

Studie 9: Rail Freight Corridors



Medegefinancierd door de Europese Unie

De financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen

Implementation Study for Optimization of Cross-border Rail Infrastructure in the Port area Ghent - Terneuzen

Studie 9 - Rail Freight Corridors

Opdrachtgever: Rail Ghent Terneuzen / ZSP10212

Rotterdam, 13 September 2019

Implementation Study for Optimization of Cross-border Rail Infrastructure in the Port area Ghent - Terneuzen

Studie 9 - Rail Freight Corridors

Opdrachtgever: Rail Ghent Terneuzen / ZSP10212

Wim Spit
Onno de Jong
Jochen Maes
Rick Janse
Lauranne Hintjens

Rotterdam, 13 September 2019

English summary	6
The challenges	6
Goal of this study	7
Main conclusions in this study	8
European multimodal objectives are ambitious, just like those of North Sea Port	8
The market is ready, private parties are already investing in rail	8
Rail transport can increase the North Sea Port customer range	9
Voorwoord	10
Samenvatting	13
Europese multimodale doelstellingen ambitieus, net als deze van North Sea Port.	13
North Sea Port, gelegen in twee landen en hét havencomplex van West-Europa.	14
Wat is zijn de concrete uitdagingen?	15
Bedrijven staan klaar om mee te investeren in multimodale oplossingen.	18
Hoe kan Europese financiering Rail Ghent Terneuzen realiseren?	19
1 Waarom de realisatie van Rail Gent Terneuzen van Europees belang is	21
1.1 North Sea Port past in een West-Europees havencomplex en heeft logistieke netwerken tot diep in Europa	21
1.2 North Sea Port groeit, duurzame havenontwikkeling staat hoog op de agenda	23
1.2.1 Zowel industriële als knooppuntfunctie North Sea Port groeit	23
Top 10 haven in Europa. Van 60 naar 70 miljoen ton in de laatste 3 jaar	23
1.3 Trans-Europese Netwerken (TEN) verbinden Europese regio's	24
North Sea Port ligt op twee Core Network Corridors (CNC) van het TEN-T-netwerk	24
1.3.1 Rhine-Alpine Corridor	26
1.3.2 North Sea – Mediterranean Corridor	27
1.3.3 North Sea - Baltic Corridor	27
1.4 Kansen voor Europese (co-)financiering North Sea Port projecten	28
1.5 Formele positie spoorinfrastructuur North Sea Port op TEN-T-netwerk en RFC's	29
Zet in op verhoging TEN-T-status spoorinfrastructuur Terneuzen - Gent	30
Gebruik Rail Freight Corridors (1, 2 en 8) om operationele uitdagingen op te lossen	30
1.6 Conclusies: als North Sea Port ambities op multimodaliteit in Europese verhaal inpast vergroot de kans op co-financiering en realisatie	31
2 Marktpartijen investeren al: multimodale marktontwikkelingen binnen North Sea Port	32
2.1 North Sea Port en private bedrijven zijn gezamenlijk aan zet	33
2.2 Multimodaliteit is ook van strategisch belang om in te spelen op markttrends	37
2.3 North Sea Port in intermodale netwerken: huidige bestemmingen en frequenties	39
Bestemmingen	39
Frequenties	40
3 Conclusie: multimodale kansen en uitdagingen	44

English summary

North Sea Port recently grew strongly. 10 million tonnes of cargo was added in 3 years, to reach a record total of 70.3 million tonnes in 2018. The cross-border port area, located in two countries (the Netherlands and Belgium), is more than a transit port. The port area combines a strong (manufacturing) industry and a multimodal transshipment function.

North Sea Port is the 10th port in Europe in terms of total throughput, and plays an important role in the Hamburg - Le Havre range. The port complex is even more important in added value. It is number three, mainly due to the presence of important industrial sites. Due to, among other things, these production sites, the port area is important: around 100,000 jobs are indirectly and directly dependent on North Sea Port. The added value that all these employees generate is 14.5 billion euros (impact 2018). The added value that the port generates has also risen sharply, in 2016 it was still 13.4 billion euros.

The port area is increasingly accessible. The seaside can grow even further, among other things through European support for the Seine-Scheldt and the new Sea lock in Terneuzen. Mobility in Flanders is expected to come under further pressure due to the increasing volume of trucks, but the multimodal hinterland connections yet are less competitively developed. Current hinterland products by rail are lagging behind on volumes, destinations and frequency that road transport do can offer. That is why the market share is lagging behind. In addition, there is a need from the market for a smart link between existing Short Sea Services and rail transport (for continental cargo).

The challenges

Now that port management is also cross-border, North Sea Port's multimodal strategy can be used optimally to achieve the maximum goals that the European Commission has with regard to cross-border and sustainable transport. For example, Zandeken was built as a rail infrastructure to facilitate future shippers. More than 1000 ha of investment location is also available.

The Rail Gent Terneuzen (RGT) project is oriented on further improving the local rail infrastructure. There are various ways to improve the rail infrastructure. To this end, a separate cost estimate has been drawn up and a technical and capacity analysis has been carried out for this. And there is a study into the future transport demand. All this data has been used to make a Social Cost Benefit Analysis (SCBA) of RGT. A CBA makes an objective analysis of different variants and provides insight into where costs and benefits fall and the relationship between them. This provides decision information.



In the first phase, at the end of March 2018, study 1 "Transport and capacity analysis" was investigated by Movares and Transport & Mobility Leuven which growth of rail transport should be taken into account in the period up to 2030, and what the biggest bottlenecks are (or will be) in the infrastructure network. In studies 3 to 6, Arcadis investigated the possible solutions.

After all, there are various bottlenecks that ensure that rail freight transport is less competitive:

- In the current network there is insufficient capacity on the east side of the Ghent-Terneuzen Canal in Zeeuws-Vlaanderen. The Sluiskil bridge in particular is a bottleneck. The bridge is now often open due to passing shipping traffic via Terneuzen; this will increase further after the opening of the new lock. The study shows that from 2028 the Sluiskil Bridge is at its maximum capacity. From that moment on, growth can no longer be accommodated. This bottleneck can only be solved by connecting the Dutch track to the track on the east bank between Axel and Zelzate, a missing link.
- The trains cannot now enter the Sluiskil Bridge directly from the Axelse Vlake industrial estate, there is no south-east curve in the track. Trains now have to continue in the direction of Terneuzen, "head there" to be able to drive up the bridge in the other direction. The bridge is therefore a major bottleneck in a good flow.
- Rail transport, including risk transport, is currently crossing the Sas van Gent core. It is expected that with an increase in trains, environmental elements such as external safety and noise pollution may form a bottleneck for transport by rail through the village centers.
- The use value of the existing track in Zeeland is also a bottleneck. The track is not secured and passes no less than 16 unguarded rail-road crossing. For safety's sake, the freight trains travel very slowly and often have to stop.
- In Flanders, there is a capacity shortage on the single-track section to the north of Wondelgem. Various railway yards in both countries have capacity bottlenecks.

Goal of this study 9

In addition to this technical SCBA, the substantiation of the RGT project also requires a broader strategic perspective. This study assignment number 9 is the elaboration of this combination: a story in which the importance of rail investments in North Sea Port is told from the "European Added Value" idea.

In this sub-study, answers are sought to the following sub-questions:

- Why the realization of Rail Gent Terneuzen is of European interest.
- How can the EU justify an investment in rail infrastructure in North Sea Port? We look at the match between the corridor ambitions, the available instruments and the role of North Sea Port multimodal ambitions.
- The North Sea Port rail infrastructure formal position on TEN-T network and RFCs.
- Ghent and Vlissingen lie on the Rhine - Alpine RFC (RFC 1) and the North Sea - Mediterranean (RFC 2). Terneuzen has only recently been added to RFC 1. Can we, based on the corridor work plans, evaluate which position North Sea Port is assigned to in the strategy of the Rail Freight Corridors? What is the possible value of being on an RFC?
- Market parties are already investing: multimodal market developments within North Sea Port. There is a demand from both terminals, rail shippers and rail operators for (cross-border) bundling initiatives. How can the bundling of rail traffic (both transport and intermodal) between Terneuzen and Ghent be improved? Is there a European dimension to this? Can support be found for bundling initiatives? What initiatives are companies taking now and in the future?

Desk research was combined with interviews with local logistics companies.

Main conclusions in this study

The main conclusions are summarised below. It is clear from the research that the ambitions on multimodality of North Sea Port and Europe align. Located on core TEN-T corridors, the multimodal offer is developed not only on the maritime, but also on the inland shipping and rail side. Private parties are already investing in rail. This was noticed in interviews with various local investors, of which extracts can be found in this study. If Rail Ghent Terneuzen investments are realised, rail transport can increase the North Sea Port customer range and can contribute to sustainable multimodal growth of one of Europe's core ports.

