



Rail Ghent Terneuzen

Terrein: ☒ Infrastructuur ☐ R&D en innovatie ☐ Kennisontwikkeling

Indienend departement: Infrastructuur en Waterstaat

Deelnemende partijen: provincie Zeeland, North Sea Port

Contactpersoon 1: _____

Contactpersoon 2: _____

Contactpersoon 3: _____

Aantal bijlagen: 9 (inclusief MKBA)



1 Abstract

Efficiënte duurzame logistiek is cruciaal voor de havenindustrie in een leefbare, duurzame en economisch belangrijke havenregio. North Sea Port is qua toegevoegde waarde van 12,5 miljard euro de 3e haven van Europa met een arbeidsmarkt voor 100.000 personen. Optimalisatie van spoorinfrastructuur zowel in de haven als aantakking op het nationale en internationale spoornetwerk is essentieel. Ontsluiting van het grensoverschrijdende havengebied via het spoor is nu niet op orde waardoor economische- en duurzaamheidskansen niet worden gerealiseerd. Ook door grensoverschrijdend personenvervoer tussen Gent en Terneuzen wordt bijgedragen aan het verbinden van twee arbeidsmarkten en bereikbaarheid van bedrijven en woonkernen in het havengebied. Voor North Sea Port is het essentieel om aanleg van grensoverschrijdende spoorinfrastructuur te realiseren want:

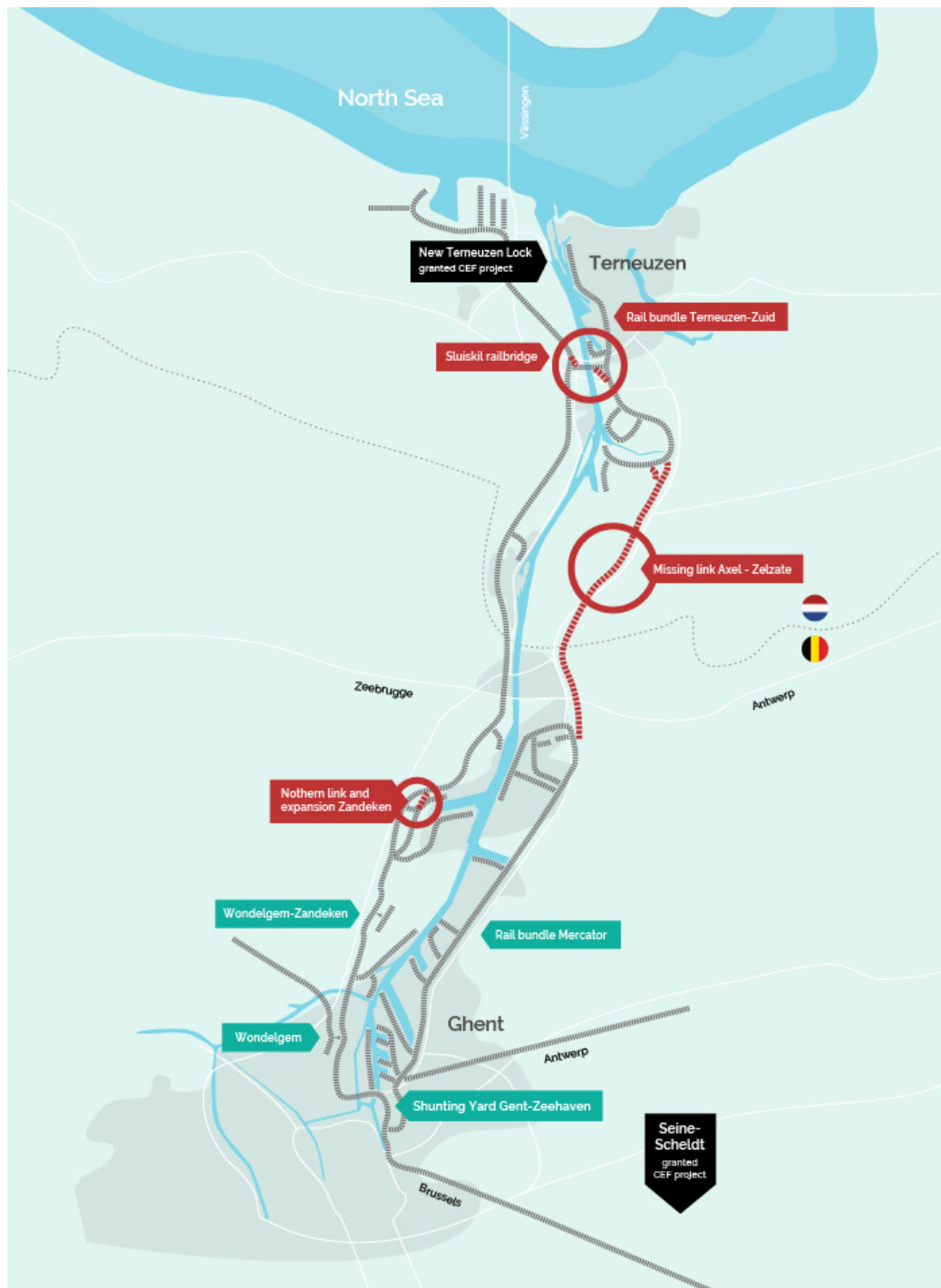
- Er is nu ontoereikend duurzaam spoorproduct (9% van modal split met ambitie naar 15%);
- Er is sprake van missing link in een belangrijke logistieke Noord-Zuid Corridor;
- Er zijn kansen voor de economische, duurzaamheids- en leefbaarheidsambities.

