

INTENTIEVERKLARING RAIL GHENT-TERNEUZEN

De vertegenwoordigers namens de Federale Overheidsdienst Mobiliteit & Vervoer, het Nederlandse Ministerie Infrastructuur en Waterstaat, het Vlaamse departement Mobiliteit & Openbare Werken, de Provincie Zeeland, de Provincie Oost-Vlaanderen, de gemeente Terneuzen, de Stad Gent, Infrabel, Prorail en North Sea Port,

gezamenlijk aan te duiden als: "Ondergetekenden",

bijeen in een bestuurlijke ronde tafel bijeenkomst over het project Rail Ghent-Terneuzen.

Overwegende dat:

- In het project 'Rail Ghent-Terneuzen' – met Europese cofinanciering – knelpunten, oplossingsrichtingen en investeringen in het spoornetwerk in het havengebied van North Sea Port tussen Gent (BE) en Terneuzen (NL) zijn onderzocht.
- De Europese Commissie heeft vastgesteld dat North Sea Port een belangrijke schakel vormt in de TEN-T en Railfreight Corridors North Sea Mediterranean, Rhine Alpine en North Sea Baltic. Het grensoverschrijdende karakter van de railopgave sluit goed aan op de inzet van zowel DG MOVE (Transport) als DG REGIO (Regio's) EU op 'cross border regions'. Rail Ghent-Terneuzen wordt erkend als relevant in het werkplan van de North Sea Mediterranean Corridor en in de werkdocumenten van CEF2.
- Het spoorproject een breed draagvlak heeft: naast de projectpartners North Sea Port, Gemeente Terneuzen, Stad Gent, Provincie Zeeland en Provincie Oost-Vlaanderen, hebben ProRail, Infrabel, een groot aantal bedrijven, koepelorganisaties VNO-NCW, VOKA en Economic Board Zeeland, vervoerders in de grensregio, de Vlaamse Overheid, Euregio Scheldemond en de gemeente Zelzate richting de Europese Commissie de aanpak en de oplossingsrichting voor de problematiek ondersteunt. Ook de Belgische Federale overheid (FOD) en het Nederlandse Ministerie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben de Europese Commissie laten weten positief te staan tegenover de aanpak en de oplossingsrichting voor de problematiek, net als de Zeeuwse Milieufederatie.
- PORTIZ, (Port & Industry Zeeland), het havenbedrijf Zeeland Seaports en de Zeeuwse Milieufederatie in 2015 gezamenlijk hebben gekozen voor de "Duurzaamheidsambitie 2030"; een convenant dat in oktober 2015 door de partijen is ondertekend en aangeboden aan de staatssecretaris voor Infrastructuur en Milieu. In het convenant zijn doelstellingen afgesproken voor een modal shift, waarvoor spooraanpassingen en verbeterde ontsluiting van het gebied nodig is. De spoorverbinding Axel-Zelzate is hierin een belangrijke ambitie.
- In de Vlaams-Nederlandse Top van 2018 is gesproken over het project Rail Ghent-Terneuzen en het strategisch project 'Trein Gent – Terneuzen', dat met Vlaamse financiering en cofinanciering door de Provincie Oost-Vlaanderen en de Stad Gent de installatie van personenspoor in de grensoverschrijdende kanaalzone onderzoekt.
- Het Vlaamse Gewest en Nederland werken aan de verbetering van de grensoverschrijdende samenwerking, waartoe in mei 2019 een innovatief project is gestart. Daarin wordt onder meer gekeken naar hoe vergunningen, procedures en regelgeving in deze grensoverschrijdende experimenterregio beter op elkaar afgestemd kunnen worden. Daartoe is een bestuurlijke stuurgroep grensoverschrijdende samenwerking onder leiding van de voormalig vicepresident van de Raad van State, Dhr. Piet Hein Donner, en de gouverneur van Antwerpen, Mw. Cathy Berx, ingesteld.
- Het gebied rond Gent en Terneuzen zich meer en meer ontwikkelt tot één samenhangende grensoverschrijdende regio. Tegen deze achtergrond wordt onder de noemer 'North Sea Port district' verkend hoe de relaties op het gebied van mobiliteit, infrastructuur, milieu, duurzaamheid (energietransitie), arbeidsmarkt, leefbaarheid en veiligheid kunnen worden versterkt.
- Gezien het grensoverschrijdende karakter van het project om maatwerk wordt gevraagd waar het gaat om besluitvorming vanuit België en Nederland. In dat kader is het initiatief genomen voor bestuurlijke rondetafelgesprekken over de gezamenlijke (grensoverschrijdende) spooropgave. Deze gesprekken, waaraan nationale, federale en regionale overheden van Nederland en België deelnemen vonden op 26 juni 2019 en 8 november 2019 plaats. De gezamenlijke (grensoverschrijdende) spooropgave Rail Ghent-Terneuzen stond hierin centraal.

