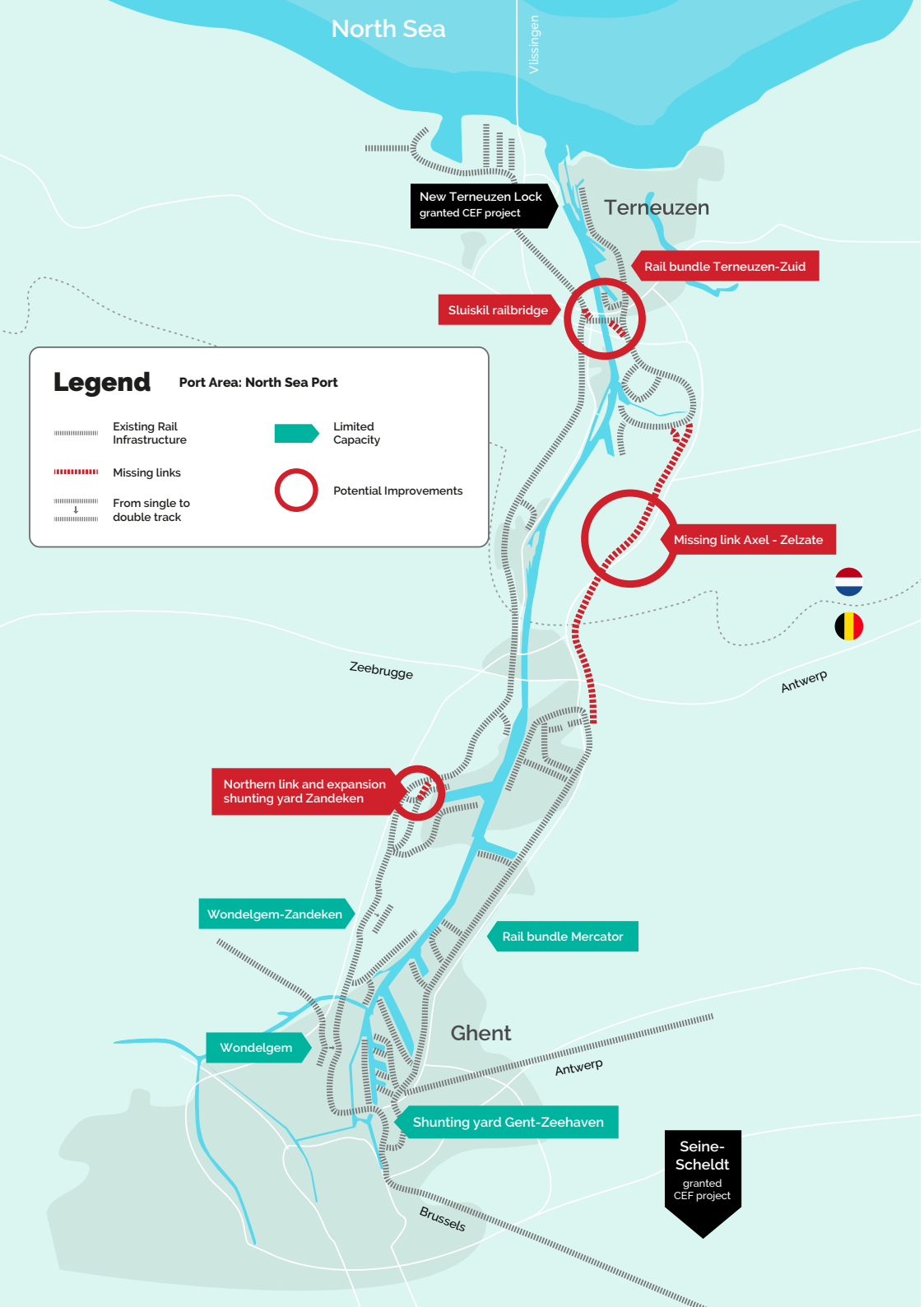
RAIL GHENT TERNEUZEN

LINKING NORTH SEA PORT TO THE NORTH SEA MEDITERRANEAN CORRIDOR

# Groei grensoverschrijdende regio North Sea Port district vereist investeringen in spoornetwerk

Urgente opgave voor duurzaamheid, economische groei en veiligheid

www.railghentterneuzen.eu




## North Sea Port als vliegwiel voor ruimtelijke en economische ontwikkeling

In 2018 fuseerden Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports tot North Sea Port. Hierdoor ontstond één grensoverschrijdende haven, de nummer 3 van de Europese havens in termen van toegevoegde waarde, goed voor bijna 100.000 jobs in ongeveer 525 bedrijven, die samen ruim €14,5 miljard aan waarde toevoegen.

De havenfusie heeft schaalvoordelen gebracht op het gebied van positionering, massa en efficiëntie. Als gevolg daarvan groeit de bedrijvigheid en goederentrafiek in de haven, onder meer door uitgifte van nieuwe bedrijfslocaties. Eind 2022 zal het eerste schip door de nieuwe sluis bij Terneuzen varen. In combinatie met de realisatie van de Seine-Schelde verbinding, het opwaarderen van de R4 en de verbreding van de Tractaatweg, zorgt de fusie van het havenbedrijf voor nieuwe dynamiek in de grensoverschrijdende regio, het North Sea Port district.

Er is veel potentie om de regio rond Gent en Terneuzen te ontwikkelen als één grensoverschrijdende economische regio. Er zijn ambities voor één grensoverschrijdende arbeidsmarkt, één woningmarkt, maar ook op gebied van cultuur en zorg speelt de grens een steeds minder dominante rol. Daarmee worden volop kansen en synergiën gegenereerd, met potentie voor verdere