Het ontknopen van de bottlenecks in de spoorinfrastructuur in de Kanaalzone is essentieel en realisatie van de "missing link" tussen Gent/Zelzate en Terneuzen cruciaal voor de economische modal shift potentie.

Realisatie van het project Rail Ghent Terneuzen betekent, dat naast het oplossen van een aantal knelpunten, belangrijke kansen worden benut die bijdragen aan doelstellingen van het Groeifonds omdat het winst oplevert:

- Duurzaamheidswinst: zoals vermijden wegtransport 8.500 vrachtwagens/maand, vergelijk forse verlaging CO₂ uitstoot (80% vermindering ton/km) en filevermindering met 4,5 kilometer/dag;
- Werkgelegenheidswinst: impact werkgelegenheid variërend van 3114 (laag scenario) tot maximaal 6044 Fte's (hoog scenario);
- Economische winst: strategisch belang duurzame groei haven van nationaal belang (Havennota 2020-2030) en havenontwikkeling van North Sea Port als economische motor;
- Winst grensoverschrijdende samenwerking: economisch en maatschappelijke samenwerking met België/Vlaanderen.

De geraamde kosten bedragen € 197,4 mln. België en Nederland zijn overeengekomen de kosten 50-50 te verdelen, dus beiden (afgerond) € 100 mln. In Nederland is door I&W € 15 mln. gereserveerd in het pakket ter compensatie van de Marinierskazerne. Resteert een financiering aan Nederlandse zijde van € 85 mln.



- Noordelijke ontsluiting & uitbreiding bundel Zandeken (BE)
- Zuidoost-boog spoor ten oosten van Sluiskilbrug (NL)
- Nieuwe verbinding oostoever tussen Axel (NL) - Zelzate (BE)

2 Strategische onderbouwing

2.1 Relevant terrein

Nationaal belang North Sea Port

Het ministerie van IenW gaat in de Havennota (p.8 Havennota) uit van vijf havens van nationaal belang die prioriteit hebben. Het nationale belang wordt bepaald op basis van de op- en overslag van goederen en de bijdrage aan de nationale economie en werkgelegenheid. Dit zijn Rotterdam, Moerdijk, Amsterdam/Noordzeekanaalgebied, Groningen (Eemshaven en Delfzijl) en North Sea Port (in Nederland: Vlissingen en Terneuzen). De Rijksoverheid wil deze havens als een geïntegreerd systeem beschouwen om hun economische betekenis voor Nederland in de toekomst gericht te kunnen versterken. In de aanbestedingsbrief van november 2020 van het kabinet bij de Havennota wordt nog eens extra benadrukt dat de Havennota voor investeringen in bereikbaarheid uitgaat van vijf havens van nationaal belang, waaronder North Sea Port. In de Havennota (p. 51) geeft het kabinet vervolgens aan dat uitvoering van gezamenlijke acties omtrent Rail Ghent Terneuzen de inzet van havenbeleid is.

Ook heeft het kabinet in haar Omgevingsvisie aangegeven dat integrale opgaven samenkomen in de havens en heeft daartoe acht NOVI-gebieden aangewezen, waaronder de haventransitie in Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone (North Sea Port). In de NOVI-gebieden worden integrale vraagstukken omtrent ruimtelijke ordening, milieu, geluid en andere maatschappelijke opgaven samen met de havens opgepakt onder o.m. voor de inrichting van een duurzame leefomgeving. Het spoor Rail Ghent Terneuzen is een opgave, die in het NOVI-plan vanuit de regio in samenspraak met het kabinet is vastgesteld.

Railinfrastructuur

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 spoorsysteem, een ringstructuur, dat het havengebied van Gent en Terneuzen langs twee lijnen ontsluit. Daarmee wordt ook de bottleneck Sluiskilbrug opgelost. De toename van scheepvaart en spoorwegverkeer leiden tot een capaciteitstekort in 2028. Daarnaast biedt de aanpassing van de railinfrastructuur ook kansen voor het reizigersvervoer.

Door de investering in de railinfrastructuur in het havengebied wordt enerzijds voorkomen dat door de noodzakelijke en voorgenomen groei van het railgoederenvervoer knelpunten op het spoornetwerk ontstaan door overbelasting, veelvuldige brugopeningen en calamiteiten. Anderzijds levert die investering de mogelijkheid voor én economische groei én een duurzame ontwikkeling in het gebied.

2.2 Probleemanalyse

De regio rond Gent en Terneuzen ontwikkelt zich 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 gegenereerd, met potentie voor verdere groei van de economie en de haven.