European multimodal objectives are ambitious, just like those of North Sea Port

In the field of transport and transport, the European Commission set out ambitious modal shift goals in 2011 in the White Paper "Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a Competitive and Efficient Transport System". The EU wants to significantly increase the share of rail transport in the modal split:

"The performance of multimodal logistics chains must improve: by 2030, 30% of freight transport by current road must take place over distances of more than 300 km by rail or water and by 2050 more than 50%."

Therefore, European member states must contribute to the creation of Trans-European Networks (TEN). These are infrastructure networks, more specifically in the transport, telecommunications and energy fields. Within the TEN, the TEN-T networks are the transport network for goods and people. The networks are organised into corridors. These consist of priority, core parts of the infrastructure (the "core network") and secondary more extensive supply networks (the "comprehensive network").

"The port of Vlissingen, just like Terneuzen and Ghent, are important hubs ("core ports") on the TEN-T corridors, and this on two of the nine corridors: on the North Sea - Mediterranean and Rhine - Alpine."

The Sloelijn (railway line) to Vlissingen has the status of core rail infrastructure, the rail infrastructure to Ghent-Terneuzen has the status of a comprehensive network.

Part of the operationalization of European transport is arranged via the Rail Freight Corridors (RFCs). This way train paths and coordination of infrastructure work are coordinated. RFCs are led by consortia of infrastructure managers, who manage the traffic management on the corridors. They usually coincide with the TEN-T networks, but not always. The Ghent rail infrastructure is on RFC1 and 2. In August 2019, RFC 1 was extended to Terneuzen. An application was submitted in March 2018 to extend RFC 8 from Antwerp, via the bundle Gent-Zeehaven to Terneuzen. The approval of this is expected in the short term.

The market is ready, private parties are already investing in rail

The number of regions and destinations that is growing by rail but can become much higher. A limitation in the rail product is often that there must be a certain basic volume before an operator can proceed to develop a service. Discussions and meetings held within the framework of this study also show that North Sea Port customers are willing and interested to take concrete steps in this regard.

DFDS invests in a terminal that links Short Sea cargo with continental cargo and existing rail networks further to European destinations, and via Trieste to Turkey. ITG uses the multimodal terminal at the Kluizendok, and can organize 750-meter trains on the Zandeken bundle. The frequency of the connection to Italy was increased to 6 times a week. With a Volvo train from China, the terminal has a unique project. Other players see opportunities. E.g. De Hoop sees a new rail market for rail ballast. Mammoet can organize project cargo via rail or water. And the just-announced Ekol terminal may double current volumes.

Discussions with rail users, also elaborated in the various case studies, show a specific market demand. Especially at destinations in (growth) markets where inland shipping cannot offer a sustainable alternative to road traffic, rail is important. Road congestion and sustainability are cited by private parties as a reason to look more often at the deployment of the track. It should be noted, however, that the reliability and robustness of the rail product must therefore improve. Local infrastructure, organization of train paths, and also the first mile by rail is an important component in this. An investment in the rail infrastructure will be used by the market.

Rail transport can increase the North Sea Port customer range

Customers also expect this to bridge current and future congestion on (highways) roads (around Ghent, Antwerp and Brussels). The port has a large hinterland range via inland navigation via Leie and Scheldt. Further expansion of rail services gives the port a greater sphere of influence, all the way to Southern Europe and to growth markets in Central and Eastern Europe.

Voorwoord

North Sea Port groeide recentelijk fors. Er kwam 10 miljoen ton overslag bij in 3 jaar tijd, tot een recordtotaal van 70,3 miljoen ton in 2018. Het grensoverschrijdende havengebied, gelegen in twee landen (Nederland en België), is meer dan een doorvoerhaven. Het havengebied combineert een sterke (maak)industrie en een multimodale transshipment functie.

North Sea Port is wat totale overslag betreft de tiende haven van Europa, en speelt een belangrijke rol in de Hamburg – Le Havre range¹. In toegevoegde waarde is het havencomplex nog belangrijker. Daarin is het nummer drie, vooral door de aanwezigheid van belangrijke industriële vestigingen. Door o.a. deze productievestigingen is het havengebied belangrijk: ca. 100.000 banen zijn indirect en direct afhankelijk van North Sea Port. De toegevoegde waarde die al deze werknemers genereren bedraagt 14,5 miljard euro (impact 2018). De toegevoegde waarde die de haven genereert is ook fors toegenomen, in 2016 was deze nog 13,4 miljard euro.

Het wegennet in Europa is op veel plaatsen verzadigd. North Sea Port vindt het daarom een logische keuze om in te zetten op meer duurzaam vervoer via spoor en binnenvaart. Nu al, wordt meer dan de helft van de goederen vanuit de haven verder vervoerd via binnenvaart. Het vervoer per spoor loopt achter.

Er is daarom met het project Rail Gent Terneuzen (RGT) ingezet op het verder verbeteren van de lokale spoorinfrastructuur. En dat is nodig. Het huidige achterlandproduct per spoor loopt achter op volumes, bestemmingen en frequentie die het wegvervoer wel kan bieden. Daarom loopt het marktaandeel achter. Daarnaast is er vanuit de markt behoefte aan een slimme koppeling tussen bestaande Short Sea diensten en spoorvervoer (voor continentale lading).

Het verbeteren van de spoorinfrastructuur kan op verschillende manieren. Daarvoor is in afzonderlijke studies² een kostenraming opgesteld en een technische- en capaciteitsanalyse uitgevoerd. En er is een studie naar de toekomstige vervoersvraag. Al deze gegevens zijn gebruikt om een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) van RGT te maken. Een MKBA maakt een objectieve analyse van verschillende varianten en maakt inzichtelijk waar kosten en baten vallen, en wat de verhouding ertussen is. Deze geeft beslisinformatie.

Naast deze technische MKBA vereist de onderbouwing van het RGT-project ook een breder strategisch perspectief. Deze studieopdracht nummer 9 is de uitwerking van deze combinatie: een verhaal waarin het belang van spoorinvesteringen in North Sea Port vanuit de “European Added Value” gedachte wordt verteld.

In deze deelstudie wordt antwoord gezocht op de volgende deelvragen:

- *Waarom de realisatie van Rail Gent Terneuzen van Europees belang is.*
Hoe kan de EU een investering in spoorinfrastructuur in North Sea Port verantwoorden? We kijken naar de match tussen de corridorambities, de beschikbare instrumenten en de rol van North Sea Port multimodale ambities.
- *De formele positie spoorinfrastructuur North Sea Port op TEN-T-netwerk en RFC's.*
Gent en Vlissingen liggen op de Rhine - Alpine RFC (RFC 1) en de North Sea - Mediterranean (RFC 2). Terneuzen is slechts recent toegevoegd aan RFC 1. Kunnen we op basis van de

¹ Hamburg – Le Havre Range is een verzameling West-Europese havens met o.a. North Sea Port, Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen

² Zie de relevante deelstudies opgesteld binnen het project Rail Gent-Terneuzen

corridor werkplannen³ evalueren welke positie North Sea Port toebedeeld krijgt in de strategie van de Rail Freight Corridors? Wat is mogelijk de meerwaarde om op een RFC te liggen?

- *Marktpartijen investeren al: multimodale marktontwikkelingen binnen North Sea Port.*

Er is van zowel de terminals, de spoorverladers als de spooroperatoren een vraag naar (grensoverschrijdende) bundelingsinitiatieven. Hoe kan de bundeling van spoortrafiek (zowel verspreid vervoer als intermodaal) tussen Terneuzen en Gent verbeterd worden? Is hier een Europese dimensie aan? Kan er steun gevonden worden voor bundelingsinitiatieven? Welke initiatieven nemen bedrijven nu, en in de toekomst?

³ De Europese Commissie heeft een **Europese coördinator** benoemd voor elk van de negen core network corridors en voor twee horizontale prioriteiten: ERTMS en Motorways of the Sea (MoS). Ze maken jaarlijks een werkplan op en rapporteren over de voortgang.

Samenvatting

Europese multimodale doelstellingen ambitieus, net als deze van North Sea Port.

Op het gebied van vervoer en transport heeft de Europese Commissie in 2011 ambitieuze modal shift doelen neergelegd in de White Paper “Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem”. De EU wil het aandeel spoorvervoer in de modal split significant verhogen:

“De prestaties van multimodale logistieke ketens moeten verbeteren: tegen 2030 moet 30% van het goederenvervoer via de weg over afstanden van meer dan 300 km per spoor of over het water gebeuren en tegen 2050 meer dan 50%.”⁴

Daarom moeten Europese lidstaten bijdragen aan de totstandkoming van Trans-Europese Netwerken (TEN). Dit zijn netwerken op het gebied van infrastructuur, meer specifiek op vervoers-, telecommunicatie- en energiegebied. Binnen de TEN zijn de TEN-T-netwerken het vervoersnetwerk voor goederen en personen. De netwerken zijn opgedeeld in corridors. Deze bestaan uit prioritaire, kern delen van de infrastructuur (het ‘core network’) en secundaire meer uitgebreide toevoer-netwerken (het ‘comprehensive network’).