groei van de economie en de haven. Het spoornetwerk in het havengebied blijft echter achter. Het is niet toegerust voor het groeiende verkeer en er zijn diverse bottlenecks. Zowel een groot aantal stakeholders in de havenregio, als provinciale, landelijke en Europese partners zien urgentie om deze knelpunten weg te nemen. In het project 'Rail Ghent Terneuzen' worden met Europese cofinanciering de knelpunten, oplossingsrichtingen en investeringen in het spoornetwerk in het havengebied van North Sea Port tussen Gent en Terneuzen onderzocht. Deze fase van onderzoek wordt nu afgerond.

> "Wat hebben we hier nou nog nodig in dit gebied? Verbeterd spoor! En daar zullen wij voor blijven pleiten."
>
> **Nederlandse Tweede Kamerleden Joba van den Berg, Rutger Schonis en André Bosman**

## Bereikbaarheid en modal shift cruciaal voor duurzame groei van haven en bedrijven

Voor groei, continuïteit en concurrentiekracht van de haven en de bedrijven gevestigd in het havengebied is bereikbaarheid en duurzame ontwikkeling van infrastructuur van levensbelang. Multimodaliteit is daarbij het sleutelbegrip: ontsluiting via de weg, het water, het spoor en met buisleidingen. Dat is niet alleen van economisch belang voor de haven, maar ook voor de duurzaamheidsambities van het havenbedrijf, bedrijven en de regionale en landelijke overheden. North Sea Port zet in op een 'modal shift', een daling van het vervoer over de weg ten gunste van duurzame alternatieven als spoor en binnenvaart. In de Kanaalzone Gent-Terneuzen is de ontsluiting via het spoor op dit moment echter niet op orde, waardoor deze kans niet optimaal kan worden benut.

