

Bijlage I. Toelichting op de totstandkoming van de bekostiging

Kostenraming

De kosten (totale investeringskosten, exclusief BTW en gebaseerd op prijspeil 2020) van project Rail Ghent-Terneuzen zijn geraamd op EUR 197,4m.

De tabel hieronder geeft een overzicht van de verdeling tussen de planuitwerkingskosten ten opzichte van de totale investeringskosten per inframaatregel. De kosten zijn exclusief BTW en gebaseerd op prijspeil 2020.

	A1-1: Noordelijke aansluiting Zandeken	A1-2: Uitbreiding bundel Zandeken	A3 - Zuid-Oost Boog	A4 - Axel-Zelzate	Totalen
Planuitwerkingskosten	€ 1.494.000,00	€ 498.000,00	€ 913.000,00	€ 10.043.000,00	€ 12.948.000,00
Investeringskosten (incl. planuitwerkingskosten)	€ 21.800.000,00	€ 6.000.000,00	€ 13.800.000,00	€ 155.800.000,00	€ 197.400.000,00

Kostenverdeling per ontwikkelpad

Wanneer ontwikkelpad 1 van toepassing is worden alle drie de inframaatregelen uitbreiding en noordelijke ontsluiting Zandeken (A1), Zuidoost-boog (A3) en Axel-Zelzate (A4) gerealiseerd. Ontwikkelpad 2 betreft de planuitwerking van alle drie de inframaatregelen, maar alleen A4 Axel-Zelzate wordt aangelegd. Ontwikkelpad 3 betreft planuitwerking van alle drie de inframaatregelen, maar alleen A1, de uitbreiding en noordelijke ontsluiting Zandeken, en A3, de Zuidoost-boog, worden aangelegd. Bij ontwikkelpad 4 zijn alleen de planuitwerkingskosten van toepassing. In dit ontwikkelpad laat de economische situatie de aanleg van de inframaatregelen niet toe.

De tabel hieronder geeft een overzicht van de kosten per ontwikkelpad. De kosten zijn exclusief BTW en gebaseerd op prijspeil 2020.

	Kosten België	Kosten Nederland	Totalen
Ontwikkelpad 1: aanleg A1, A3, A4	€ 98.700.000,00	€ 98.700.000,00	€ 197.400.000,00
Ontwikkelpad 2: aanleg A4, plankosten A1 en A3	€ 79.352.500,00	€ 79.352.500,00	€ 158.705.000,00
Ontwikkelpad 3: aanleg A1 en A3, plankosten A4	€ 25.821.500,00	€ 25.821.500,00	€ 51.643.000,00
Ontwikkelpad 4: plankosten A1, A3, A4, geen investeringskosten	€ 6.474.000,00	€ 6.474.000,00	€ 12.948.000,00

De plankosten in ontwikkelpaden 2, 3 en 4 betreffen kosten voor planuitwerking. Er zijn geen kosten voorzien voor het verleggen van kabels en leidingen, grondaankopen en de begeleiding van realisatie voor de niet in uitvoering te nemen infra-projecten. De kosten voor planuitwerking worden tevens op gelijke voet, 50-50, verdeeld.

Bijlage II. Toelichting op de ontwikkeling van het adaptieve systeem

Tijdens de bestuurlijke ronde tafel op 8 november 2019 is de keuze gemaakt om adaptief te programmeren. De notitie 'Adaptief programmeren in het fysiek ruimtelijk beleid' opgesteld door het Nederlandse Kennisinstituut Mobiliteit (KiM) biedt handzame informatie over adaptief programmeren, voorbeelden en tips uit de praktijk en stappen waar langs adaptief programmeren verloopt. De KiM-notitie is gebruikt als richtlijn voor het ontwikkelen van het adaptieve systeem.

Zekerheden en onzekerheden

Bij lange termijnprojecten en -programma's spelen vaak niet te beïnvloeden kernonzekerheden.

De technische studies en de MKBA bieden zekerheid op gebied van kennis. Bestuurlijke onzekerheden zijn afgedekt door de betrokkenheid van de leden van de binationale werkgroep en de bestuurders van de ronde tafel die de verschillende Belgische en Nederlandse overheden vertegenwoordigen. Financieringsonzekerheden werden tussen januari en april 2020 geadresseerd door het gezamenlijk ontwikkelen van bouwstenen, scenario's en een voorstel voor afspraken voor de bekostiging van het project door de binationale werkgroep, zie bijlage II.