“Het EU-beleid stelt een structuur met twee lagen vast, bestaande uit een uitgebreid netwerk (dat voor doeltreffende verbindingen met alle EU-regio's zorgt), klaar tegen 2050. En een kernnetwerk (dat bestaat uit de strategisch belangrijkste elementen van het uitgebreide netwerk), klaar tegen eind 2030.”⁵

De Europese Commissie heeft 11 Europese Coördinatoren aangesteld: negen voor de kerncorridors in Europa, één voor ERTMS (het spoorveiligheidssysteem) en één voor scheepvaartverbindingen (Motorways of the Seas). De financiële dimensie om deze twee lagen te bouwen is geregeld via de CEF (‘Connecting Europe Facility’).

“Het TEN-T-beleid heeft als beleidsdoel het verminderen van verschillen, knelpunten en technische barrières tussen de lidstaten.”⁵

De haven van Vlissingen, net als die van Terneuzen en Gent zijn op de **TEN-T-corridors** belangrijke knooppunten (‘core ports’), en dit op twee van de negen corridors: op de North Sea - Mediterranean en Rhine - Alpine. De Sloelijn naar Vlissingen heeft de status van core spoorinfrastructuur, de spoorinfrastructuur naar Gent-Terneuzen heeft de status van comprehensive network.

Via de **Rail Freight Corridors** (RFC's) wordt een deel van de operationalisering van het Europese vervoer geregeld. Zo worden rijpaden en afstemming van infrastructuurwerkzaamheden op elkaar afgestemd. RFC's worden geleid door consortia van infrastructuurbeheerders, die het *traffic management* op de corridors regelen. Ze lopen meestal gelijk met de TEN-T-netwerken, maar niet altijd. De Gentse spoorinfrastructuur ligt op RFC1 en 2. In Augustus 2019 werd RFC 1 uitgebreid tot

⁴ Uit de White Paper “Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte

⁵ Uit Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU.

Terneuzen. In maart 2018 is een aanvraag ingediend om RFC 8 te verlengen van Antwerpen, via Gent-Zeehaven naar Terneuzen. De goedkeuring hiervan wordt op korte termijn verwacht.

Rail Gent-Terneuzen en de Graz Declaration

Onder het Oostenrijkse EU-voorzitterschap tekenden de transportministers van de EU-lidstaten eind oktober 2018 in Graz de "Graz Declaration: "Starting a new era: clean, safe and affordable mobility for Europe". In dit manifest wordt opgeroepen om multimodaal transport verder te promoten en te stimuleren, dit om modal shift vanaf de weg mogelijk te maken. Concreet voor spoor worden de volgende maatregelen voorgesteld:

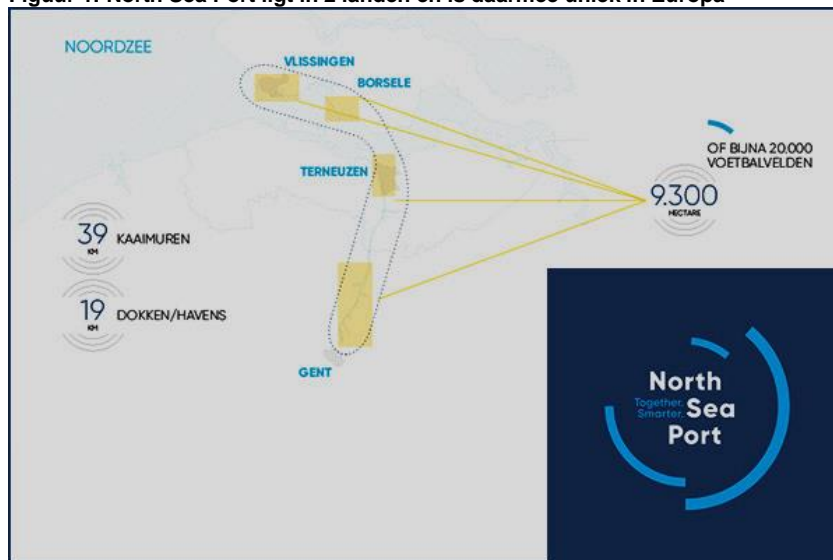
- continueer de huidige inspanningen om het TEN-T rail core network te realiseren
- continueer de implementatie van een single European railway area, met een focus op interoperabiliteit, het wegnemen van grensbarrières en consistente regelgeving rond operatie en taaleisen.
- versterk en continueer initiatieven rond digitalisering en automatisering van spoorvervoer.
- versterk de financieringsmogelijkheden voor grensoverschrijdend spoorvervoer van voldoende kwaliteit binnen de Europese financieringsinstrumenten
- versterk het multimodale aanbod en verbindingen met andere vormen van transport.

De Graz Declaration sluit naadloos aan bij de spoorthematiek Gent-Terneuzen. Juist op de kleinere grensovergangen worden nog steeds bestaande beperkingen aan beide kanten van de grens gevoeld. De voorgestelde maatregelen binnen RGT kunnen zowel infrastructurele problemen oplossen alsmede doelen op het gebied van duurzame regionale economische ontwikkeling en duurzaam transport faciliteren.

North Sea Port, gelegen in twee landen en hét havencomplex van West-Europa.

North Sea Port ligt midden in de Vlaams Nederlandse Delta (VND). Het VND omvat de havens van Rotterdam, Antwerpen, North Sea Port, Zeebrugge en Moerdijk, en is dé aan- en afvoer regio voor Noordwest-Europa. North Sea port is een grensoverschrijdende haven, en is daarin uniek.

Figuur 1: North Sea Port ligt in 2 landen en is daarmee uniek in Europa



Bron: North Sea Port

Ze concurreert in een brede range aan havens. De zogenaamde Hamburg – Le Havre range groepeerde Europa's grootste havens. En North Sea Port ligt er centraal gepositioneerd.

“Het eerste jaar van de fusiehaven kende een sterke groei en een record-overslag. North Sea Port handelde in 2018 meer dan 70 miljoen ton maritieme goederen af, vooral droge, liquid en breakbulk.”

De fusiehaven telt 525 bedrijven. Direct en indirect creëert het havengebied in Nederland en België samen bijna 100.000 voltijds banen.⁶ De opgetelde toegevoegde waarde die alle werknemers samen genereren in het havengebied bedraagt 14,5 miljard euro⁷ in 2018. Belangrijke bedrijven in de maakindustrie zijn onder meer Arcelor Mittal, Dow Chemical, Volvo en Outokumpu. De recente groei toont aan dat de regionaal verankerde industrie, maar ook logistieke dienstverleners (zoals DFDS, Kloosterboer, Stukwerkers en Katoen Natie) hun goederenstromen naadloos kunnen organiseren. Het havengebied draagt daarmee bij aan de efficiëntie van de import van grondstoffen en de export van eindproducten van de (Noordwest) Europese economie als geheel.

Wat is zijn de concrete uitdagingen?

Het havengebied is steeds beter ontsloten. De zeezijde kan nog verder groeien, o.a. door Europese steun voor de Seine-Schelde en de Zeesluis Terneuzen. Naar verwachting komt de mobiliteit in Vlaanderen verder onder druk te staan door het toenemende volume vrachtwagens⁸, maar de multimodale hinterlandverbindingen die daarop voortbouwen zijn minder efficiënt ontwikkeld. En om tegen 2030 30% van het goederenvervoer over afstanden van meer dan 300 km per spoor of over het water te laten verlopen, is een multimodale groeispurt nodig.⁹

Nu ook het havenbeheer grensoverschrijdend is kan er in de multimodale strategie (zie onder) optimaal ingezet worden op het maximaal behalen van de doelen die Europese Commissie heeft rond grensoverschrijdend en duurzaam transport. Zo is bijvoorbeeld Zandeken als spoorinfra gebouwd om de toekomstige verladers te faciliteren. Er is ook meer dan 1000 ha investeringslocatie beschikbaar.

De multimodale strategie van North Sea Port bevat drie pijlers.

Er wordt allereerst ingezet op **versterking van de multimodale propositie**. Hierbinnen worden acties uitgevoerd die strategisch van aard zijn op het gebied van business development, alsook acties gericht op de marketingpropositie van North Sea Port. Op de realisatie van het Seine-Nord kanaal wordt alvast actie ondernomen door nu al de contacten aan te halen met Noord-Franse inland terminals. Een onderscheidend punt voor multimodaal vervoer waar ook binnen de strategie op wordt ingezet is de beperkte congestie in het havengebied ten opzichte van Rotterdam en Antwerpen.

