



North Sea

Scheldt

New Terneuzen Lock
granted CEF project

Terneuzen

Rail bundle Terneuzen-Zuid

Sluiskil railbridge

Missing link Axel - Zelzate

Zeebrugge

Antwerp

Northern link and
expansion Zandeken

Wondelgem

Ghent

Antwerp

Shunting Yard Gent-Zeehaven

Rail bundle Merckel

Nieuwe grensoverschrijdende
spoorontsluiting

Beide landen investeren in economie-aanjager North Sea Port

In de haven- en kanaalzone Gent-Terneuzen stellen 525 bedrijven zowat 100.000 mensen tewerk, waarvan 44.000 rechtstreeks in de havenbedrijvigheid. De Nederlandse en Belgische parlementen stemden onlangs in met de uitwerking van een grensoverschrijdende spoorontsluiting voor dit gebied. Het gaat om een investering van bijna 200 miljoen euro.

De Nederlandse Tweede Kamer keurde in december 2019 een motie goed om verder werk te maken van dit grensoverschrijdende spoornetwerk. In België keurde de Kamer van Volksvertegenwoordigers afgelopen maand een resolutie goed om samen met Nederland werk te maken van een gemeenschappelijke visie voor dit spoornetwerk. Daarin wordt bovendien gevraagd om onmiddellijk te starten met de uitvoering van wat eerder al beslist was voor spoorlijn L204: het afschaffen van overwegen en de start van potentieel- en haalbaarheidsstudies voor het personenvervoer.

Dit tot groot genoegen van de provincies Oost-Vlaanderen en Zeeland, de stad Gent en de gemeente Terneuzen, en natuurlijk ook van North Sea Port. Jan Lagasse, CEO van North Sea Port: “Grensoverschrijdende infrastructuurprojecten in uitvoering krijgen is niet zo eenvoudig. Je moet er in de eerste plaats voor zorgen dat de overheden van beide landen de dringendheid van een probleem inzien en dat ze allebei een oplossing noodzakelijk vinden. Daarna moet je klaarkrijgen dat ze het eens worden over hetzelfde project als meest optimale oplossing, zodat ze niet met verschillende oplossingen komen. Tenslotte moet je kunnen garanderen dat beide het project gelijktijdig willen budgetteren en uitvoeren en dat niemand zich terugtrekt”.

North Sea Port

North Sea Port is het 60 kilometer lange havengebied dat zich uitstrekt van Vlissingen aan de Noordzee tot in Gent - 32 kilometer landinwaarts in België. Het beslaat 9.100 ha.

De fusie-overeenkomst tussen de zeehavens Gent, Terneuzen en Vlissingen werd ondertekend in december 2017 door alle aandeelhouders: de stad Gent, de provincie Oost-Vlaanderen en de

gemeenten Evergem en Zelzate, de provincie Zeeland en de gemeenten Borsele, Terneuzen en Vlissingen.

Sinds de fusie kent dit havenbedrijf elk jaar een recordgroei. Dat is voor een groot stuk te wijten aan ‘droge bulkgoederen’ (50% van het volume dat in North Sea Port verzet wordt), vooral land- en tuinbouwproducten en bouwmaterialen. Er zijn sindsdien ook zo’n 2.000 arbeidsplaatsen en veel nieuwe bedrijven bijgekomen. Dit alles heeft geleid tot een uitbreiding van het transport van de goederen via binnenvaart en trein.

Via de zeevaart realiseerde de haven vorig jaar meer 71,5 miljoen ton goederenoverslag, een stijging met 1,5% in vergelijking met het jaar daarvoor. Via de binnenvaart nog eens 60 miljoen ton, een stijging met 3,4% in vergelijking met 2019. Inmiddels staat North Sea Port qua tonnage dan ook in de top 10 havens van Europa en qua toegevoegde waarde zelfs in de top 3 van Europa.

De bedrijven aan oostkant moeten nu steeds een noordelijke omweg maken

Jan Lagasse: “De groei die we kennen maakt ook dat we meer transportcapaciteit nodig hebben. De bedrijven aan de Nederlandse oostkant van het kanaal moeten nu steeds een noordelijke omweg maken over de Sluiskilbrug om hun goederen naar Vlaanderen en verder te kunnen transporteren. Die Sluiskilbrug staat heel vaak open, omdat het transport over het water ook toegenomen is. In de toekomst zal dat nog vaker zijn: de verbinding tussen de Schelde en de Seine kan binnen afzienbare tijd binnenschepen van veel meer tonnage verwerken, dus dat verkeer wordt drukker,



de brug zal dan misschien 16 à 17 u per dag openstaan. Je krijgt dus de situatie waarin het ene duurzame transportmiddel, de binnenvaart, het andere duurzame transportmiddel, het spoor, in de weg loopt. Dat is de reden waarom we zo hebben aangedrongen op die betere spoorontsluiting”.