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.

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.

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.

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. 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. De mogelijkheden voor reizigersvervoer worden onderzocht in een door België opgezette en uit te voeren studie Trein Gent Terneuzen.

2.3 Doelstelling

Het gebied op de as Gent–Terneuzen kan steeds meer beschouwd worden als één economisch systeem. Daarom is door de betrokken overheden in de regio ingezet op de ontwikkeling van een North Sea Port District.

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: 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.

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.

Een zuid-oostboog in het spoor ten oosten van de Sluiskilbrug zorgt ervoor dat treinen van en naar de Axelse Vlakke (NL) rechtstreeks het Europese spoorweginet op kunnen, waarmee het niet langer noodzakelijk is om “kop te maken” in Terneuzen.

In de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA, Bijlage 8) is geschat 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 Ghent 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).

2.4 Voorgestelde oplossing

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.

Een Zuidoost-boog in het spoor ten oosten van de Sluiskilbrug zorgt ervoor dat treinen van en naar de Axelse Vlake (NL) rechtstreeks het Europese spoorwegnet op kunnen en het niet langer noodzakelijk is om 'kop te maken' in Terneuzen.

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. Tevens biedt deze verbinding kansen voor personenvervoer in het North Sea Port District.

2.5 Subsidiariteit

In de intentieverklaring (Bijlage 1: artikel 4.D) wordt uitgegaan van een 50-50 kostenverdeling tussen België en Nederland, omdat dat kansrijk en logisch is. Daarmee volgt de kostenverdeling globaal de verdeling van de verwachte economische baten. Uitgaande van een 50-50 kostenverdeling zijn de kosten van de verschillende ontwikkelpaden in kaart gebracht.

3 Planuitwerking

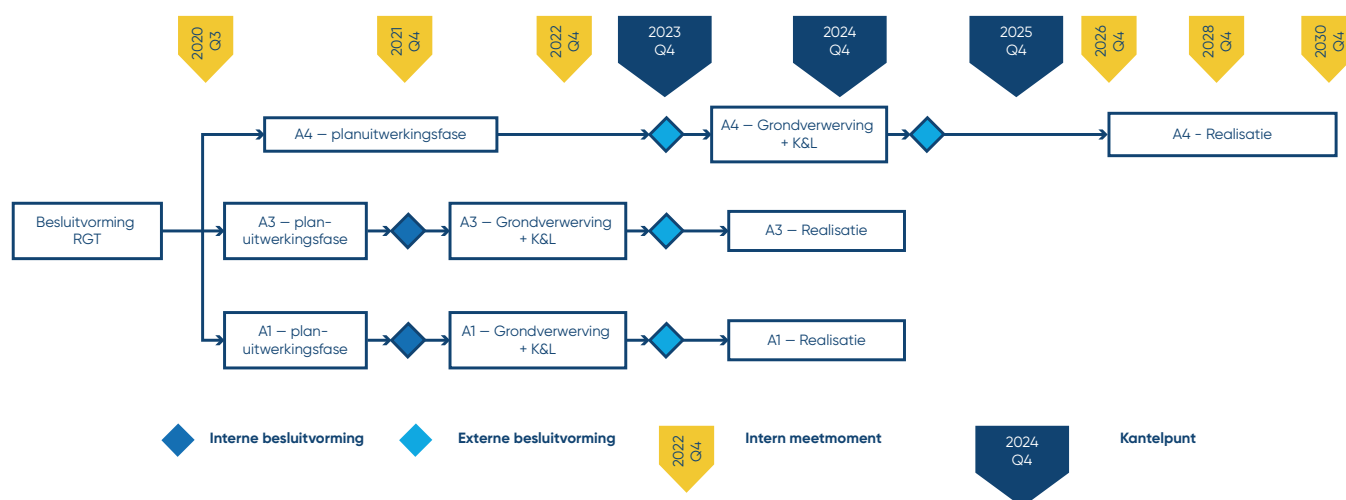
3.1 Projectplan

3.1.1 Activiteitenplannen

Er is gestart met de verdere uitwerking van de plannen. Dat moet uiteindelijk leiden tot het doorlopen van de wettelijk vereiste planuitwerking aan Nederlandse en Belgische/Vlaamse zijde. Het bestuurlijk vaststellen van zoveel mogelijk binationaal afgestemde procedures is één van de belangrijke stappen in het proces. Na

het doorlopen van de planuitwerking zal door de Nederlandse en de Belgische/Vlaamse overheden op basis van het afgesproken adaptieve systeem besloten worden over het te kiezen 'ontwikkelpad' en zullen de daarvoor benodigde financiële middelen beschikbaar (moeten) worden gesteld. Daarna kan de realisatie starten. De planuitwerkingsfase wordt uitgewerkt in een binationaal projectplan.