Er bestaat onzekerheid over de economische groei van het North Sea Port District in de toekomst. Hoewel de haven momenteel op rap tempo groeit in termen van toegevoegde waarde, tonnage overslag, gronduitgifte voor (uitbreidings)investeringen door nieuwe en gevestigde bedrijven, spoortrafiek en werkgelegenheid is op dit moment niet duidelijk hoe deze trend zich ontwikkelt gedurende de komende jaren. Het adaptieve systeem is erop gericht om deze onzekerheid te adresseren.

Ontwikkeling adaptief systeem en monitoringssysteem

Conform de leidraad van het KiM zijn de volgende deelstappen te onderscheiden, waaronder (1) het bepalen van kantelpunten, (2) vaststellen van ontwikkelpaden en (3) het verkennen van de timing, op basis waarvan bestuurlijke afspraken worden gemaakt.

Bij het ontwikkelen van de deelstappen is uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- Het doel van het project RGT is het creëren van kansen voor een dynamisch en florerend North Sea Port district. Het doel blijft uitdrukkelijk niet beperkt tot het oplossen van (lokale) problemen in het spoorvervoer.
- De adaptieve planning is gebaseerd op de eerdergenoemde Strategische Notitie en de MKBA Rail Gent Terneuzen van 31 oktober 2019.
- De voorgestelde investering is gebaseerd op de mogelijkheden van ruimtelijk-economische ontwikkelingen in het North Sea Port district en het daarbij verwachte vervoer.
- Voor het creëren van kansen is de realisatie van alle drie de elementen noodzakelijk:
 - Axel – Zelzate (A4)
 - Zuid-oostboog (A3)
 - Noordelijke aansluiting en uitbreiding bundel Zandeken (A1)
- De verbinding Axel-Zelzate betreft als enige element op zichzelf een grensoverschrijdende inframaatregel.

De MKBA en BC-ratio

De capaciteitsanalyse laat zien dat alleen indien de spoorverbinding Axel-Zelzate wordt aangelegd het verwachte vervoer in zowel het lage als hoge scenario volledig kan worden geacommodeerd. De spoorverbinding Axel-Zelzate biedt ruime groeimogelijkheden voor het North Sea Port District en de haven in het bijzonder. Daarnaast biedt deze maatregel als enige kansen voor personenvervoer tussen Terneuzen en Gent. Axel-Zelzate (A4) is ook het enige element dat het toekomstig knelpunt Sluiskilbrug kan oplossen en een redundant netwerk kan creëren.

Toevoeging van andere infrastructuurmaatregelen (A1, A3) helpt lokale knelpunten op te lossen c.q. de robuustheid van het spoorstelsel te verbeteren.

In de MKBA is de BC-ratio voor de 3 elementen (A1, A3, A4) tezamen berekend. Op de berekening is ook een uitgebreide gevoeligheidsanalyse losgelaten. De BC-ratio's zijn:

- in het *lage scenario* 0,94 en in de gevoeligheidsanalyse nooit lager dan 0,80 en maximaal 1,20
- in het *hoge scenario* 1,47 en in de gevoeligheidsanalyse nooit lager dan 1,26 en maximaal 1,92

De review van de MKBA door Syconomy (Sytze Rienstra) geeft aan dat het 'lage' scenario is te beschouwen als een 'midden' scenario met op basis van verwachte lokale ontwikkelingen al een hogere groei dan de landelijke prognoses in Nederland en België. Als er sec met landelijke prognoses gerekend wordt (15% minder vervoer dan scenario laag) en de indirecte effecten niet meegenomen worden (conform de EU richtlijnen) betekent dit dat de directe en indirecte baten lager uitvallen. In dit geval is de BC-ratio voor de 3 elementen (A4, A3, A1) tezamen 0,84.