- Nederlandse en Belgische bestuurders van de Ronde Tafel de ambitie voor het gewenste eindbeeld onderschrijven; een dynamisch en florerend North Sea Port district. De bestuurders hebben een binationale werkgroep de opdracht gegeven om voorstellen hiervoor uit te werken. De afgesproken vervolgstappen, (1) het uitwerken van een adaptieve strategie vanwege de onzekerheid van het groeiscenario en de lange realisatietermijn met o.a. een monitoringssysteem, planning en inpassingsmaatregelen in het project R4, en (2) het afstemmen van financiële besluitvormingsprocessen, hebben zich in Nederland vertaald in afspraken die zijn gemaakt bij het BO MIRT van 20 november 2019.
- Op 25 november 2019 het debat over het MIRT in het Nederlandse parlement heeft plaatsgevonden dat heeft geresulteerd in een politieke bevestiging van het belang in het project Rail Ghent-Terneuzen. Dit is vastgelegd in de motie Schonis. Middels de motie verzocht het kamerlid Schonis de regering, om als onderdeel van de adaptieve strategie het project Rail Ghent-Terneuzen 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, en de Kamer over de voortgang hiervan te informeren. Op 3 december 2019 heeft de Tweede Kamer die motie met algemene stemmen aangenomen.
- Het Belgische Federaal Parlement op 11 juni 2020 unaniem een resolutie goedkeurde om samen met Nederland te werken aan een gemeenschappelijke visie voor het grensoverschrijdende spoornetwerk voor goederen en personen in de Kanaalzone tussen Gent en Terneuzen. Tevens werd verzocht om onmiddellijk te starten met de uitvoering van wat reeds beslist was voor spoorlijn L204: het afschaffen van overwegen op de spoorlijn en de start van potentieel- en haalbaarheidsstudies voor personenvervoer.

1. Ondergetekenden onderschrijven de volgende ambities, overwegingen en gewenste eindbeeld:

- A. Er is veel potentie om de regio rond Gent en Terneuzen te ontwikkelen als één grensoverschrijdende economische regio (North Sea Port district). Er is steeds meer sprake van 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 gegeneerd, met potentie voor verdere groei van de economie en de haven.
- B. De fusie in 2018 van Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports tot North Sea Port versterkt deze ontwikkeling. Hierdoor ontstond één grensoverschrijdende haven, de nummer 3 van de Europese havens op vlak van toegevoegde waarde (14,5 miljard euro), goed voor bijna 100.000 banen in ongeveer 525 bedrijven.
- C. De potentie van het grensoverschrijdende North Sea Port district en de ambities voor het klimaat vereisen een optimaal grensoverschrijdend spoornetwerk. Voor de groeiende haven is een optimale bereikbaarheid van levensbelang. Multimodaliteit is daarbij het sleutelbegrip: ontsluiting via de weg, het water, het spoor en met buisleidingen.
- D. Naast economische motieven zijn het verbeteren van duurzaamheid en leefbaarheid van groot belang. Tegen die achtergrond zetten zowel het havenbedrijf als de regionale, landelijke en Europese overheden in op een "modal shift", een daling van het vervoer over de weg ten gunste van duurzame alternatieven als spoor en binnenvaart.
- E. Omdat sprake is van een grensoverschrijdend havengebied en spoornetwerk is het nodig dat de knelpunten en oplossingsrichtingen ook grensoverschrijdend worden aangepakt. Dit vraagt om maatwerk en samenhangende besluitvorming.
- F. Daarbij wordt aangesloten bij de ambitie om grensoverschrijdend personenvervoer tussen Gent en Terneuzen mogelijk te maken. Personenvervoer kan bijdragen 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. In de verdere uitwerking van de mogelijkheden voor personenvervoer zijn duurzame en innovatieve oplossingsrichtingen in beeld, waaronder de inzet van waterstoffreinen.