"Er is bij een heel aantal partners, zoals de stakeholder in de havenregio's, de provinciale, landelijke en Europese partners, al langer vraag naar een grensoverschrijdende spoorverbinding tussen Gent en Terneuzen. Zoals aangegeven (...) heeft de Nederlandse Tweede Kamer daarover verder onderzoek ingediend, voor zowel het goederen- als het personenvervoer. We kunnen dat initiatief van de Nederlandse Tweede Kamer alleen maar toejuichen."[1]

**Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare werken, Lydia Peeters**

1 Bron: www.vlaamsparlement.be/commissies/commissievergaderingen/1355221/verslag/1362087

## Groei nadert snel maximale capaciteit spoor

Uit de technische studies blijken diverse knelpunten in capaciteit, betrouwbaarheid, bedrijfszekerheid en efficiëntie voor het spoorgoederenvervoer van en naar de haven.

"Voka wil tegen 2030 34% van het goederenvervoer via de binnenvaart en het spoor."[2]

**VOKA VEGHO (Vlaams netwerk van ondernemingen)**

Het spoornetwerk kent geen directe ontsluiting via beide zijden van het kanaal waardoor dit in het bijzonder geldt voor de ontsluiting van bedrijven aan de oostzijde van het kanaal. De Sluiskilbrug is een cruciale bottleneck. Treinen van en naar de oostoever in Nederland moeten eenzijdig via deze brug verwerkt worden en via westoever afgevoerd. Deze route is bijzonder kwetsbaar omdat de beschikbaarheid regelmatig vermindert als gevolg van calamiteiten of onderhoud aan de brug. Door de verwachte groei van de binnenvaart door de realisatie van de Nieuwe Sluis en het Seine Schelde project zal de brug gemiddeld 14 uur per dag open staan. Met het huidige groeitempo is de Sluiskilbrug vanaf 2028 qua spoor aan zijn maximale capaciteit. Daarnaast is het bedrijventerrein Axelse Vlakte slecht bereikbaar. Treinen vanaf de Axelse Vlakte kunnen niet rechtstreeks het Europese spoorwegnet op, ze moeten "kop maken" in Terneuzen. Deze situatie maakt dat het spoorvervoer van en naar de Nederlandse oostoever kwetsbaar is, relatief lange ritten en hoge kosten kent en niet redundant is, waardoor het spoorvervoer minder competitief is ten opzichte van het wegvervoer.

Voor bedrijven aan de westzijde van het Kanaal Gent Terneuzen is er weliswaar een directe spoorverbinding met het Europese netwerk, maar door gebrek aan een redundant spoorsysteem zijn zij, én de bedrijven gevestigd aan de oostzijde van het kanaal in Nederland, volledig afhankelijk van de Wiedauwkaaibrug, waarover al hun treinverkeer wordt aan- en afgevoerd. De Wiedauwkaaibrug is daarmee een zeer kwetsbaar punt in het spoornetwerk. Wanneer deze brug wegens onderhoud of renovatie niet functioneert, dan zijn deze eerdergenoemde bedrijven afgesloten van het Europese spoornetwerk.

2 Bron: www.voka.be/nieuws/voka-wil-tegen-2030-34-van-het-goederenvervoer-de-binnenvaart-en-het-spoor?tab-list-voka_related_items_tabs_block-active-id=nieuws

Tevens is op de baanvakken aan de westzijde sprake van verschillende andere knelpunten. Er is op de westoever tussen station Wondelgem en aftakking van de passagierslijn L58 enkel spoor, waarvan gemengd gebruik wordt gemaakt door zowel reizigers als goederentreinen waardoor de capaciteit er beperkt is.

Het bestaande spoor in Zeeuws-Vlaanderen is niet beveiligd en passeert maar liefst 16 onbewaakte overgangen. Noodgedwongen rijden de goederentreinen zeer langzaam en moeten ze vaak stoppen.
De capaciteit van de bundel Zandeken is volgens de operator in de huidige situatie al overbelast en niet rechtstreeks ontsloten voor treinen van en naar Zeeuws Vlaanderen. Tot slot doorkruisen risicotransporten van onder meer Dow de kernen van Sas van Gent, Zelzate en Rieme.