Kantelpunten

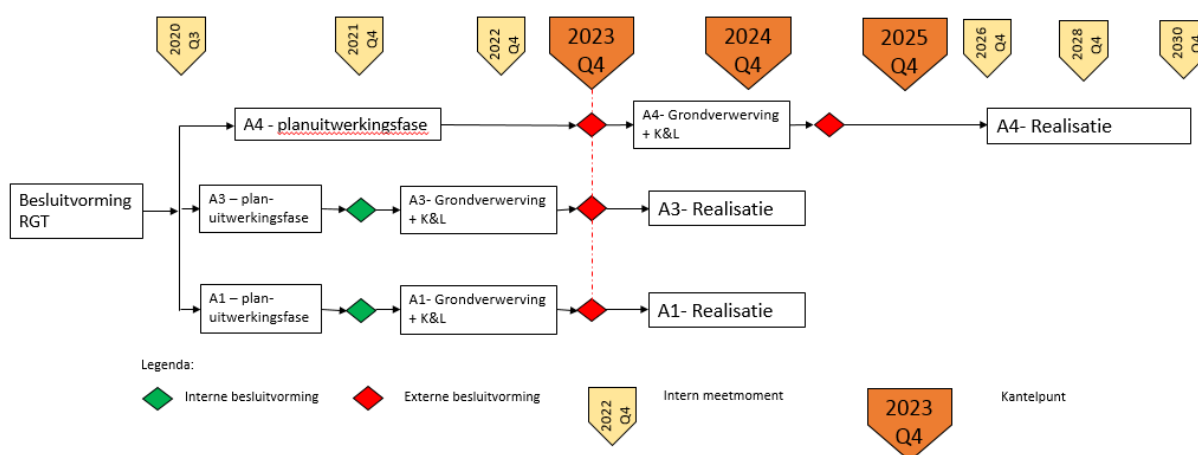
Kantel- of knikpunten zijn momenten waarop keuzes gemaakt moeten worden over het vervolg van het project. Het kantelpunt kan een gevolg zijn van het optreden van een probleem, het bereiken van een grens of de mogelijkheid een kans te benutten.

In het project RGT wordt het kantelpunt bepaald door de afwijking van de werkelijke ontwikkeling met de geprognosticeerde ontwikkeling in het North Sea Port district.

Na de besluitvorming over RGT start het adaptieve monitoringssysteem. Elk jaar worden een aantal Kritieke Prestatie Indicatoren (KPI) gemeten. De waarde en de trend tot en met Q4 van het jaar wordt berekend.

In 2023 is het eerste kantelpunt. Op dat moment is voor elk element de planuitwerkingsfase afgerond. Dit is bepaald op basis van de planning voor A4. Deze dient namelijk gerealiseerd te zijn uiterlijk in 2030 om geen knelpunten te krijgen. In onderstaand schema is de basisplanning opgenomen.

Op dat moment vindt besluitvorming plaats.



Ontwikkelpaden en planning

De keuze voor de ontwikkelpaden worden in hoofdzaak bepaald door:

- de waarde van de BC-ratio;

- de economische ontwikkeling van de Kritieke Prestatie Indicatoren "Gronduitgifte" en "Bevolkingsgroei".

De BC-ratio wordt daarbij als belangrijkste kantelpunt gebruikt. Het model van de MKBA blijft beschikbaar waardoor herberekeningen met deels andere input maar dezelfde rekenwijze en uitgangspunten mogelijk blijft.

Aanvullend worden jaarlijks de onderstaande KPIs berekend en de trend bepaald.

De trend is het vijfjaarlijks voortschrijdend gemiddelde van de betreffende KPI:

- Gebaseerd op MKBA
 - a. Goederenvervoer – tonnage
 - b. Spoorverkeer – aantal treinen
 - c. Brug Sluiskil – ontwikkeling als knelpunt voor capaciteit spoor
- Gebaseerd op economische groei
 - a. Gronduitgifte – gerealiseerd of nog uit te geven areaal
 - b. Potentie reizigersvervoer – bevolkingsgroei

Hieronder zijn voor de ontwikkelpaden 1 t/m 4 de voorwaarden beschreven om een ontwikkelpad te kiezen.