2. Ondergetekenden onderschrijven het belang om gebleken infrastructurele knelpunten op te lossen:

- A. In de Kanaalzone Gent-Terneuzen is sprake van belangrijke knelpunten in het spoornetwerk op het gebied van capaciteit, betrouwbaarheid, bedrijfszekerheid en efficiëntie, waardoor kansen voor groei en modal shift blijven liggen. Het spoor is niet redundant via linker- en rechteroever: de groei van spoortrafiëk moet

eenzijdig verwerkt worden op de linkeroever hetgeen druk op bestaande spoor en daarmee bestaande capaciteit legt.

- B. Daarnaast vormt de Sluiskilbrug in combinatie met de beperkte spoorcapaciteit op het Zeeuws-Vlaamse net op afzienbare termijn een cruciale bottleneck. De brug was in 2018, uitgaande van 260 werkdagen per jaar, gemiddeld 7,5 uur per dag niet beschikbaar voor het treinverkeer door passerend scheepvaartverkeer van en naar Terneuzen/Gent. Door de verwachte groei van het aantal scheepspassages door de ontwikkelingen van de Nieuwe Sluis en het Seine-Schelde project zal het aantal brugopeningen verder stijgen. Bij het huidige groeitempo van rail- en scheepvaartvervoer is de Sluiskilbrug zonder aanvullende maatregelen uiterlijk in 2030 aan zijn maximale capaciteit; vanaf dat moment kan de groei van het spoorgoederenvervoer niet meer worden geacommodeerd. Op werkdagen zal de brug gemiddeld 14 uur per etmaal open staan. Dit leidt ertoe dat twee duurzame modaliteiten (binnenvaart en rail) elkaar onwenselijk belemmeren.
- C. De bundel Zandeken (BE) is niet rechtstreeks ontsloten voor treinen van en naar Zeeuws-Vlaanderen. Ontwikkeling van de Axelse Vlakte (NL) en Kluisendok (BE) en optimale logistiek in de haven vragen een toekomstige uitbreiding van de bundel en een ontsluiting naar het Noorden.
- D. De treinen vanaf het bedrijventerrein Axelse Vlakte kunnen nu niet rechtstreeks het Europese spoorwegnet op; ze moeten nu "kop maken" in Terneuzen, hetgeen resulteert in minimaal 40 minuten tijdsverlies; dit los van de problematiek van de Sluiskilbrug als bedoeld onder 2B.
- E. 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.
- F. Alle grensoverschrijdend spoorvervoer, waaronder risicotransporten van onder meer Dow, doorkruist de kern Sas van Gent (NL) en zuidelijker daarvan, Zelzate (BE) en Rieme (BE).
- G. De ontwikkeling van de haven, achterlandinfrastructuur en groei van het regionaal bedrijfsleven gaan hand in hand. Bedrijven in het havengebied zien de noodzaak tot verduurzaming en optimaliseren van de logistiek in het havengebied daar knelpunten en kwetsbaarheid van het netwerk leiden tot vertraging en extra kosten en het belemmert uitbreiding en groei. Voor bedrijven en voor het realiseren van het gewenste eindbeeld is een goed functionerende en robuuste infrastructuur een vereiste.