Een tweede actielijn richt zich op de meer **korte termijn business development**. Vanuit haar rol als *landlord* havenbeheerder kijkt North Sea Port waar zij vanuit haar rol samen met het havenbedrijfsleven kan helpen bij het opzetten van nieuwe verbindingen.

De derde actielijn heeft te maken met het **mogelijk maken van deze nieuwe verbindingen en extra volumes**. Voor het kunnen accommoderen van extra volumes is het oplossen van de eerdergenoemde bottlenecks een belangrijke voorwaarde. Een terugkerend thema in alle actielijnen is het belang van aanhaken op Europese initiatieven die bij kunnen dragen aan realisatie van de strategie. Met de nieuwe zeesluis Terneuzen als grootste realisatie. Doel is om de hele infrastructuur tot een robuust en solide netwerk uit te bouwen, met een belangrijke focus op spoorinfrastructuur en multimodale terminals. Concreet gaat het dan over dit project Rail Ghent Terneuzen en VEZA. Of via actieve steun aan het project Seine Schelde en Seine Nord.

⁶ <https://www.northseaport.com/jobs>

⁷ <https://www.northseaport.com/north-sea-port-boekt-in-havengebied-gent-grootste-toegevoegde-waarde-ooit>

⁸ Volgens de Verkeersindicatoren van het Vlaams verkeerscentrum staat de Gentse ring op plaats 3 van de Vlaamse trajecten met de minst betrouwbare of minst voorspelbare reistijd tijdens de ochtendspits op werkdagen. In 2017 steeg de verkeersdruk op de R4 met 4,3% op 1 jaar tijd. Vooral door een sterke groei van vrachtwagens, die met 6,9% toenamen. En aangezien een groot deel van de klanten van North Sea port in het Zuiden of Oosten liggen zijn ook de ringwegen van Antwerpen (R1) en Brussel (R0) een uitdaging voor de kwaliteit van de ontsluiting.

⁹ https://uic.org/com/uic-e-news/627/article/european-rail-freight-companies-double-their-ambitions-to-fight-climate-change?page=modal_news

De afvoer via de binnenvaart verloopt goed. Ten opzichte van andere havens in West-Europa neemt binnenvaart binnen North Sea Ports zelfs een groot aandeel in. Dat is goed, omdat het aandeel van het (meer vervuilende) wegvervoer dan minder groot is dan elders. En met de investeringen in Seine-Schelde is de verwachting dat het aandeel nog kan groeien.

De situatie is minder gunstig voor het spoorvervoer. Nu wordt slechts 11% van de goederen van North Sea Port via het spoor vervoerd¹⁰, en het spoornetwerk heeft dus in principe nog potentieel om vrachtwagens van de weg halen. Maar de havenspoorinfrastructuur is thans nog onvoldoende sterk uitgebouwd, er zijn knelpunten en er is een *missing link* langs de Oostzijde van het kanaal. Door de huidige kwaliteit en het beperkte netwerk is de betrouwbaarheid niet optimaal en kan de verwachte groei in spoorvervoer niet geaccommodeerd worden. De lokale infrastructuur is niet klaar voor nieuwe markten, en het wordt moeilijk om de (Europese en North Sea Port) ambities op gebied van duurzame achterlandontwikkeling te realiseren.

Investeringsprojecten in spoorinfrastructuur zijn geïnventariseerd

In de eerste fase is eind maart 2018 in studie 1 “Vervoers- en capaciteitsanalyse” door Movares en Transport & Mobility Leuven onderzocht met welke groei van het spoorvervoer in de periode tot 2030 rekening moet worden gehouden¹¹, en wat de grootste knelpunten zijn (of worden) in het infrastructuurnetwerk. In studie 3 t/m 6 is door Arcadis onderzocht welke oplossingsrichtingen er zijn. Er zijn immers diverse bottlenecks, die ervoor zorgen dat het goederenvervoer per spoor minder competitief is:

- In het huidige netwerk is sprake van **onvoldoende capaciteit aan de oostkant** van Kanaal Gent Terneuzen in Zeeuws-Vlaanderen. Met name de Sluiskilbrug is een bottleneck. De brug staat nu al vaak open door passerend scheepvaartverkeer via Terneuzen; dit zal verder toenemen na opening Nieuwe Sluis. Uit de studie komt naar voren dat de Sluiskilbrug vanaf 2028 aan zijn maximale capaciteit zit. Vanaf dat moment kan de groei niet meer worden geaccommodeerd. Dit knelpunt kan alleen worden opgelost door een aansluiting van het Nederlandse spoor op het spoor op de oostoever tussen Axel en Zelzate, een missing link.
- De treinen kunnen vanaf het bedrijventerrein Axelse vlakte nu niet rechtstreeks de Sluiskilbrug oprijden, **er is geen zuidoost boog** in het spoor. Treinen moeten nu doorrijden richting Terneuzen, daar “kop maken” om in de andere richting de brug op te kunnen rijden. De brug is daarmee een majeure bottleneck in een goede doorstroom.
- Momenteel doorkruist het spoorvervoer, waaronder ook risicotransporten, de kern Sas van Gent. Verwachting is dat bij een toename in treinen mogelijk omgevingselementen zoals **externe veiligheid en geluidsoverlast** een bottleneck vormen voor het vervoer per spoor door de dorpskernen.
- Ook de gebruikswaarde van het bestaande spoor in Zeeuws-Vlaanderen is een knelpunt. Het spoor is niet beveiligd en passeert maar liefst 16 **onbewaakte overgangen**. Omwille van de veiligheid rijden de goederentreinen zeer langzaam en moeten ze vaak stoppen.
- In Vlaanderen is sprake van een capaciteitstekort op het **enkelsporige baanvak** ten noorden van **Wondelgem**. Diverse emplacementen in beide landen kennen capaciteitsknelpunten.



Om de realisatie van de voorgestelde oplossingen te bewerkstelligen is grensoverschrijdende samenwerking tussen overheidslagen belangrijk. North Sea Port, Gemeente Terneuzen, Provincie Zeeland, Stad Gent en Provincie Oost-Vlaanderen werken onder *Rail Ghent Terneuzen* samen aan concrete oplossingen voor de problemen op het spoor.

¹⁰ Flows, 2018: <https://www.flows.be/nl/transport/binnenvaart-neemt-grootste-hap-gentse-modal-split>

¹¹ <https://railghentterneuzen.eu/nl/stand-van-zaken>

Port area Ghent - Terneuzen

Optimization cross border rail infrastructure

An optimal cross-border rail infrastructure between Ghent and Terneuzen becomes increasingly urgent because of:

- One single port area due to the merged North Sea Port
- The predicted growth of more than 15% as a result of this merger
- The New Terneuzen Lock, which will cause an increased flow of goods
- The developments of Seine-Scheldt project: optimized inland waterways to the hinterland
- The opportunity to fully exploit the economic potential of this region

According to the demand and capacity analysis there are several bottlenecks and study elements identified and visualized on this map. The following studies will take place to research what is needed to achieve optimal rail improvements in the area:

- Study 1 Traffic demand & capacity analysis
- Study 2 Risk & sensitivity analysis
- Study 3 Study on technical aspects
- Study 4 Land use and spatial planning
- Study 5 Geotechnical soil survey
- Study 6 Environmental impact assessment
- Study 7 Cross-border Societal Cost Benefit Analysis
- Study 8 Study on passenger transport by rail
- Study 9 Study on rail trajectories on North Sea Mediterranean and Rhine Alpine corridors
- Study 10 Financial study on PPP approach and DBFME
- Study 11 Financial study on EIB funding

For more information please visit
www.railghentterneuzen.eu



Wat levert Rail Ghent Terneuzen potentieel op?

Het is duidelijk dat de opwaardering van de multimodale infrastructuur kansen biedt voor zowel het bedrijfsleven in North Sea Port zelf, alsook voor bedrijven in Europese regio's die via het TEN-T netwerk met North Sea Port verbonden zijn.

Op basis van Europese beleidsambities en concrete plannen op de corridors kunnen wij constateren dat er een grote mate van overlap is tussen de multimodale ambities van North Sea Port en de Europese plannen. Het TEN-T-beleid heeft als beleidsdoel het verminderen van verschillen, knelpunten en technische barrières tussen de lidstaten, met het verbeteren van grensoverschrijdend (multimodaal) vervoer en het aanpakken van missing links als prioriteiten.