Rail Ghent Terneuzen

Volgens Jan Lagasse was er al in 1967 sprake van een noodzakelijke verbetering van de spoorontsluiting: “Een gemeenteraadslid uit Terneuzen stuurde me daar onlangs enkele documenten over. Er was toen ook al steun vanwege de Nederlandse Spoorwegen. Het is me echter niet duidelijk waarom dat toen stilgevallen is of waar de knopen lagen. Om de zoveel jaar kwam dat punt opnieuw op de agenda, maar er is nooit enige voortgang gemaakt op het terrein. Dan moet je weten dat Zeeuws-Vlaanderen in 1860 zowat 50% meer spoorbediening had dan vandaag”. In 2014 schreef de Nederlandse overheid een ‘Werkprogramma Zeehavens’. “Oorspronkelijk stond daar niets in over de Zeeuwse havens”, zegt Jan Lagasse, “Maar uiteindelijk heb ik toch de spoorverbinding Gent-Terneuzen kunnen laten opnemen in dat programma”.

Kort daarna is het studiewerk begonnen. Een MBKA (Maatschappelijke Kosten-Baten-Analyse) wees uit dat de baten-score voor dit project hoger lag dan het gemiddelde voor België en Nederland.

Toen kwam alles in een stroomversnelling: de stad Gent, de gemeente Terneuzen, de beide betrokken provincies en North Sea Port vormden het consortium ‘Rail Ghent Terneuzen’. Dat zette, met Europese subsidies, een aantal studie bureaus aan het werk tussen 2017 en 2020. Elf deelstudies waren het resultaat. Nieuwe MBKA’s wezen op nog meer baten dan de eerste MBKA.

Wat gaat er gebeuren?

Oorspronkelijk stonden er 10 mogelijke projecten op het lijstje. Jan Lagasse: “We hebben er daar drie uit geselecteerd, die het meest strategisch waren op vlak van economische en sociale baten. Bovendien zullen die drie werken ook zorgen voor een ‘circulair’ spoorstelsel, dat ook een uitweg biedt als er ergens op het Nederlandse of Belgische net een treinongeval gebeurt, zoals enkele jaren geleden in Wetteren het geval was”. Grens-

overschrijdend staat de verlenging van de spoorverbinding L204 tussen Gent en Zelzate tot in Terneuzen op het programma. De Axelse Vlakte – het grote bedrijventerrein in Nederland nabij de grens dat in de toekomst ook nog kan uitgebreid worden – kan dan rechtstreeks op het spoor aangesloten worden. De spoorlijn sluit aan op de waterroute Schelde-Seine van Terneuzen over Gent tot Parijs. De verdere ontwikkeling van deze noord-zuidverbinding over het water én de uitbouw van het spoorweginet laten North Sea Port toe nog meer in te zetten op duurzame verbindingen met het achterland.

De havenfusie heeft ontwikkeling spoorverbinding enorm versneld

In België is verder gepland: de uitbreiding van de spoorbundel en een noordelijk extra spoor in Zandeken. In Nederland volgt er nog de aanleg van een nieuwe spoorwegbrug in Sluiskil, gekoppeld aan een spoorbundel in Terneuzen-Zuid.

Deze maatregelen zorgen voor een noodzakelijke verbetering van het goederen - en personenvervoer per spoor. “Alle maatregelen in beide landen hebben ook een gunstig effect in het andere land”, benadrukt Jan Lagasse. “En ik denk dat we mogen zeggen dat de havenfusie de zaken enorm versneld heeft”.

Wie betaalt de rekening?

“Daar zijn we bijna uit”, zegt Jan Lagasse: “Het is een complexe berekening die te maken heeft met hoeveel kilometer spoor in elk land, welke andere infrastructuurwerken waar gerealiseerd moeten worden, de berekende voordelen voor elk land enz. De berekeningen zijn gemaakt, maar ik kan er nu nog niet veel over zeggen, omdat de betrokken instanties nog hun interne besluitvorming moeten doen. Ik kan wel zeggen dat de verdeling fair zal gebeuren. Omdat ook Europa erg geïnteresseerd is in het goedertransport via duurzame modi en ons project, schat ik de kans groot in dat we op zo’n 30 à 50% cofinanciering uit de EU kunnen rekenen”.



“Wellicht zijn we nog een drietal jaar bezig met de details van de planning. Een echte deadline vastleggen is moeilijk, maar we kijken naar 2028-2030 als deadline voor de realisatie”, aldus de haven-CEO: “Dan is immers de limiet van de capaciteit van de Sluiskilbrug bereikt, dus tegen dan moeten we een alternatief hebben”.