3.1.2 Fasering en planning



Bovenstaand schema geeft indicatief een aantal belangrijke beslistmomenten weer in de tijd. Naar verwachting kan in Q3/4 begonnen worden met de verdere uitwerking van de plannen. Wanneer de uitwerking van de noordelijke aansluiting Zandeken en de zuidoost-boog is afgerond, kan op basis van de uitkomsten van het adaptief systeem (economische groei) een besluit genomen worden over grondverwerving en het verleggen van kabels en leidingen ten behoeve

van die twee projectonderdelen. De planuitwerking van maatregel A4 loopt ondertussen door. Besluitvorming over realisatie is afhankelijk van de overeengekomen adaptieve planning en van het beschikbaar komen van financiële middelen uit België/Vlaanderen en Nederland. Indien voor realisatie van alle inframaatregelen wordt gekozen, zou de aanleg van de infrastructuur in de periode 2028-2030 kunnen zijn afgerond.

3.1.3 Monitoring en evaluatie

In de intentieverklaring is een adaptief systeem opgenomen en uitgewerkt (Bijlage 1, artikel 4.C en Bijlage 4), waaronder een monitoringssysteem met Kritische Prestatie Indicatoren. 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.

Het adaptieve systeem biedt mogelijkheid om in een latere fase bij te sturen indien de groei zich niet – of juist versneld – doorzet. Een monitoringssysteem, die de besluitvorming ondersteunt zodat tot adaptieve programmering van de oplossingen gekomen kan worden, is daarbij noodzakelijk.

In samenwerking met een binationale werkgroep zijn KPI's en ontwikkelpaden ontwikkeld. De keuze voor een ontwikkelpad wordt bepaald door de BC-ratio van dat ontwikkelpad, in combinatie met een aantal KPI's:

- Goederenvervoer – tonnage;
- Spoorverkeer – aantal treinen;
- Brug Sluiskil – ontwikkeling als knelpunt voor capaciteit spoor;
- Gronduitgifte – gerealiseerd of nog uit te geven areaal;
- Potentie reizigersvervoer – bevolkingsgroei.

Aan de hand van de KPI's wordt de trafiek en de economische ontwikkeling van het North Sea Port District jaarlijks gemeten. De ontwikkelpaden geven de richting aan van de te maken

keuzes, op basis van de (ruimtelijk economische) ontwikkelingen.

3.1.4 Deelnemende partijen

Om de knelpunten in het spoornetwerk te verhelpen, is in samenspraak tussen alle betrokken Nederlandse (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, provincie Zeeland, gemeente Terneuzen) en Belgische/Vlaamse partijen (Federale Overheidsdienst Mobiliteit & Vervoer, Vlaams departement Mobiliteit & Openbare Werken, provincie Oost-Vlaanderen, Stad Gent) en het grensoverschrijdende havenbedrijf North Sea Port een intentieverklaring ondertekend, waarin partijen hun gedeelde ambities hebben vastgelegd in een met als kernelementen:

- 50-50 verdeling Nederland en België en gezamenlijke subsidieaanvraag naar Europa;
- Een adaptief systeem van besluitvorming, zodat tijdig vrijgemaakte investeringen worden bevestigd;
- Kosten gecalculeerd op €197,4 mln gezamenlijk te dragen.