3. *Ondergetekenden benoemen op basis van de uitgevoerde technische studies en de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse het volgende maatregelenpakket:*

- A. De knelpunten in capaciteit, betrouwbaarheid, bedrijfszekerheid en efficiëntie van het spoornetwerk in het havengebied kunnen worden weggenomen door een redundant spoorstelsel dat het havengebied van Gent en Terneuzen langs twee lijnen ontsluit. Dat stelsel kan worden gerealiseerd door aanleg van drie onderling gerelateerde infrastructurele werken:
 - I. 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.
 - II. Een noordelijke ontsluiting en uitbreiding van de bundel Zandeken vergroot de capaciteit op de westoever van het kanaal en optimaliseert de logistiek in het havencomplex.
 - III. Een zuid-oostboog 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, waarmee het niet langer noodzakelijk is om "kop te maken" in Terneuzen.
- B. De ondergetekenden stemmen in met het nastreven van de ambitie voor regionale groei en de ontwikkeling van een dynamisch en florerend North Sea Port district. Om de ambitie te bewerkstelligen is een adequate spoorontsluiting essentieel. De ondergetekenden hebben gezamenlijk een passend adaptief systeem uitgewerkt voor het realiseren van die ambitie, waaronder een monitoringsysteem met Kritische Prestatie Indicatoren, voorwaarden en ingebouwde besluitvormingsmomenten.

4. *Ondergetekenden spreken af:*

- A. De kosten van het project Rail Ghent-Terneuzen betreffen de nadere uitwerking van de plannen, de aanleg en het beheer en onderhoud gedurende 30 jaar.
- B. De kosten voor de nadere uitwerking van de plannen en aanleg van de combinatie Zuid-oostboog, uitbreiding en noordelijke aansluiting bundel Zandeken en missing link Axel-Zelzate zijn in totaal geraamd op

197,4 miljoen euro (exclusief BTW, prijspeil 2020), zie bijlage I 'Toelichting op de totstandkoming van de bekostiging' van deze intentieverklaring.