Ontwikkelpad 1, de basis

Als op de peildatum de BC-ratio van alle 3 elementen tezamen (A4+A3+A1) gelijk of groter is dan 0,84

of

Als op de peildatum de BC-ratio van alle 3 elementen tezamen (A4+A3+A1) gelijk of groter is dan 0,5

en

de trend (5 jaars gemiddelde) van de KPIs:

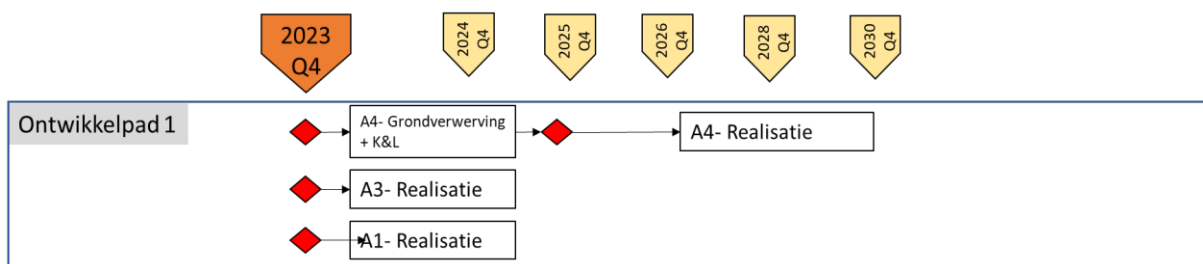
- "Gronduitgifte" groter is dan 25 ha;

en

- "Bevolkingsgroei" is positief;

Dan worden alle 3 elementen Axel – Zelzate (A4), Zuidoost boog (A3) en Noordelijke aansluiting Zandeken (A1) aangelegd.

De 3 elementen zijn uiterlijk 2030 in dienst. Schematisch ziet de planning er als volgt uit:



Ontwikkelpad 2

Als op de peildatum de BC-ratio van alle 3 elementen tezamen (A4+A3+A1) kleiner is dan 0,5 maar groter dan 0,3

en

de trend (5 jaars gemiddelde) van de KPIs:

- "Gronduitgifte" groter is dan 20 ha;

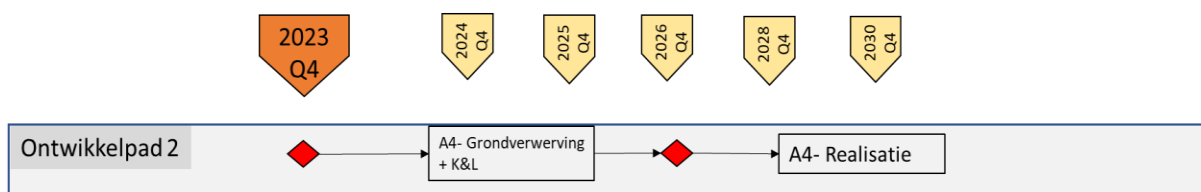
en

- "Bevolkingsgroei" is positief;

Dan wordt Axel – Zelzate (A4) direct aangelegd en is uiterlijk 2030 in dienst.

De planning voor de elementen A1 en A3 wordt aangepast aan de ontwikkeling van de KPIs. Op dit moment is daar geen uiterste realisatiedatum voor te geven.

Schematisch ziet de planning er als volgt uit:



Ontwikkelpad 3

Als op de peildatum:

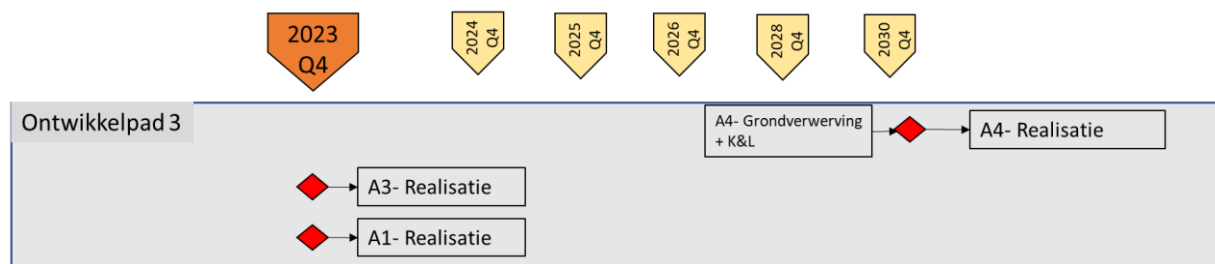
- de BC-ratio van alle 3 elementen tezamen (A4+A3+A1) groter is dan 0,1