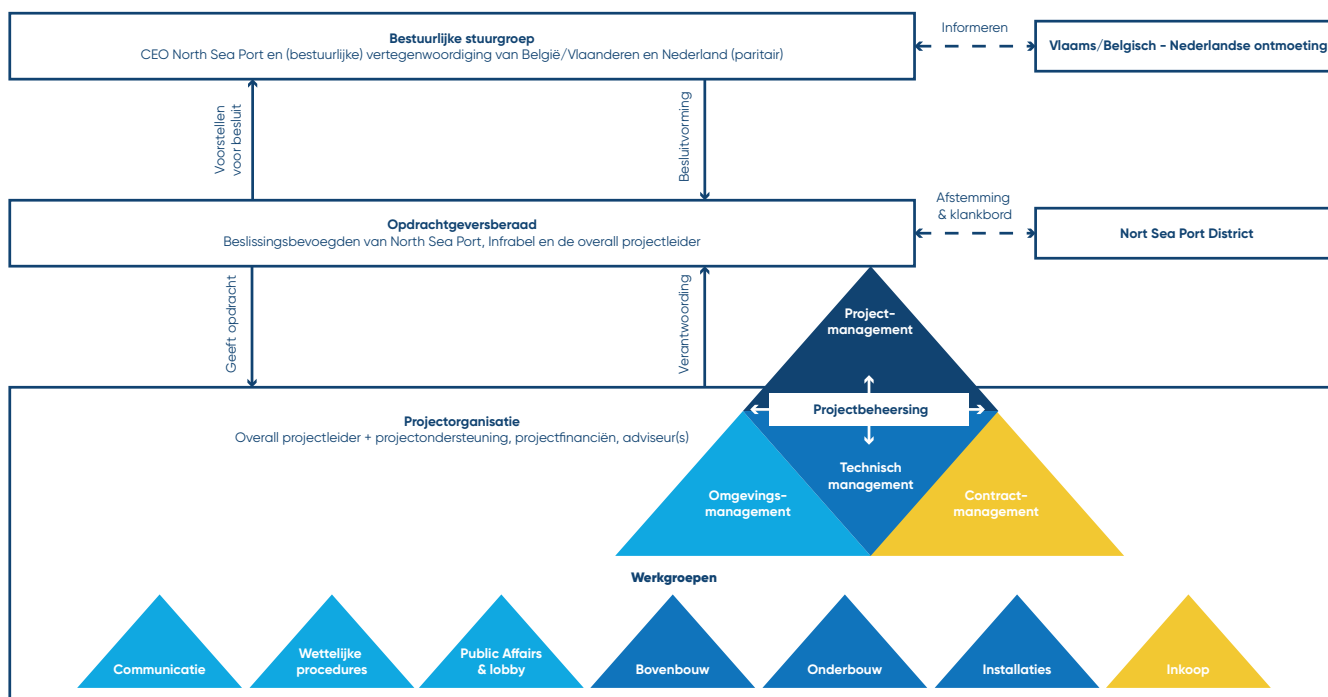
3.2 Samenwerking en governance

3.2.1 Governance en organisatie

Eind oktober/begin november zal naar verwachting onderstaande governancestructuur worden vastgesteld.

Bij het opzetten van de governancestructuur wordt ook gekeken naar het advies van de commissie Berx-Donner over grensoverschrijdende samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen bij infrastructurele werken en het daarover ingenomen kabinetsstandpunt, zoals verwoord in de brief van het kabinet aan de Tweede Kamer van 30 april 2021.

Voorstel inrichting externe projectorganisatie RGT voor de planuitwerkingsfase



3.2.2 Bemensing

De bemensing van de gezamenlijk projectorganisatie zal primair gebeuren vanuit ProRail, Infrabel en North Sea Port. Waar nodig zal beroep gedaan (kunnen) worden op andere organisaties en eventuele inhuur of uitbesteding.

3.2.3 Publieke stakeholders

De betrokken publieke stakeholders zijn in Nederland: het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie Zeeland en de gemeente Terneuzen. In België zijn dat de Federale Overheidsdienst Mobiliteit & Vervoer, het Vlaamse Departement Mobiliteit & Openbare Werken, de provincie Oost-Vlaanderen en de Stad Gent. Daarnaast zijn beide railinfrabeheerders ProRail en Infrabel betrokken. En tenslotte North Sea Port. Deze partijen hebben op 24 februari 2021 de intentieverklaring Rail Ghent Terneuzen ondertekend (Bijlage 1).

3.2.4 Belanghebbenden

Het project Rail Ghent Terneuzen heeft een breed draagvlak. Een groot aantal bedrijven (waaronder Volvo, DOW, Yara, Accelor Mital), koepelorganisaties VNO-NCW, VOKA en Economic Board Zeeland, vervoerders in de grensregio en Euregio Scheldemond hebben aangegeven positief te staan tegenover de aanpak en de oplossingsrichting. Ze hebben die steun meerdere malen expliciet kenbaar gemaakt. Ook de Zeeuwse Milieufederatie heeft zich positief uitgesproken. Zie ook Bijlage 7 voor de diverse steunverklaringen.

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.



3.2.5 Planspecifieke risico's

Voor het project is een eerste, voorlopige risico-inventarisatie opgesteld.

TOP 10 RISICO'S NA RISICO-INVENTARISATIE 09-07-2021		
1	52	RIS-0017 Onzekerheid over het spoortracé van Axel-Zelzate ter hoogte van de Leegstraat
2	80	RIS-0012 Onteigeningsprocedures kunnen erg duur en extreem traag blijken
3	70	RIS-0013 Evoluties in gerelateerde projecten zoals TGT, R4WO; CUST hebben een negatief impact op RGT
4	85	RIS-0001 Bezwaren tegen RGT worden ingediend
5	85	RIS-0016 Onzekerheid over het spoortracé van Axel-Zelzate ter hoogte van de Leegstraat
6	85	RIS-0018 Onzekerheid over het spoortracé van Axel-Zelzate ter hoogte van de Leegstraat
7	55	RIS-0006 Bekostiging voor volledige planuitwerkingsfase (12,9m) wordt vertraagd of blijft uit
8	55	RIS-0011 Milieu- en natuurproblematiek in beide landen kunnen leiden tot vertraging in uitvoering van plannen en realisatie
9	45	RIS-0005 Ontwikkeling van de externe projectorganisatie loopt vertraging op
10	45	RIS-0008 Gebrek aan capaciteit of kennis binnen NSP voor verdere ontwikkeling project

3.2.6 Intellectueel eigendom

n.v.t.

3.2.7 Praktische uitvoerbaarheid

Het project Rail Ghent Terneuzen is op zich een 'klassiek' infrastructuurproject. Overeenkomstig de MIRT-procedure zullen het technisch ontwerp en de raming verder moeten worden uitgewerkt, zodat op basis daarvan in een planuitwerkingsbesluit een definitieve keuze gemaakt kan worden. Daarvoor zullen de gebruikelijke wettelijke procedures doorlopen moeten worden. In de intentieverklaring (Bijlage 1: artikel 4) is overeengekomen te gaan werken aan de verdere uitwerking van de plannen. Daarvoor is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en door de Belgische federale en Vlaamse overheid ieder € 2 mln beschikbaar gesteld.