Wanneer deze weggenomen zijn functioneert een van de uiteinden het TEN-T-netwerk beter waardoor het hele systeem een meerwaarde krijgt. Ook wordt 'uiteinde' van de corridor een steeds relatiever begrip. De groei van intermodale verbindingen via North Sea Port, waarbij spoor, binnenvaart, weg en Short Sea gecombineerd worden zorgt dat corridors meer in elkaar overlopen dan de strikte corridorbeschrijving (vaak vanuit één modus geschreven) doet vermoeden.

“Een betere infrastructuur in North Sea Port kan fungeren als draaischijf in multimodale transportketens met duurzaam achterlandvervoer via binnenvaart en spoor, en heeft een positief doorwerkingseffect op de TEN-T-corridor als geheel. Deze investering draagt bij aan het realiseren van de White Paper ambities op het gebied van duurzame mobiliteit.”

Ook dragen de verbeteringen bij aan de versterking van de regionale economie in het grensoverschrijdend havengebied en in de daarmee verbonden regio's. Zo heeft de uitbouw van lokale spoorinfra niet alleen een lokale dimensie, maar is er ook sprake van bredere Europese economische doorwerkingseffecten.

Bedrijven staan klaar om mee te investeren in multimodale oplossingen.

Uit deskresearch en gesprekken met individuele bedrijven blijkt een gevoelde noodzaak tot verduurzaming van de bedrijfsprocessen. Logistiek is een van de processen die dan op een meer duurzame manier moet verlopen. Multimodaliteit met nadruk op vervoer per spoor en binnenvaart is dan een logische optie.

Voor intermodale operators is het ter beschikking hebben van goed functionerende, robuuste, infrastructuur een vereiste. Zeker ook omdat spoor en binnenvaart op veel achterlandbestemmingen een inwisselbare rol hebben. Voor het verleggen van deze stromen is een goede dienstverlening door intermodale operators van essentieel belang.

Recente investeringen tonen aan dat bedrijven geloven in de toekomst van spoorvervoer, bijvoorbeeld:

- Private investeringen in de multimodale diensten aan het Kluizendok, met toegang tot ITG (Interface Terminal Ghent) en mogelijk Ekol. Dit via een multimodale railterminal met 3 x 750 meter sporen.
- Een private investering van 3MCT, een joint venture van Swagemakers Intermodal Transport en Vlaeynatie, in een nieuwe binnenvaartverbinding en railterminal op de Axelse Vlakte in Terneuzen.
- De start van verschillende binnenvaart verbindingen op Antwerpen, Willebroek en Rotterdam.
- De verdere uitbouw van de directe spoorverbinding tussen North Sea Port en Mortara in Italië (6 x per week nu).

- De start van de verbinding tussen China en Gent (Ghent – Sestokai en Daqing) (Via IRG)
- Gent is een belangrijke hub in het DFDS-netwerk. Waar Short Sea verbindingen van en naar Scandinavië verknoopt worden met continentale verbindingen naar Zuid- en Oost-Europa.
- Het Luxemburgse CFL bouwt vanuit haar hub in Bettembourg aan een Europees netwerk voor multimodale verbindingen, ook op Gent, waar trailers op de trein gezet worden. Er worden multimodale wagons van NIKRASA ingezet.

Hoe kan Europese financiering Rail Ghent Terneuzen realiseren?

Landen, regio's en havens die zich op de corridors bevinden kunnen aanspraak maken op Europese financiering. De voornaamste Europese (co)-financiering voor projecten op de TEN-T corridors verloopt via de Connecting Europe Facility (CEF).

“Het nieuwe CEF-Transport programma zal zich richten op slimme, duurzame, inclusieve, veilige en beveiligde mobiliteit. Prioriteit wordt gegeven aan milieuvriendelijke vervoerswijzen (zoals spoorvervoer) en de ontwikkeling van oplaadpunten en alternatieve brandstoffen.”

De MKBA op de verschillende investeringsvarianten toont aan dat er een maatschappelijke meerwaarde is bij de realisatie van RGT. De maatschappelijke waardering van de besparing op emissies en congestie kosten loopt in de miljoenen euro's.

Op dit moment (September 2019) staat er geen call open voor het doen van een beroep op mede-financiering vanuit het CEF, maar wel is nu al bekend wat de prioriteiten zijn in de aankomende zogeheten *blending call*. In de aankomende blending call, waarbij financieringsinstrumenten gekoppeld moeten c.q. kunnen worden gaat hem om projecten die te maken hebben met: 1) Deployment of the European Railway Traffic Management System (ERTMS) en 2) *Deployment of Alternative Fuels*. Deze eerstkomende call sluit minder aan bij RGT.

In hoeverre er in 2020 nog calls zullen plaatsvinden is niet met zekerheid te zeggen. Wel is er voor de volgende Commissie periode 2021-2027 een voorstel om nu ca. 30 miljard euro te besteden aan projecten binnen de transportsector, via de CEF. De praktische uitwerking hiervan volgt in de loop van 2020.

Toch is er een knelpunt om deze gelijklopende EU-North Sea Port ambities te realiseren. Voor de kansrijkheid van toekomstige investeringen met een Europese co-financieringscomponent kan de huidige status van de lokale spoorinfra een uitdaging worden. De kansen van cofinanciering worden immers hoger wanneer het spoorbaanvak waarin geïnvesteerd zal worden deel uitmaakt van het Europese TEN-T-kernnetwerk, wat nu voor RGT nog niet het geval is.

- Belangrijk is dat de **havens en waterwegen in Terneuzen, Vlissingen en Gent** als haven onderdeel zijn van het **kernnetwerk**. Dit geldt ook voor het kanaal Gent-Terneuzen alsmede de spoorlijn vanaf de bundel Gent Zeehaven, die Zeebrugge met Antwerpen verbindt.
- De **spoorinfrastructuur tussen Gent en Terneuzen** maakt geen deel uit van het Europees kernnetwerk maar alleen van het onderliggende **comprehensive network**.
- De andere belangrijke **spoorinfrastructuur** voor North Sea Port in Zeeland, de Sloelijn bij Vlissingen, maakt wel deel uit van het **kernnetwerk**.

De status van de spoorinfrastructuur van Gent-Zeehaven tot Terneuzen is slechts 'comprehensive'. Dat is gezien het feit dat vrijwel alle infrastructuur eromheen wél tot het kernnetwerk behoort onlogisch. Maar dit feit is een mogelijke beperking voor het snel gebruik kunnen maken van

Europese financieringsinstrumenten. Bij de verwachte herziening van het core/comprehensive netwerk rond 2023 kan North Sea Port een lobbytraject opzetten om deze anomalie aan te pakken. Sterker inzetten om de spoorinfrastructuur juist wel als core network te identificeren zal de groei aan spoorvervoer faciliteren, en draagt zo bij aan de Europese White Paper doelstellingen. Een resultaat van een opname in het core netwerk is voor North Sea Port een verhoging van de kans op co-financiering bij de bouw van RGT.

“De herziening van het TEN-T Netwerk is voorzien rond 2023. Het is aanbevolen om ook de spoorlijn Gent-Terneuzen onderdeel te laten maken van het TEN-T-kernnetwerk.”

1 Waarom de realisatie van Rail Gent Terneuzen van Europees belang is

Centraal in dit hoofdstuk staat de vraag wat een Europese verantwoording zou kunnen zijn om te investeren in spoorinfrastructuur in North Sea Port. Om hiertoe te komen bekijken wij allereerst de plannen op de verschillende corridors en wat de positie van North Sea Port is in deze plannen. Vervolgens kijken wij welke concrete financieringsinstrumenten er beschikbaar zijn voor het realiseren van deze ambities. Tot slot kijken wij naar de match tussen de corridorambities, de beschikbare instrumenten en de rol van North Sea Port hierin.

1.1 North Sea Port past in een West-Europees havencomplex en heeft logistieke netwerken tot diep in Europa

North Sea Port ligt midden in de Vlaams Nederlandse Delta (VND). Het gebied bestaande uit de havens van Rotterdam, Antwerpen, Zeebrugge, North Sea Port, en Moerdijk is dé aan- en afvoer regio voor Noordwest-Europa. Gezamenlijk handelden de havens in 2018 meer dan 750 miljoen ton goederen af, ervoor zorgend dat de (Noordwest) Europese economie op efficiënte wijze zijn grondstoffen kan importeren, en eindproducten c.q. halffabricaten kan exporteren.

Figuur 2: In de Vlaams Nederlandse Delta groeperen Europa's grootste havencomplexen. North Sea Port ligt strategisch tussen de twee grote havencomplexen van Antwerpen en Rotterdam.



Bron: VNDelta, 2018

Veel van de Europese bedrijvigheid in de agro, de chemie, de maakindustrie, maar ook handel, de maritieme en achterlandlogistiek en de zakelijke dienstverlening hangt samen met dit grootste havencomplex van de Europese Unie.