en

- de BC-ratio van de 2 elementen A3+A1 tezamen groter is dan 0.3

Dan worden direct de Zuid-oostboog (A3) en de uitbreiding en noordelijke aansluiting bundel Zandeken (A1) aangelegd en gaan deze in 2027 in dienst. De ontwikkeling van alle KPIs bepaalt of en wanneer maatregel Axel-Zelzate (A4) wordt aangelegd.

Schematisch ziet de planning er als volgt uit:



Ontwikkelpad 4

Dit pad wordt gevolgd indien op de peildatum er geen enkele ontwikkeling is geconstateerd in het North Sea Port District die een investering kan onderbouwen. In deze situatie wordt het project stilgelegd voor onbepaalde tijd.

Voor elk ontwikkelpad is een kostenoverzicht ingevoegd in bijlage II.

Samenvatting ontwikkelpaden en keuze

De onderstaande tabel geeft een samenvatting van de eerder beschreven voorwaarden om een bepaald ontwikkelpad te kiezen.

Ontwikkelpad	BC-ratio A4+A3+A1	BC-ratio A3+A1	KPI Gronduitgifte 5jaars gemiddelde	KPI bevolkingsgroei 5jaars gemiddelde
1 = A4+A3+A1	≥ 0.84	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
	≥ 0.5	n.v.t.	≥ 25 ha/jr	≥ 0
2 = A4	≥ 0.3	n.v.t.	≥ 20 ha/jr	≥ 0
3 = A3+ A1	≥ 0.1	≥ 0.3	n.v.t.	n.v.t.
4 = project on hold	<0.3	<0.3	Geen enkele KPI toont positieve ontwikkeling	

De ontwikkelpaden geven de richting aan van de op basis van de (ruimtelijk-economische) ontwikkelingen te maken keuzes. Indien één KPI niet (volledig) gehaald wordt, terwijl de andere KPI's wel gehaald worden, treden partijen met elkaar in overleg. Op basis van redelijkheid en billijkheid zal dan worden bepaald op welke wijze invulling gegeven kan worden aan de ambities en doelstellingen, zoals vastgelegd in de intentieverklaring en wat de gevolgen van die situatie zijn voor het te kiezen ontwikkelpad. Indien geen overeenstemming kan worden bereikt, wordt teruggevallen op het eerstvolgende ontwikkelpad.

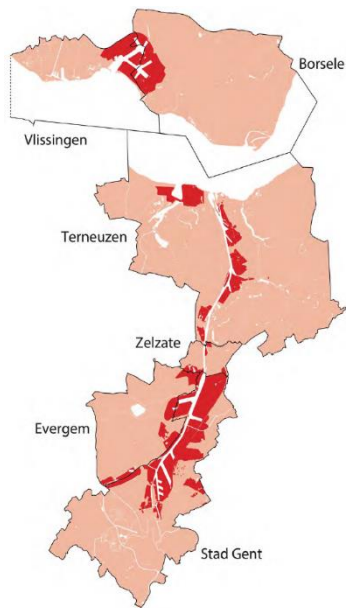
Indien besloten wordt tot een lager ontwikkelpad, blijft de mogelijkheid om in de toekomst op basis van de in de intentieverklaring overeengekomen principes, uitgangspunten en criteria te beoordelen of het naasthogere ontwikkelpad gerealiseerd kan worden.

De (ruimtelijk-)economische gevolgen van de huidige Coronacrisis zullen (zeer waarschijnlijk) leiden tot tijdelijke, uitzonderlijke effecten. Ook hierover treden partijen met elkaar in overleg en zal op basis van redelijkheid en billijkheid worden beoordeeld hoe deze effecten op de ontwikkelpaden worden gewaardeerd.

Monitoring en KPIs

Na ondertekening van deze intentieverklaring begint de implementatie van het monitoringssysteem voor het tracken van KPIs. Elk jaar worden de Kritieke Prestatie Indicatoren gemeten.