3.2.8 Juridische uitvoerbaarheid

Voor de uiteindelijke beslissing over de bekostiging zal in Nederland de procedure van het MIRT worden doorlopen. In België zal dat gebeuren in het (Strategisch) Investeringsplan. In Nederland en België zal daarnaast de fysieke inpassing geregeld moeten worden overeenkomstig de geldende wetgeving. In Nederland zal dat naar alle waarschijnlijkheid (afhankelijk van de datum van inwerkingtreding) de Omgevingswet zijn. In België gelden enigszins vergelijkbare procedures.

Onderzocht wordt, in lijn met de kabinetsreactie op het rapport van de Nederlands-Vlaamse bestuurlijke werkgroep "Grensbelemmeringen in integraal afwegingskader" (brief staatssecretaris BZK van 30 april 2021), of en hoe de verschillende procedures aan weerszijde van de grens kunnen worden geïntegreerd en/of op elkaar kunnen worden afgestemd.

4 Financiële onderbouwing

4.1 Begroting

In 2019/2020 is door Arcadis een integrale technische studie uitgevoerd naar de onderscheidende elementen van de railinfra (Bijlage 5). De kostenraming heeft een bandbreedte van +/- 20%. In mei 2020 is een aanvullende technische studie uitgevoerd, waarin een actualisatie van de eerdere technische studie heeft plaatsgevonden (Bijlage 6).

Kostenoverzicht inframesmaatregelen:

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

Conform de huidige inzichten is de realisatie van het project voorzien in de periode 2025 – 2030. Dit is echter afhankelijk van het verloop van de wettelijke procedures in Nederland en België.



4.2 Onderbouwing begroting

De uitgevoerde technische studies en de daarop gebaseerde ramingen zijn gebaseerd op de in Nederland gebruikelijke SSK-methodiek. Dat betekent, dat met de gebruikelijke opslagen en risicoberekeningen is gewerkt. Verwezen wordt naar Bijlagen 5 en 6.

4.2.1 Verwachte financiële bedragen

In de intentieverklaring (Bijlage 1) hebben de ondertekenaars ingestemd met het principe van een kostenverdeling tussen Nederland en België van ieder 50% (artikel 4.D). In Nederland zoeken het ministerie van I&W, de provincie Zeeland, de gemeente Terneuzen en North Sea Port gezamenlijk naar een gepaste verdeling van die bijdrage (artikel 4.E). Aan Belgische zijde is een vergelijkbare afspraak gemaakt. Daar wordt door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Infrabel, het Vlaamse Gewest, de provincie Oost-Vlaanderen en de Stad Gent gezamenlijk gezocht naar een gepaste verdeling.

4.3 Bekostigingsmix

4.3.1 Financiële bijdragen van deelnemende partijen

Verwezen wordt naar 4.2.1. Ter uitvoering van de compensatie voor de Marinierskazerne is in het MIRT € 15 mln. gereserveerd (Zuid Oostboog en kosten voor de planuitwerking) met het oog op start aanleg in 2025. Ook België heeft vergelijkbaar eerste middelen gereserveerd.

4.3.2 Zekerheid over bijdragen

De uiteindelijke bekostiging van wordt aan Nederlandse zijde uiteindelijk vastgesteld in het MIRT (artikel 4.H). In het MIRT is inmiddels al wel € 15 mln gereserveerd voor het project Rail Ghent Terneuzen. Aan Belgische zijde is een principieel akkoord bereikt om een bijdrage van € 10,8 mln te reserveren voor het project (Bijlage 1: artikel 4.F).

4.3.3 Passende bekostigingsmix

Publieke additionaliteit:

Zie de toelichting onder 4.3.1. De ondertekenaars van de intentieverklaring hebben daarnaast afgesproken gezamenlijk een aanvraag in te dienen voor een Europese bijdrage (Bijlage 1: artikel 4.E).

Met de kansenbenadering van het Groeifonds is er opportuniteit voor financiering door het Groeifonds. Niet alléén knelpunten worden opgelost met Rail Ghent-Terneuzen, maar er worden ook belangrijke kansen benut die bijdragen aan doelstellingen van het Groeifonds omdat het op een aantal terreinen winst oplevert.

- Duurzaamheidswinst: zoals vermijden wegtransport 8.500 vrachtwagens/maand, vergelijk forse verlaging CO₂ uitstoot (80% vermindering ton/km) en filevermindering met 4,5 kilometer/dag;
- Werkgelegenheidswinst: impact werkgelegenheid variërend van 3114 (laag scenario) tot maximaal 6044 Fte's (hoog scenario);
- Economische winst: strategisch belang duurzame groei haven van nationaal belang (nota Havennota 2020-2030) en havenontwikkeling van North Sea Port als economische motor;
- Winst grensoverschrijdende samenwerking: economisch en maatschappelijke samenwerking met België/Vlaanderen.