North Sea Port speelt een belangrijke rol in de Paneuropese haven- en productienetwerken. Maritiem groeit de haven flink en met de aanleg van een nieuwe zeesluis krijgt de haven een verdere impuls.

- North Sea Port, is via de Noordzee bereikbaar voor de wereldwijde scheepvaart. Unieke karakteristiek is dat de haven tot 32 kilometer landinwaarts ligt, waar belangrijke productiecentra via maritieme weg kunnen bereikt worden.
- De haven is in Vlissingen en Borsele bereikbaar voor schepen met een diepgang tot 17 meter. De havengebieden Terneuzen en Gent zijn toegankelijk voor schepen met een diepgang van maximum 12,5 meter.
 - De eerste cluster biedt kansen als uitwijkhaven voor congestie-gevoelige havens in de regio.
 - De tweede biedt kansen om de combinatie maritiem-binnenvaart richting Frankrijk te ontwikkelen.

North Sea Port ligt gunstig ten opzichte van het Europese consumptie- en productienetwerk. De sterkste concentratie van bevolkingsdichtheid, koopkracht en economische activiteit is nog altijd zichtbaar via de zogenaamde Blauwe Banaan. De blauwe banaan bestrijkt de belangrijkste economische centra van Europa, zoals Brussel en Antwerpen in België, de Randstad in Nederland, de Duitse regio's Rijn-Ruhr en Rijn-Neckar, de regio's Basel en Zürich in Zwitserland, de regio's Milano en Genua in het noorden Italië en London en de Midlands in de UK. Figuur 3 laat dit duidelijk zien. De Blauwe Banaan heeft een gezamenlijke bevolking van meer dan 100 miljoen mensen.

Figuur 3: North Sea Port ligt centraal in de Blauwe Banaan van 100 miljoen inwoners



Bron: Ecor Europe

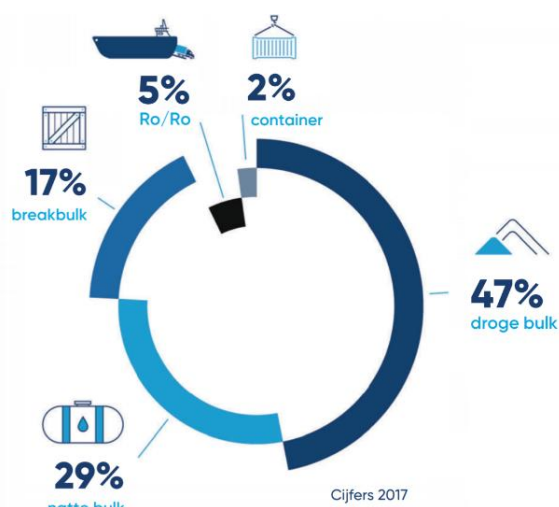
1.2 North Sea Port groeit, duurzame havenontwikkeling staat hoog op de agenda

1.2.1 Zowel industriële als knooppuntfunctie North Sea Port groeit

Het eerste jaar van de gefuseerde haven kende een recordoverslag. North Sea Port handelde in 2018 meer dan 70 miljoen ton maritieme goederen af, vooral droge bulk, liquids en breakbulk.

Goederenstromen worden lokaal gebruikt voor toegevoegde waarde activiteiten

De groei toont aan dat de regionaal verankerde industrie (waaronder Arcelor Mittal, DowChemicals, Otokumpu, Volvo Cars en Volvo Trucks, Bioro Biodiesel), maar ook logistieke dienstverleners (zoals DFDS, Kloosterboer, Stukwerkers en Katoen Natie) hun goederenstromen naadloos kunnen organiseren en dat de (Noordwest) Europese economie op efficiënte wijze zijn grondstoffen kan importeren, en eindproducten kan exporteren.

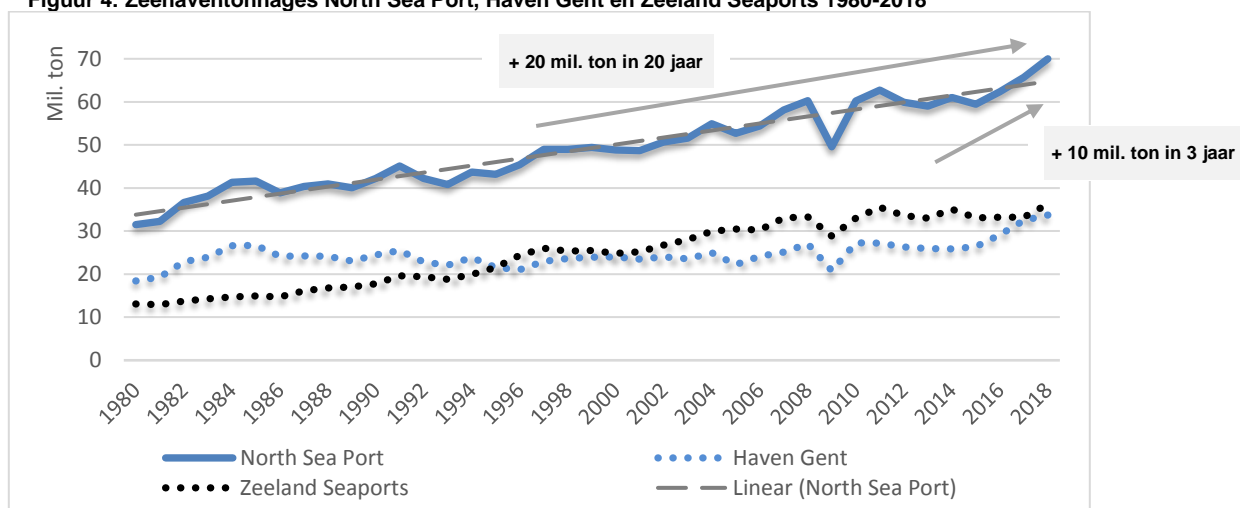


North Sea Port is zowel direct als indirect belangrijk voor de regionale economie. In Nederland wordt met de Havenmonitor jaarlijks de sociaal-economische impact van havens gemeten en in België worden dergelijke gegevens ontsloten door de Nationale Bank België. Direct en indirect creëert het havengebied in Nederland en België samen bijna 100.000 voltijds banen.¹² De opgetelde toegevoegde waarde die werknemers genereren in het havengebied bedraagt 14,5 miljard euro in 2018.^{13,14}

Top 10 haven in Europa. Van 60 naar 70 miljoen ton in de laatste 3 jaar

North Sea Port is momenteel Europa's nummer tien in maritieme goederenoverslag, zevende in de Hamburg-Le Havre Range. De laatste jaren is er een groeispurt in de overgeslagen tonnages. De haven groeide met 10 miljoen ton sinds 2014.

Figuur 4: Zeehaventonnages North Sea Port, Haven Gent en Zeeland Seaports 1980-2018



Bron: Ecorys, 2018 o.b.v. Vlaamse havencommissie, 2018

¹² <https://www.northseaport.com/jobs>

¹³ <https://www.northseaport.com/north-sea-port-boekt-in-havengebied-gent-grootste-toegevoegde-waarde-ooit>

¹⁴ <https://www.nbb.be/doc/ts/publications/wp/wp342en.pdf>

1.3 Trans-Europese Netwerken (TEN) verbinden Europese regio's

Europese lidstaten moeten bijdragen aan de totstandkoming van Trans-Europese Netwerken (TEN). Dit staat in artikel 171-173 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie¹⁵. Trans-Europese Netwerken zijn op elkaar aangesloten en met elkaar verbinden ze nationale netwerken, wegen, spoorwegen, waterwegen, havens, luchthavens, navigatiemiddelen, overslaginstallaties en pijpleidingen voor producten en de diensten die nodig zijn om deze infrastructuur te kunnen gebruiken. Vervoersnetwerken (TEN-T) zijn een onderdeel van het TEN. De EU wil met haar nieuwe infrastructuurbeleid de bestaande lappendeken van Europese wegen, spoorwegen, luchthavens en kanalen omvormen tot een gezamenlijk vervoersnetwerk.

“Het TEN-T-beleid heeft als beleidsdoel het verminderen van verschillen, knelpunten en technische barrières tussen de lidstaten.”

Hiervoor zijn de volgende (specifieke) doelstellingen geformuleerd voor het TEN-T-netwerk¹⁶:

- Verbetering van grensoverschrijdend vervoer
- Oplossen van *missing links*
- De mogelijkheden van multimodaal transport (i.e. spoor- en binnenvaart)
- Versterken van de *last-mile* verbinding
- Creëren van een inland terminal netwerk (logistieke knooppunten)
- Rekening houden met de impact op stedelijke gebieden

“Het EU-beleid stelt een structuur met twee lagen vast, bestaande uit een uitgebreid netwerk (dat voor doeltreffende verbindingen met alle EU-regio's zorgt), klaar tegen 2050. En daarin een kernnetwerk (dat bestaat uit de strategisch belangrijkste elementen van het uitgebreide netwerk), klaar tegen eind 2030.”