En personenvervoer?

De nieuwe spoortrajecten werden in de eerste plaats gepland om vlotter duurzaam goederenvervoer te organiseren. Maar een spoor dat er ligt, kan natuurlijk ook voor personenvervoer dienen. Jan Lagasse: “De arbeidsmarkten in beide landen gaan steeds meer op mekaar aansluiten. Ook ziekenhuisbezoek, culturele activiteiten enz. gebeuren steeds meer over de grens. Een spoorlijn zorgt dan natuurlijk voor meer mobiliteitsmogelijkheden voor de inwoners van de beide grensregio’s”.

De spoorlijn kan natuurlijk ook voor personenvervoer dienen

In het gebied tussen Gent en Terneuzen wonen er zo’n 700.000 mensen. Uit studies blijkt dat de spoorlijn tussen Gent en Terneuzen ook een functie kan hebben als voorstadsnet van Gent, ter ontsluiting van onder meer Oostakker, de Kanaaldorpen en Zelzate. Er zou een potentieel zijn van 2 à 3.000 ritten (reizigers) per dag, ofwel 700.000 tot meer dan 1.000.000 ritten per jaar. “Met de groei van Gent, dat binnen afzienbare tijd tot 100.000 mensen meer moet huisvesten, is het misschien wel mogelijk om een deel daarvan in Zeeuws-Vlaanderen op te vangen. Dan is een goede spoorverbinding natuurlijk mooi meegenomen. Vandaar dat we eerder spreken over een ‘strategische ontsluiting’ van het hele grensgebied, eerder dan van alleen een ‘havenontsluiting’, besluit Jan Lagasse.

railghentterneuzen.eu

Tekst: Peter Thoelen

Meer nieuws...

Geen inspraak buurlanden bij kernafval

Inwoners van grensregio’s blijven uitgesloten van deelname aan een publieksraadpleging in België over het opslaan van kernafval diep onder de grond. Dat heeft het Belgische Parlement bepaald. Onder meer groene partijen in Nederland, Duitsland en Luxemburg hadden gevraagd om mee te mogen praten over de opslagplannen van de Belgen.

De online-raadpleging gaat uit van het NIRAS. Dat staat voor Nationale Instelling Radioactief Afval en verrijkte Splijtstoffen. Het heeft tot taak plekken te vinden waar hoog radioactief afval van de twee Belgische kerncentrales - in Tihange bij Maastricht en in Doel - diep onder de grond kan worden opgeslagen. Daarbij worden onder meer de Eifel en het land van Herve genoemd. GroenLinks-statenlid Kathleen Mertens zegt in een reactie het besluit van het Belgisch Parlement ‘volstrekt belachelijk en volstrekt onacceptabel’ te vinden. “In een zo klein land kun je geen hoogradioactief afval bergen zonder Nederlandse, Duitse of Luxemburgse belanghebbenden te raadplegen”, aldus Mertens. Volgens haar is sprake van de schending van het Espoo-verdrag.

www.limburg.nl

Benchmarkstudie De Lijn

De Lijn fungeert momenteel als de zogenaamde interne operator van het openbaar vervoer in Vlaanderen. Dat geeft de maatschappij de facto een monopolie. In de vorige legislatuur werd binnen de Vlaamse regering afgesproken dat De Lijn een vergelijkende studie moet doorstaan als ze die status van interne exploitant wil behouden. Nu heeft de Vlaamse regering het Nederlandse adviesbureau Inno-V aangesteld om deze studie uit te voeren. Het bureau is volgens minister van Mobiliteit Lydia Peeters (Open VLD) gespecialiseerd in openbaar vervoer, multimodaal reizen en marktwerking.

Inno-V zal de werking van De Lijn vergelijken met die van private aannemers in vergelijkbare regio’s. Die regio’s, zoals Zuid-Holland en Noord-Brabant in Nederland en Noordrijn-Westfalen in Duitsland, zijn bepaald op basis van criteria als bevolkingsdichtheid, ruimtelijke spreiding, kostendekkingsgraad en vergelijkbare vervoersmaatschappijen. Er zal onder meer naar de kostendekking gekeken worden, de gemiddelde reizigerskost, tarieven, subsidies en dienstkwaliteit.

Als De Lijn de vergelijking met de internationale private aannemers doorstaat, kan ze tot 2030 haar monopolie behouden. Lukt dat niet, dan verliest de vervoersmaatschappij haar status en kan ze worden vervangen door een andere aannemer voor de interne exploitatie.

www.nieuwsblad.be