Om versnelling te realiseren naar de benutting van alle duurzaamheids- en economische kansen van het spoorproject, wordt voorgesteld een investering van 50% (het Nederlandse deel) van de totaal investering (197,4 mln euro, ex de gereserveerde 15 mln euro) door het Groeifonds. Hiermee kan, langs de lijnen van de intentieovereenkomst, de Nederlandse inbreng in het grensoverschrijdende project Rail Ghent Terneuzen worden gerealiseerd.

In de afgelopen periode zijn bij de Europese Unie de mogelijkheden van subsidiëring verkend. Informeel is aangegeven, dat een bijdrage uit CEF-gelden op zich kansrijk is. Zowel de plaats van de verbinding Rail Ghent Terneuzen in diverse Rail Freight Corridors als het grensoverschrijdende karakter van het project bieden kansen op een aanzienlijke Europese bijdrage. Voor het indienen van een aanvraag zal op voorhand een volledige financiering vanuit Nederland en België aanwezig moeten zijn. Een uiteindelijke toekenning is uiteraard afhankelijk van de beschikbaarheid van middelen en de verdeling

daarvan door de Europese Unie.

In de Intentieverklaring is overeengekomen, dat bij een eventuele bijdrage vanuit Europa de bijdrage van Nederland en België naar rato van de financiële bijdrage zal worden vermindert (Bijlage 1, artikel 4.J)

Private additionaliteit:

De aan te passen en aan te leggen railinfrastructuur betreft een onderdeel van de Nederlandse (en Belgische) hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI). Het HSWI is openbaar toegankelijk voor goederen- en (in de toekomst mogelijk) personenvervoer en daarvoor worden door ProRail toegangseisen gehanteerd. Investerings in het HSWI komen dus voor rekening van de nationale overheid. Daarin verschilt het project Rail Ghent Terneuzen niet van andere aanpassingen en uitbreidingen van de hoofdrailinfrastructuur. Dat betekent, dat er geen aanleiding is voor additionele private financiering. Wel zal voor het gebruik van de infrastructuur een gebruiksvergoeding moeten worden betaald.

Door Rebel is een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden van publiek/private samenwerking en van DBFM-constructies. De studie toont aan, dat een D&B-constructie voor dit project het meest voor de hand ligt. Een vorm van private (mede-)financiering is op grond van zowel de aard van het project als vanwege het binationale karakter en de daaruit voortvloeiende beperkingen niet reëel.

Overigens is in de intentieverklaring wel overeengekomen, dat als onderdeel van de bijdrage aan Nederlandse zijde onderzocht wordt of North Sea Port een bijdrage als vertegenwoordiger van het Belgische en Nederlandse bedrijfsleven kan leveren.

4.3.4 Financieel risico

In de intentieverklaring (Bijlage 1) hebben de ondertekenaars ingestemd met het principe van een kostenverdeling tussen Nederland en België van ieder 50% (artikel 4.D). In Nederland zoeken het ministerie van I&W, de provincie Zeeland, de gemeente Terneuzen en North Sea Port gezamenlijk naar een gepaste verdeling van die bijdrage (artikel 4.E). De bekostiging wordt aan Nederlandse zijde uiteindelijk vastgesteld in het MIRT (artikel 4.H). In dat kader zal ook besloten (moeten) worden over de risicoverdeling.

4.4 Uitfinanciering

4.4.1 Financieringslijnen

In de intentieverklaring (Bijlage 1) hebben de ondertekenaars ingestemd met het principe van een kostenverdeling tussen Nederland en België van ieder 50% (artikel 4.D). In Nederland zoeken het ministerie van I&W, de provincie Zeeland, de gemeente Terneuzen en North Sea Port gezamenlijk naar een gepaste verdeling van die bijdrage (artikel 4.E). De uiteindelijke bekostiging van wordt aan Nederlandse zijde uiteindelijk vastgesteld in het MIRT (artikel 4.H).

4.4.2 Open calls en aanbestedingen

n.v.t.

4.5 Niet structureel

De kostenraming van het project gaat uit van de nadere uitwerking van de plannen, de aanleg en het beheer en onderhoud gedurende 30 jaar (Bijlage 1: artikel 4.A). In de intentieverklaring hebben partijen verder vastgelegd (Bijlage 1: artikel 4. L), dat bij de nadere uitwerking van de plannen concrete afspraken zullen worden gemaakt over de kostenverdeling voor het infra-structureel beheer en onderhoud voor een periode van 70 jaar na de afloop van de genoemde periode van 30 jaar.

5 Effectenanalyse

5.1 Bbp-effect

5.1.1 Omvang structurele bbp-effect

In een maatschappelijke kosten-baten analyse (Bijlage 8) 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. Deze MKBA volgt de Europese leidraad zoals voorgesteld door DG Regio (2014). In een gevoeligheidsanalyse is aangegeven hoe de resultaten veranderen indien volgens de Nederlandse dan wel de Vlaamse leidraad gewerkt wordt (zie onder meer pagina 13 van Bijlage 5). Door deze aanpak voldoet de MKBA aan de vereisten van zowel Nederland en Vlaanderen als die van de EU. Op de MKBA is een externe, onafhankelijke toets uitgevoerd.