De KPIs worden gemeten binnen het North Sea Port District en wordt begrensd door de gemeenten Vlissingen, Borsele, Terneuzen, Zelzate, Everge en stad Gent.



KPI: Gronduitgifte

Doel	Aantoonbaar maken dat North Sea Port een groeiende haven is en daardoor een groei bestendige spoorverbinding nodig heeft.
Definitie	Het aantal uitgegeven ha in het North Sea Port District. Meting per jaar en het vijfjaarlijks voortschrijdend gemiddelde.
Bron	Data North Sea Port

KPI: Bevolkingsgroei totaal

Definitie	Het aantal inwoners in de regio begrensd door NSPD. De bevolkingsgroei wordt gemeten in de gemeenten Borsele, Terneuzen, Vlissingen, Gent, Evergem en Zelzate. Toename in aantal en %. Meting per jaar en het vijfjaarlijks voortschrijdend gemiddelde.
Opmerkingen	Door het aantal mensen woonachtig binnen NSPD te nemen is er een verband met economische groei. De groei is ook een KPI t.b.v reizigersvervoer.
Bron	CBS/Statbel/ gemeenten. Totaal en het vijfjaarlijks voortschrijdend gemiddelde.

KPI: Ton goederen zee- en binnenvaart

Doel	Aantoonbaar maken dat North Sea Port een groeiende haven is en daardoor een groeibestendige spoorverbinding nodig heeft
Definitie	Het aantal overgeslagen tonnen zeevaart en binnenvaart per jaar in de havens van North Sea Port zoals geregistreerd in het havenmanagementsysteem Enigma. Meting per jaar en het vijfjaarlijks voortschrijdend gemiddelde.
Opmerkingen	Cijfers betreffen het hele havendistrict
Bron	Enigma

KPI: Aantal treinen in havengebied

Doel	Aantonen groei spoorvervoer
Definitie	Aantal treinen tijdens werkdagen, d.w.z. van maandag 0.00h tot vrijdag 24.00h per locatie en dagdeel (dag, avond, nacht). Meting op 4 locaties die inzicht geven in de belasting van het spoornetwerk in de Kanaalzone. Meting per jaar en het vijfjaarlijks voortschrijdend gemiddelde.
Locaties	De volgende locaties zijn van belang om inzicht te krijgen in de belasting van het netwerk <ul style="list-style-type: none"> • passage van de brug Sluiskil <ul style="list-style-type: none"> ○ een meetpunt tussen de toe leidende wissels ○ bron ProRail • alle treinen van en naar Nederland <ul style="list-style-type: none"> ○ een meetpunt ten noorden van Zelzate maar ten zuiden van Sas van Gent ○ bron Prorail of Infrabel • totaal aan treinen westelijke sporen <ul style="list-style-type: none"> ○ een meetpunt ten noorden van km 14.000 maar ten zuiden van aansluiting Zandeken ○ bron Infrabel • totaal aan treinen westelijke sporen <ul style="list-style-type: none"> ○ ter hoogte van Y Henry Farmanstraat (zuidelijk splitsing) ○ bron Infrabel
Opmerkingen	Opvragen bij Infrabel/ProRail /starten met meten op locaties die het meest gewenst zijn om later het meetsysteem uit te kunnen breiden naar andere locaties in het havengebied.
Bron	Analyse door ProRail/Infrabel/North Sea Port. Optioneel zelf meten waar data van ProRail en/of Infrabel niet beschikbaar is of niet voldoet aan de definitie.

KPI: Beschikbaarheid brug Sluiskil

Doel	Bepalen beschikbaarheid van de Sluiskilbrug voor het spoorvervoer.
Definitie	Aantallen brugopeningen en spreidingen per dagdeel. Duur openstaande brug en spreiding Aantallen storingen en duur storingen (MTBF MTTR etc) Meting per jaar en het vijfjaarlijks voortschrijdend gemiddelde.
Opmerkingen	De beschikbaarheid van de brug is van belang op het moment dat er vervoer is. De gemiddelde beschikbaarheid op werkdagen wordt berekend, d.w.z. van maandag 0.00h tot vrijdag 24.00h
Bron	Analyse door North Sea Port en Rijkswaterstaat