- C. Ondergetekenden stemmen in met de toepassing van het uitgewerkte adaptieve systeem, waaronder het monitoringssysteem met Kritische Prestatie Indicatoren, zoals uiteengezet in bijlage II 'Toelichting op de ontwikkeling van het adaptieve systeem' van deze intentieverklaring. Aanleg van de inframaatregelen is afhankelijk van (regionale) economische ontwikkeling die wordt gemonitord aan de hand van een aantal Kritische Prestatie Indicatoren (KPI's). Aan de hand van de KPI's wordt de keuze voor ontwikkelpaden bepaald op basis waarvan bestuurlijke besluitvorming plaatsvindt. De kosten die gepaard gaan met de verschillende ontwikkelpaden zijn als volgt:
- I. Ontwikkelpad 1: de kosten voor aanleg van de combinatie Zuid-oostboog, uitbreiding en noordelijke aansluiting bundel Zandeken en missing link Axel-Zelzate bedragen € 197.400.000,00
 - II. Ontwikkelpad 2: de kosten voor aanleg van missing link Axel-Zelzate en de plankosten van de Zuid-oostboog en de uitbreiding en noordelijke aansluiting bundel Zandeken bedragen € 158.705.000,00
 - III. Ontwikkelpad 3: de kosten voor aanleg van de uitbreiding en noordelijke aansluiting bundel Zandeken, de Zuidoost-boog en de plankosten voor missing link Axel-Zelzate bedragen € 51.643.000,00
 - IV. Ontwikkelpad 4: de plankosten voor de Zuid-oostboog, uitbreiding en noordelijke aansluiting bundel Zandeken en missing link Axel-Zelzate bedragen € 12.948.000,00. In dit ontwikkelpad worden geen kosten gemaakt voor de aanleg van inframaatregelen.
- De plankosten in bovenstaande ontwikkelpaden betreffen kosten voor planvoorbereiding. 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.
- D. Ondergetekenden stemmen in met het principe van een kostenverdeling waarbij België en Nederland elk 50% van de kosten dragen voor de nadere uitwerking van de plannen en aanleg, indien aan de voorwaarden van het adaptieve systeem wordt voldaan, waaronder bestuurlijke besluitvorming over het nemen van de volgende stap.
- E. In België wordt door de betrokken Belgische partijen (de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Infrabel, het Vlaamse Gewest, Provincie Oost-Vlaanderen en de Stad Gent) gezamenlijk gezocht naar een gepaste verdeling van de bijdrage tussen één of meerdere partijen. In Nederland wordt door de betrokken partijen (Ministerie van I&W, de Provincie Zeeland, Gemeente Terneuzen en North Sea Port) gezamenlijk gezocht naar een gepaste verdeling van de bijdrage tussen één of meerdere partijen. Een mogelijke bijdrage van North Sea Port als vertegenwoordiging van het regionale bedrijfsleven betreft zowel een Belgische als Nederlandse bijdrage. Bovendien, zoals beschreven onder 4K, hebben de betrokken partijen de intentie om gezamenlijk een aanvraag in te dienen voor een Europese bijdrage.
- F. De federale Belgische overheid, de Vlaamse overheid en Infrabel bereikten een principieel akkoord om een bedrag van 10,8 miljoen euro te reserveren voor de aanleg van spoorkokers ter hoogte van Zelzate in het kader van het R4WO project. Dit akkoord zal nog geformaliseerd worden door de ondertekening van een bijkomend uitvoerend samenwerkingsakkoord tussen de federale en Vlaamse overheid, waarbij rekening moet gehouden worden met enerzijds de mogelijke impact van de Corona crisis op de omvang van het budget en anderzijds met de impact van deze beslissing op de toepassing van de gewestelijke verdeelsleutel voor spoorinvesteringen. Deze investering voor een bedrag van € 10,8 miljoen is noodzakelijk voor een latere aanleg van een spoorverbinding tussen Zelzate en Terneuzen zoals vooropgesteld binnen project Rail Ghent-Terneuzen. De Nederlandse Rijksoverheid heeft in het kader van de compensatieregeling Marinierskazerne besloten als onderdeel van een eerste stap van de adaptieve strategie, als bedoeld in 4C, reeds een bedrag van € 15 miljoen te reserveren voor project Rail Ghent-Terneuzen. Deze bijdrage wordt vastgelegd in november 2020 in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.
- G. Ten behoeve van het uitvoeren van het onder 4C genoemde adaptieve systeem, stemmen de ondergetekenden in met het starten van de verdere uitwerking van de in dat adaptieve systeem genoemde 3 infrastructurele werken, verder voortbouwend op de reeds uitgevoerde technische studies en de vastgestelde Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Hiertoe stellen de Belgische overheden en het Nederlandse ministerie van I&W ieder een bedrag van 2 miljoen euro ter beschikking. Langs Belgische kant doen de federale en Vlaamse overheid hiervoor een beroep op de middelen die reeds vastgelegd werden in het Strategisch Meerjaren Investeringsplan 2018-2031 voor het project L204. Langs Nederlandse kant wordt een beroep gedaan op de gelden die in het kader van het compensatiepakket Marine Kazerne Vlissingen zijn

toegezegd. De bijdrage van de onderscheidene partijen vormt een voorschot op de uiteindelijke bekostiging. North Sea Port voert de regie over de uitwerkingsfase.