De MKBA van project Rail Ghent Terneuzen geeft, in vergelijking met andere MKBA's ten behoeve van spoorprojecten in België en Nederland, 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).

Aangezien het om een grensoverschrijdend project gaat en er ingezet wordt op Europese mede-financiering is de MKBA opgesteld overeenkomstig de leidraden van Nederland, België/Vlaanderen en de EU.

Garanties zijn er evenwel niet. Bovendien is het gewenste eindbeeld niet van vandaag op morgen gerealiseerd. De realisatietermijn vari-

eert, afhankelijk van de omvang en complexiteit van de maatregel. Er zijn goede voortekenen voor de groei van het spoorgoederenvervoer in het havengebied. Deze onzekerheid over het groeiscenario én de lange realisatietermijn heeft, in samenspraak met ministerie van I&W, geleid tot de ontwikkeling van een adaptieve benadering voor de implementatie van het project, het zogenaamde adaptief systeem.

5.1.2 Omvang incidentele bbp-effect

Er is een integrale MKBA opgesteld. Die is als Bijlage 8 bijgevoegd. Op de pagina's 42 t/m 47 zijn de effecten werkgelegenheid, welvaart, bruto regionaal product en sociale welvaart weergegeven. Daarnaast is ook gekeken naar de waardering van externe effecten, zoals emissies, geluid en trillingen en veiligheid en externe veiligheid (pagina's 48 t/m 51).

5.1.3 Externe onzekerheden

In het kader van de intentieverklaring is een adaptief planning en een monitoring vastgesteld (Bijlage 3). In de intentieverklaring is bepaald, dat op basis van het uitgewerkte adaptieve systeem, de aanleg van de inframaatregelen afhankelijk is van de economische ontwikkeling. Daartoe zijn 4 ontwikkelpaden opgenomen. Die verschillen in het aantal te realiseren onderdelen van de ringstructuur. Aan de hand van een aantal KPI's wordt de keuze voor ontwikkelpaden bepaald (Bijlage 1, 4.C).

5.2 Kwalitatieve onderbouwing bbp-effect

5.2.1 Kwalitatieve onderbouwing bbp-effect

Er is een integrale MKBA opgesteld. Die is als Bijlage 8 bijgevoegd.

Bij het opzetten van de MKBA is een aantal assumpties gebruikt (Bijlage 8, hoofdstuk 2.7)

- Investeringskosten;
- Onderhoudskosten 1%;
- Vernieuwingskosten 0,02%;
- Levensduur 30 jaar;
- Discontovoet 3%;
- Restwaarde (lineaire afschrijving in 100 jaar).

5.2.2 Toekomstbestendigheid en groeipotentieel

De analyse in de MKBA (Bijlage 8) is uitgevoerd voor twee scenario's: een scenario van lage economische groei en daaruit volgende vervoersvraag, en een scenario van hoge economische groei en vervoersvraag. De verschillende projectalternatieven zijn voor zowel het hoge als het lage scenario berekend. Korte tijdshalve wordt verwezen naar de samenvatting van de bijgevoegde MKBA, pagina's 4 t/m 16.

5.2.3 Maatschappelijke kansen

Realisatie van het project Rail Ghent Terneuzen biedt belangrijke kansen.

- Duurzaamheidswinst: zoals vermijden wegtransport 8.500 vrachtwagens/maand, vergelijk forse verlaging CO₂ uitstoot (80% vermindering ton/km) en filevermindering met 4,5 kilometer/dag;
- Werkgelegenheidswinst: impact werkgelegenheid variërend van 3114 (laag scenario) tot maximaal 6044 Fte's (hoog scenario);
- Economische winst: strategisch belang duurzame groei haven van nationaal belang (Havennota 2020-2030) en havenontwikkeling van North Sea Port als economische motor;
- Winst grensoverschrijdende samenwerking: economisch en maatschappelijke samenwerking met België/Vlaanderen.

5.3 Maatschappelijke effecten

5.3.1 Saldo van maatschappelijke kosten en baten

Er is een integrale MKBA opgesteld. Die is als bijlage 8 bijgevoegd. In de MKBA is geschetst in hoeverre de verschillende combinaties van maatregelen de verwachte groei van het spoor-goederenvervoer kunnen accommoderen en wat de maatschappelijke kosten en baten zijn van een aantal kansrijke oplossingsrichtingen. De MKBA van project Rail Ghent 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).



6 Bijlagen

Bijlage 1 Intentieverklaring Rail Ghent Terneuzen

Bijlage 2 Position paper

Bijlage 3 Adaptieve planning en monitoring Rail Ghent Terneuzen

Bijlage 4 Notitie totstandkoming bekostiging Rail Ghent Terneuzen

Bijlage 5 Technische studies railinfra

Bijlage 6 Addendum ontwerprapportage

Bijlage 7 Steunverklaringen

Bijlage 8 Maatschappelijke Kosten Baten Analyse

Bijlage 9 Raming