## Oplossingsrichting

Om knelpunten in capaciteit, betrouwbaarheid en efficiëntie van het spoornetwerk in het havengebied weg te nemen is het nodig om te investeren in een redundant systeem, een ringstructuur, dat het havengebied van Gent en Terneuzen langs twee lijnen ontsluit. Dat vraagt om een inzet op drie onlosmakelijk verbonden infrastructurele werken:

1. Een **nieuwe verbinding op de oostoever tussen Axel (NL) en Zelzate (BE)** zorgt voor een toekomstvaste oplossing voor de bottlenecks bij de Sluiskilbrug, Terneuzen en Wondelgem. Daarmee ontstaat een robuust netwerk met voldoende capaciteit op langere termijn.
2. Een **noordelijke ontsluiting en uitbreiding van de bundel Zandeken** vergroot de capaciteit op de westoever van het kanaal en optimaliseert deze verbinding de logistiek in het havencomplex.
3. Een **Zuidoost-boog in het spoor ten oosten van de Sluiskilbrug** zorgt ervoor dat treinen van en naar de Axelse Vlakte (NL) rechtstreeks het Europese spoorwegnet op kunnen en het niet langer noodzakelijk is om 'kop te maken' in Terneuzen.

## Maatschappelijke kosten en baten

In een maatschappelijke kosten-baten analyse is geschetst in hoeverre de verschillende combinaties van maatregelen de verwachte groei van het spoorgoederenvervoer kunnen accommoderen en wat de maatschappelijke kosten en baten zijn van een aantal kansrijke oplossingsrichtingen. De MKBA van project Rail Gent-Terneuzen, in vergelijking met andere MKBA's ten behoeve van spoorprojecten in België en Nederland, geeft opmerkelijk hoge scores. De range in scores die voorligt voor de grensoverschrijdende combinatie van Axel-Zelzate, Zuidoost-boog en Noordelijke aansluiting van Zandeken is 0,84 (laag scenario), 0,94 (midden scenario) en 1,47 (hoog scenario).

> "Verzoekt de regering, om (...) het project spoor Terneuzen-Gent op basis van de reeds uitgevoerde MKBA verder te onderzoeken, inclusief de mogelijkheden voor gezamenlijke financiering en het afstemmen van de procedures in België en Nederland met het oog op het opnemen van dit project in het MIRT 2020."
>
> **Nederlandse Tweede Kamerleden Rutger Schonis, Mustafa Amhaouch, Stieneke van der Graaf en Erik Ziengs in de door hen opgestelde, unaniem aangenomen motie**

## Kansen personenvervoer

Aanleg van een spoorverbinding tussen Axel en Zelzate betekent een verlenging van spoorlijn 204 tussen Gent en Zelzate. Dit biedt kansen voor grensoverschrijdend personenvervoer tussen Gent en Terneuzen, waarmee kan worden bijgedragen aan het verbinden van twee thans op zichzelf staande arbeidsmarkten en aan de bereikbaarheid van bedrijven en woonkernen in het havengebied.
Uit studies blijkt dat het reizigerspotentieel tussen Gent en Terneuzen vergelijkbaar is met soortgelijke grensoverschrijdende regionale spoorlijnen. De spoorlijn kan een belangrijk onderdeel vormen van het voorstadsnet van Gent en de vervoerregio, met relevantie voor Oostakker, de kanaaldorpen en Zelzate, ten behoeve van het woon-werkverkeer én de ontsluiting van de haven.

