstandkoming Smart Energyhubs Kellen, Medel 1 en 2 en andere bedrijventerreinen in regio Tiel/Rivierenland ('brownfield'-ontwikkeling);<br>19.3 Ondersteunen totstandkoming energievoorziening voor Clean Energy Hubs voor de binnenvaart.                                                                                                                                                                       |

In een als vervolg op voorliggend knooppuntenplan uit te werken inzetplan volgt een nadere omschrijving van de genoemde maatregelen. Daarna zal een verdere verdieping en concretisering van de maatregelen en projecten plaatsvinden. Hieraan zal samen met een pactregisseur invulling worden gegeven en zal blijken welke maatregelen passen bij de vier pijlers van de MIRT Goederenvervoercorridor/Topcorridors en voor welke projecten voldoende draagvlak bestaat bij stakeholders en er zicht is op de organisatorische en financiële haalbaarheid met eventueel additionele middelen vanuit de GVC. Verdere uitwerking zal dan plaatsvinden in een Realisatiepact.