Het **TEN-T beleid** in de periode 2012-2020 en verder (COM(2011) 650 definitief¹⁷) behelst het volgende: er wordt een kernnetwerk en een uitgebreid (toevoer-) netwerk gebouwd. Het nieuwe EU-vervoersinfrastructuurbeleid stelt voor de Europese routes voor het eerst een structuur met twee lagen vast, bestaande uit een uitgebreid / *comprehensive* netwerk (dat voor doeltreffende verbindingen met alle EU-regio's zorgt) en een kern / *core* netwerk (dat bestaat uit de strategisch belangrijkste elementen van het uitgebreide netwerk). De projecten in het kader van het uitgebreide netwerk moeten eind 2050 zijn afgerond, terwijl degene die deel uitmaken van het kernnetwerk eind 2030 aan de TEN-T-criteria moeten voldoen. De financiële dimensie van het nieuwe EU-vervoersinfrastructuurbeleid is nu geregeld via de zgn. CEF ('Connecting Europe Facility').

North Sea Port ligt op twee Core Network Corridors (CNC) van het TEN-T-netwerk

Het havengebied Terneuzen en Gent, van North Sea Port, heeft een directe toegang tot het Europese (spoor en binnenvaart) netwerk vormgegeven in Europese corridors.

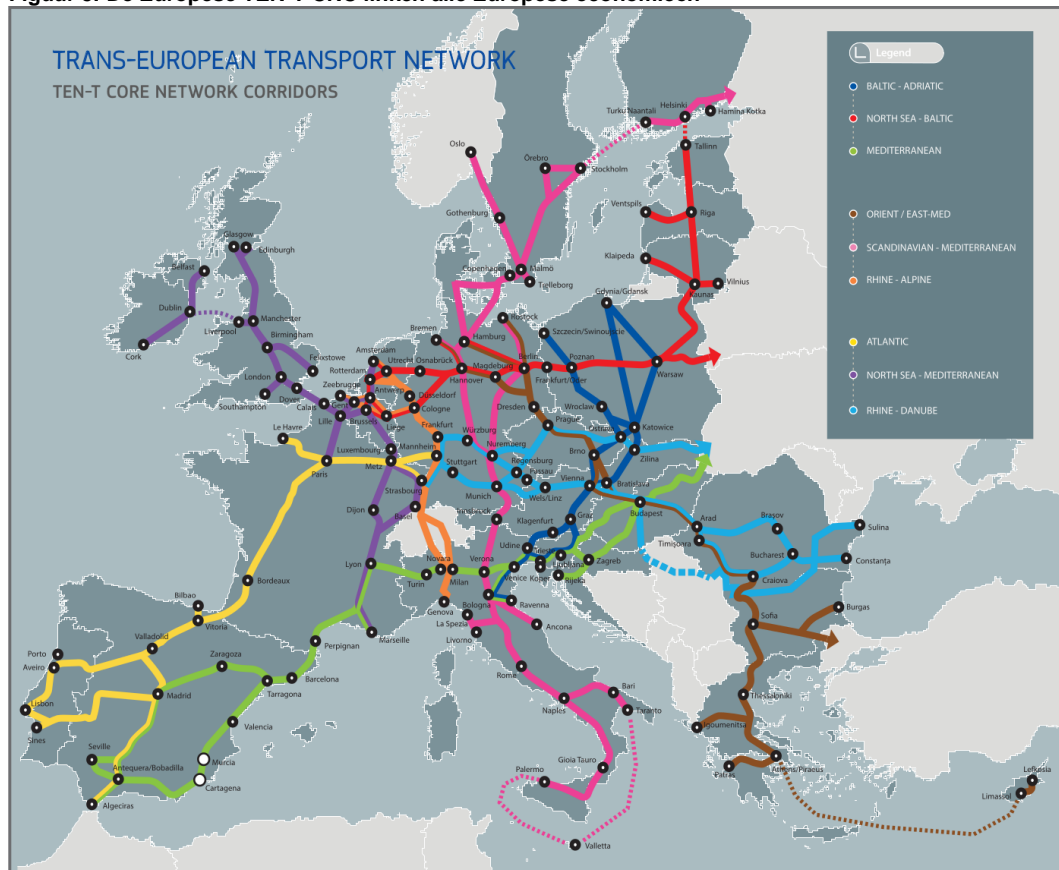
In dit kader zijn de North Sea - Mediterranean, Rhine - Alpine en de North Sea - Baltic corridor van belang. De eerste twee zijn rechtstreeks verbonden met North Sea Port, de derde is indirect verbonden (vanaf Antwerpen c.q. Roosendaal).

¹⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/ALL/?uri=celex%3A12012E%2FTXT>

¹⁶ https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/legal-basis_en

¹⁷ <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/nl/sheet/135/trans-europese-netwerken-richtsnoeren>

Figuur 5: De Europese TEN-T CNC linken alle Europese economieën



Bron: TENtec | Voor North Sea Port zijn de Rhine-Alpine (in oranje); de North Sea – Med (in het paars) en de North Sea – Baltic (in het rood) van belang

Via de **Rail Freight Corridors (RFC's)** wordt een deel van de operationalisering van het bovenstaande geregeld. De Europese Verordening 913/2010¹⁸ verplichtte de lidstaten ertoe internationale marktgerichte RFC's in te stellen om tegemoet te komen aan drie uitdagingen:

- de samenwerking tussen infrastructuurbeheerders op toewijzing van paden, de inzet van interoperabele systemen en de inpassing van de ontwikkeling van infrastructuur,
- het vinden van de juiste balans tussen vracht- en passagiersverkeer, voldoende capaciteit voor vrachtvervoer aanbieden in overeenstemming met de marktbehoeften, en
- bevordering van intermodaliteit door terminals te integreren in het corridormanagement.

Verskil tussen TEN-T-corridors en RFC corridors

- Europese lidstaten moeten bijdragen aan de totstandkoming van Trans-Europese Netwerken (TEN). Dit zijn netwerken op het gebied van infrastructuur, meer specifiek op vervoers-, telecommunicatie- en energiegebied. Binnen de TEN zijn de TEN-T netwerken het vervoersnetwerk voor goederen en personen. Het **TEN-T beleid** bouwt een kernnetwerk en een uitgebreid (toevoer-) netwerk. De bouwprojecten in het kader van het uitgebreide netwerk moeten eind 2050 zijn afgerond, terwijl degene die deel uitmaken van het kernnetwerk al eind 2030 klaar moeten zijn. De Europese Commissie heeft 11 Europese Coördinatoren aangesteld: negen voor de kernverbindingen in Europa, één voor ERTMS en één voor *Motorways of the Sea*. Financiering verloopt via de CEF ('Connecting Europe Facility').

- Via de **Rail Freight Corridors (RFC's)** wordt een deel van de operationalisering geregeld. In de RFC's worden rijpaden en afstemming van ontwikkelingen in de infrastructuur en markt op elkaar afgestemd. RFC's worden geleid door consortia van infrastructuurbeheerders, die het *traffic management* op de corridors regelen.

¹⁸ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ%3AL%3A2010%3A276%3A0022%3A0032%3ANL%3APDF>

In de volgende drie secties bespreken we de belangrijkste kenmerken en ontwikkelingen op de drie corridors waar North Sea Port toegang toe heeft.

1.3.1 Rhine-Alpine Corridor

De Rhine-Alpine Corridor overlapt met de zogenaamde Europese “blauwe banaan”. Deze blauwe banaan en bevat ook enkele van de grootste (binnen)havens in Europa, zoals Rotterdam, Antwerpen, Amsterdam, Zeebrugge, North Sea Port, Duisburg en Genua.¹⁹ Jaarlijks wordt er meer dan één miljard ton vracht getransporteerd over de corridor met verschillende vervoerswijzen (spoor, binnenvaart, weg, pijpleiding).

De RFC Rhine-Alpine ligt ook parallel met de *Rhine-Alpine Core Network Corridor* (hierna Rhine-Alpine corridor)²⁰. Via het water maken alle havens binnen North Sea Port deel uit van het core network van de Rhine Alpine corridor. Per spoor zijn Gent en Vlissingen onderdeel van het core network. Terneuzen is recent toegevoegd²¹.

Sterke link tussen Duitsland, Nederland en België voor vrachtvervoer

Binnen de corridor stroomt 83% van het totale internationale vrachtvervoer tussen Duitsland, Nederland en België. Ook Italië blijft een belangrijke te bedienen markt op de corridor. Het vrachtvervoer dat vertrekt of aankomt in Italië blijft nog steeds in grote mate vanuit het continent komen.