## Vlaanderen, België en Nederland gaan ervoor

In Nederland is middels een motie, geïnitieerd door Tweede Kamerlid Schonis en die unaniem werd aangenomen in december 2019 in de Tweede Kamer, bepaald dat er besluit zal worden genomen over financiering van het spoorproject Rail Ghent Terneuzen in het Nederlandse infrastructurele investeringsprogramma MIRT in 2020. In het Belgische Parlement is een vergelijkbare resolutie in voorbereiding dat steun uitspreekt aan de grensoverschrijdende spoorambities tussen Gent en Terneuzen in het North Sea Port havengebied.
Vanuit de Vlaamse en Belgische overheden wordt al geïnvesteerd in Rail Ghent-Terneuzen. Infrabel voorziet uitbreiding van de spoorbundel bij Zandeken met vier sporen. Het materiaal is reeds besteld en uitvoering is gepland van eind 2020 tot medio 2021. Daarnaast zal bij de geplande heraanleg van de R4-Oost ter hoogte van Zelzate voorzien worden in het plaatsen drie spoorkokers. Deze spoorkokers zijn noodzakelijk om de missing spoorlink Zelzate-Axelse Vlakte te realiseren.

"Verbetering van de verbindingen per spoor zijn nodig om de doelstellingen op het gebied van modal shift te realiseren."

**Portiz (koepel havenbedrijven) en Zeeuwse Milieu Federatie in hun 'Ambitie2030'**

## Steun Europa

Europa erkent de spooropgave in het havengebied Gent-Terneuzen. North Sea Port is een cruciale schakel in de North Sea Mediterranean Corridor, Rhine Alpine Corridor en de 3 Rail Freight Corridors hiervan (incl North Sea Baltic). Het grensoverschrijdende karakter van de railopgave sluit bovendien aan bij de inzet van zowel DG MOVE (Transport) als DG REGIO (Regio's) EU op 'cross border regions'. Dit heeft geresulteerd in een EU-subsidie voor een onderzoek naar de mogelijkheden voor verbetering van het railnetwerk in het subsidieprogramma 'Connecting Europe Facility' (CEF). EU-commissaris Bulç gaf tijdens een werkbezoek aan dat – als de studieresultaten daar aanleiding voor geven – de EU ook financieel kan bijdragen aan de uitvoering van inframaatregelen.

## Maatschappelijke en economische noodzaak

Met het regionale bedrijfsleven en de Zeeuwse milieufederatie is in de "Ambitie 2030: Duurzaamheid Werkt" de KPI afgesproken dat het transport over de weg wordt teruggedrongen tot max. 20% in 2025. Hiertoe moeten de railinfra-logistieke bottleneck(s) in het havengebied worden opgelost. Met het bedrijfsleven en de milieuorganisaties zoals de Zeeuwse Milieu Federatie is het realiseren van Rail Gent Terneuzen als KPI opgenomen om de duurzaamheidambities te realiseren. Het realiseren van het spoor is van groot belang voor een duurzame haven. $CO_2$ emissies per tonkilometer van een trein zijn gemiddeld 6 keer minder dan van een vrachtwagen. Spoorgoederenvervoer in het havengebied zal naar verwachting oplopen tot 728 treinen per week in 2030, het aantal vrachtwagens zal met een dergelijke nieuwe spoorverbinding voor het goederenvervoer, worden gereduceerd tot 8.500. Middels deze modal shift, waarmee per trein 20 vrachtwagens van de weg worden gehaald, zal dit potentieel kunnen leiden tot een afname met 80% van de uitstoot per tonkilometer. Op die manier gaat duurzaamheid hand in hand met economische ontwikkeling. Het bedrijfsleven, in de Zeeuwse regio verenigd in Portiz en VNO/NCW als ook het havenbedrijfsleven in de Vlaamse regio verenigd in Voka VeGHO, doet al jaren een stevig pleidooi voor de investeringen in het spoor. Tenslotte is het realiseren van het project van belangrijke betekenis voor een betere spoorveiligheid.

"De verlenging van spoorlijn L204, de realisatie van de missing spoorlink Zelzate-Axelse Vlakte, is onderdeel van het Europese project Rail Gent Terneuzen en zorgt voor een noodzakelijke verbetering van het goederenspoor."