- H. De bekostiging van de resterende stadia van de uitwerking van de plannen die volgt op het eerste stadium, zoals bedoeld onder 4G, en de voorstellen voor de bekostiging van de realisatie zullen na (separate) bestuurlijke besluitvorming worden vastgesteld aan Nederlandse zijde in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport en aan Belgische zijde in het (Strategisch) Investeringsplan (SMIP/MIP). Het op te nemen bedrag voor realisatie wordt mede gebaseerd op de keuze voor het ontwikkelpad, zoals dat resulteert op basis van het adaptieve systeem, zoals opgenomen onder 4C. In bijlagen III en IV is het financieel arrangement tot de middelen nader toegelicht.
- I. Bepaling van de meerkosten vindt plaats bij de start van de realisatie van de betreffende aanpassing of vervanging, op basis van de raming. Op basis van de werkelijke kosten zal een eindafrekening plaatsvinden als de betreffende aanpassing of vervanging is afgerond.
- J. Indien door de EU een bijdrage wordt verleend voor project Rail Ghent-Terneuzen worden de bijdragen van de Belgische en Nederlandse overheden naar rato van de projectkostenverdeling verminderd. Namens de ondergetekenden neemt North Sea Port het initiatief voor een dergelijke subsidieaanvraag.
- K. In de nadere uitwerking van de plannen:
 - I. Worden de ramingen, genoemd onder 4B, 4C en 4H nader gepreciseerd.
 - II. Wordt gezocht naar optimaliseringsmogelijkheden ten aanzien van het design en inpassing van de drie inframaatregelen Zuid-oostboog, uitbreiding en noordelijke aansluiting bundel Zandeken en missing link Axel-Zelzate.
 - III. Wordt gezocht naar optimaliseringsmogelijkheden ten aanzien van de kosten van aanleg, infrastructureel beheer en onderhoud.
 - IV. Wordt onderzocht of een financieringsconstructie in één of andere contractvorm wenselijk is.
- L. Ondergetekenden streven ernaar om tijdens de nadere uitwerking van de plannen concrete afspraken te maken over de kostenverdeling voor het infrastructureel beheer en onderhoud voor de periode van 70 jaar die aanvangt na afloop van de periode van 30 jaar zoals genoemd onder 4A. Deze afspraken worden gebaseerd op de in de nadere uitwerking van de plannen op te stellen kostenraming. België en Nederland zullen in ieder geval twee jaar voor het aflopen van de 30-jarige periode concrete afspraken hebben gemaakt betreffende de kostenverdeling van beheer en onderhoud van de infrastructuur binnen Rail Ghent-Terneuzen.
- M. Een keuze voor financieringsconstructies kan enkel op basis van consensus tussen Nederland en België geschieden. Indien wordt gekozen voor een financieringsconstructie moet rekening worden gehouden met de staat van oplevering van de infrastructuur na 30 jaar.
- N. Vanuit de resultaten uit het haalbaarheidsonderzoek naar de mogelijkheden voor personenvervoer worden de oplossingen, waar kansrijk, verder uitgewerkt.

5. *Wijzigingen en onvoorziene omstandigheden*

- A. Deze intentieverklaring kan slechts door Ondergetekenden gezamenlijk schriftelijk worden gewijzigd of aangevuld.
- B. De ondergetekenden treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen waaronder begrepen wijzigingen in relevante regelgeving en jurisprudentie welke van dien aard zijn dat naar de maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van deze intentieverklaring niet mag worden verwacht.
- C. Op deze intentieverklaring is voor zover de uitvoering plaatsvindt op Belgisch grondgebied, de Belgische wetgeving van toepassing. Voor zover de uitvoering plaatsvindt op Nederlands grondgebied, is de Nederlandse wetgeving van toepassing.

Getekend te, op 2021,

De Minister van Mobiliteit en Vervoer van België,

De Staatssecretaris van het Ministerie van
Infrastructuur en Waterstaat van Nederland,

Dhr. Georges Gilkinet

Mw. Stientje van Veldhoven

De Minister van Mobiliteit en Openbare Werken van
het Vlaamse Gewest,

De Gedeputeerde van de Provincie Zeeland,

Mw. Lydia Peeters

Dhr. Harry van der Maas

De Gouverneur van de Provincie Oost-Vlaanderen,

Eerste gedeputeerde van de Provincie Oost-
Vlaanderen,

Mw. Carina Van Cauter

Dhr. Kurt Moens

De griffier van de Provincie Oost-Vlaanderen,

De Burgemeester van de Gemeente Terneuzen,

Dhr. Steven Ghysens

Dhr. Jan Lonink

De Burgemeester van de Stad Gent, als de voorzitter
van de gemeenteraad (bij delegatiebesluit van 26
november 2019),

Algemeen directeur namens Stad en OCMW Gent,

Dhr. Mathias De Clercq

Mw. Mieke Hullebroeck

De CEO van Infrabel,

De CEO van ProRail,

Dhr. Benoît Gilson

Dhr. John Voppen



De CEO van North Sea Port,

Dhr. Daan Schalck