**Leden van het federaal parlement van België**
**Jan Briers, Egbert Lachaert,**
**Anneleen Van Bossuyt,**
**Joris Vandenbroucke en Evita Willaert**

## Het project nadert het eind van de onderzoeksfase

De realisatie van (maatregelen in) het spoornetwerk gaat gepaard met aanzienlijke investeringen; op basis van de huidige inzichten is een investeringssom van EUR 192 miljoen nodig. Gelet op het grote economische belang van het grensoverschrijdende havengebied en de Europese aandacht die er op gevestigd is, is het van groot belang dat regionale, Vlaamse, Belgische en Nederlandse partners én Europa gezamenlijk tot afspraken komen over hun bijdragen aan een oplossing. Vanuit een binationale werkgroep wordt besluitvorming over de bekostiging en een adaptief systeem voor de aanleg van het project voorbereid. Door regionale, Vlaamse, Belgische en Nederlandse overheden wordt met steun van Europa er naartoe gewerkt om in 2020 tijdens de binationale ronde tafel te komen tot een gezamenlijk besluit over de bekostiging van de spoorinfrastructuur en het adaptief systeem.

"Zoals de EU onderschrijft zijn er veel efficiëntie-slagen te behalen met name in grensoverschrijdende gebieden. Het creëert niet alleen extra toegevoegde waarde maar draagt ook bij aan de modal shift."

**Mark Demesmaeker, Vlaamse ex-Europarlementariër**

## Kortom, er is een urgente spooropgave in het North Sea Port district:

- De potentie voor de ontwikkeling tot één grensoverschrijdende dynamische en economisch florerende regio, het North Sea Port district, en de ambities voor het klimaat vereisen een optimaal grensoverschrijdend spoornetwerk.
- Hoewel de bedrijvigheid groeit, is de spoorinfrastructuur in het havengebied van North Sea Port, de 3e haven van Europa in termen van toegevoegde waarde, niet toegerust op de groeiende economische bedrijvigheid. Er zijn diverse bottlenecks op het gebied van capaciteit, betrouwbaarheid, bedrijfszekerheid en efficiëntie.
- Met de realisatie van de Nieuwe Sluis in Terneuzen zal door groei van binnenvaart de brug bij Sluiskil, een cruciaal knelpunt, gemiddeld 14 uur per dag open staan en het spoorvervoer ernstig belemmeren.
- Optimale spoorinfrastructuur is noodzakelijk voor een duurzame modal shift en het behalen van landelijke en Europese klimaatdoelstellingen om in 2030 30% van het Europese goederenvervoer per spoor af te handelen.
- Voor groei, continuïteit en concurrentiekracht van de bedrijven gevestigd in het havengebied is duurzame ontwikkeling van infrastructuur van levensbelang.
- De verwachte groei in toegevoegde waarde als gevolg van de havenfusie is 15% (Bron: McKinsey, 2017). De beoogde grensoverschrijdende spoormodaliteit is een essentieel sluitstuk voor het realiseren van optimale bereikbaarheid en ruimtelijke en economische ontwikkeling.

"Tijdens mijn bezoek aan Zeeland was ik zeer onder de indruk van de grootte en het grote potentieel van North Sea Port. Barrières die hierbij in de weg staan moeten zo veel mogelijk worden weggenomen. Aanpassing en uitbreiding van de spoorinfrastructuur zijn hierin essentieel."

**Malik Azmani, Nederlandse Europarlementariër**

Meer informatie over project Rail Gent Terneuzen, uitkomsten van de studies en de MKBA zijn beschikbaar op **www.railghentterneuzen.eu**

North Sea Port

gemeente Terneuzen

Provincie Zeeland

provincie Oost-Vlaanderen

gent: zoveel stad

RAIL GHENT TERNEUZEN

LINKING NORTH SEA PORT TO THE NORTH SEA MEDITERRANEAN CORRIDOR

Co-financed by the European Union
Connecting Europe Facility