Voor het internationale vrachtvervoer heeft de binnenvaartsector het grootste marktaandeel. 11,4% van de activiteiten op de corridor lopen over het spoor, 34,3% van de activiteiten over de weg en 54,3% via de binnenvaart. Spoorvervoer heeft een relatief groot aandeel in de corridor door import en export naar Italië en Zwitserland. Het grootste aandeel (88%) van het binnenvaarttransport situeert zich tussen Nederland, België en Duitsland. Ook het internationaal wegvervoertransport in de corridor loopt voor het merendeel (77%) tussen deze drie landen.²²

Spoorwerken Rhine-Alpine in Zeebrugge, bieden kansen voor spoorbundel Gent-Zeehaven

Binnen de corridor wordt het achterlandvervoer van de haven van Zeebrugge verder uitgebreid. Hierbij wordt de spoorcapaciteit uitgebreid ter hoogte van Zwankendamme²³. Door het aanleggen van een 3^{de} en 4^{de} spoor zal in de toekomst ook het vrachtvervoer gescheiden worden van het passagiersvervoer tussen Gent en Brugge. Deze uitbreiding zou de spoorconnectie van Zeebrugge met de andere corridors en het hinterland verbeteren.^{24 25} North Sea Port kan profiteren van enkele maatregelen bij deze werken; zo worden er op de lijn Zeebrugge-Gent-Antwerpen met CEF gelden bijgedragen aan het weghalen van een groot aantal overwegen.

Twee grote projecten binnen de corridor met mogelijke relevantie voor North Sea Port

- Gotthard Base Tunnel: De tunnel van 57 km is de langste en diepste spoortunnel ter wereld. Bij de afronding van het project, zal de competitiviteit van spoor voor zowel vracht als passagiersvervoer verbeterd worden. Tegen 2020, zou ook de reisafstand tussen Zurich en Milaan met een uur verminderd worden.²⁶ Dit verhoogt de kansrijkheid voor intermodale verbindingen naar Italië.

¹⁹ European Commission (2018), Rhine Alpine TEN-T Core Network Corridor: 3rd Work Plan of the Coordinator

²⁰ De Rhine-Alpine Corridor houdt rekening met alle modaliteiten (spoor, binnenvaart en wegvervoer) en de RFC Rhine-Alpine beperkt zich tot spoorvervoer.

²¹ <https://www.railfreight.com/corridors/2019/08/15/port-of-terneuzen-now-on-rhine-alpine-corridor/>

²² European Commission (2014). Rhine Alpine Core Network Corridor Study.- Final report

²³ <https://www.infrabel.be/nl/nieuws/startschoot-aanleg-spoorbundel-zwankendamme-haven-zeebrugge>

²⁴ European Commission (2018), Rhine Alpine TEN-T Core Network Corridor: 3rd Work Plan of the Coordinator

²⁵ Rail Freight Corridor Rhine-Alpine (2017), Rhine-Alpine Annual Report 2017

²⁶ https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/rhine-alpine_en

- Intermodal hub Rhine-Ruhr: in Duisburg wordt een nieuwe generatie “intermodale hub” opgestart. Hier zal vooral de overslag tussen treinen plaatsvinden, voor een efficiëntere connectie tussen maritieme havens en het hinterland. Aansluiting op deze hub kan het aantal bestemmingen vanuit NSP verhogen.

1.3.2 North Sea – Mediterranean Corridor

North Sea - Mediterranean Core Network Corridor (hierna de NSMED corridor). De NSMED corridor bevat ook een link met Ierland. De RFC NSMED ligt voor een groot deel parallel met de *North Sea - Mediterranean Core Network Corridor*.

De RFC North Sea Mediterranean (hierna RFC NSMED) loopt van Glasgow tot de havens van Marseille en Fos-sur-Mer. De corridor doorkruist het VK, België, Nederland, Luxemburg en Frankrijk en Zwitserland. De corridor loopt dwars door het Zuidelijke havengebied van North Sea Port.

Seine-Schelde project

De binnenvaart is nog onderbenut in deze corridor. Tussen de Seine en de Schelde bestaan verschillende bottlenecks en vermiste connecties. Om dit op te lossen zijn er verschillende projecten in verschillende landen die bijdrage aan het bevorderen van de binnenvaart op dit deel van de corridor. Binnen Vlaanderen bevindt het Seine-Schelde project zich voornamelijk op de Leie en het ringkanaal rond Gent dat in connectie staat met het Gent-Terneuzen kanaal. Hierbij wordt de waterweg verder uitgebreid door nieuwe sluizen, het verhogen/verbouwen van bruggen en het verdiepen en verbreden van de rivier.

Zeesluis Gent-Terneuzen belangrijk project binnen North Sea Med Corridor

Het kanaal Gent-Terneuzen is een belangrijke grensoverschrijdende connectie tussen België en Nederland. De sluizen die toegang verschaffen tot het kanaal vormen een knelpunt in de verbindingen tussen de twee havens. Door een grotere sluis te plaatsen kunnen de bestaande sluizen gebruikt worden voor zowel deepsea als binnenvaartschepen. Hierdoor worden de capaciteit vergroot en de wachttijden gereduceerd.

1.3.3 North Sea - Baltic Corridor

De North Sea-Baltic CNC bereikt de havens van North Sea Port niet direct. Aansluitingen op deze corridor zijn er in Antwerpen respectievelijk Roosendaal. Dit geldt ook voor de bijbehorende RFC 8 North Sea-Baltic.

Figuur 6: RFC North Sea - Baltic



Bron: Rail Freight Corridor (2019), North Sea Baltic

De RFC North Sea Baltic verbindt West-Europese havens (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Wilhelmshaven, Bremerhaven en Hamburg) met Oost-Europa. Vanuit deze zes verschillende havens komt deze spoorlijn samen in Duitsland, waarna de in totaal 3.600 kilometer lange spoorlijn doorvoert naar drie Oost-Europese lidstaten (Tsjechië, Polen en Litouwen). De RFC vormt hiermee de exclusieve verbinding tussen West- en Oost-Europa (zie Figuur op volgende pagina). Het westelijk deel van deze verbinding loopt parallel aan de North Sea - Baltic Core Network Corridor (hierna North Sea Baltic corridor). Weliswaar heeft deze geen verbindingen met Praag en het zuiden van Polen. Ook voert deze verder noordwaarts richting Finland, Estland en Letland.

Een belangrijk speerpunt van deze route is het economisch benutten van het (toekomstig) potentieel in Noordoost Europa. Mede daarom zijn veertig regio's aangesloten op de North Sea Baltic corridor, waarvoor de Baltische staten en Finland als hub fungeren. Door de verbinding met de West-Europese havens en Oost-Europa wordt toegang tot de wereldmarkt (o.a. Amerika en Azië) mogelijk. Ook zijn dit typische spoormarkten waarbij North Sea Port een multimodale hub kan zijn voor uitwisseling tussen spoor en short sea. De meeste spoorprojecten met bijdrage vanuit CEF fondsen op de corridor vinden plaats buiten West Europa. Wel worden verschillende ERTMS projecten in België en Nederland gerealiseerd binnen de scope van deze corridor.

“De TEN-T North Sea - Baltic core network corridor is niet te verwarren met de RFC 8 (ook North Sea - Baltic genoemd).”

Recente uitbreiding van de RFC: Rail Baltica Project

De “Rail Baltica”, het grootste infrastructurele project in de Baltische regio, is onderdeel van de North Sea Baltic corridor en wordt in de toekomst ook aangesloten op de RFC North Sea Baltic. Tegen 2020 zal de Europese standaard spoorbreedte (1.435 mm) worden aangesloten met de Kaunas Intermodale Terminal (Litouwen). De aansluiting op het Europese net verwijdert een *missing link* van Europa naar de Baltische Staten. Naar verwachting is het Rail Baltica project tegen 2026 afgerond.

1.4 Kansen voor Europese (co-)financiering North Sea Port projecten

Landen, regio's en havens die zich op de corridors bevinden kunnen aanspraak maken op Europese financiering. De voornaamste Europese (co-)financiering voor projecten op de TEN-T-corridors verloopt via de Connecting Europe Facility (CEF). Deze heeft tot doel de projecten die per corridor vooraf geïdentificeerd zijn verder te brengen. Ook kunnen overheden zelf projecten aandragen. Dit kan tijdens thematische *calls* waarbij er vanuit het CEF-budget beschikbaar wordt gemaakt waarvoor overheden (al dan niet samen met private partijen) een aanvraag voor kunnen doen.



Belangrijk is dat er binnen deze oproepen/calls vaak al een verdeling gemaakt is tussen de verschillende categorieën bv. voor het uitvoeren van studies of werken. Ook komt hier het belang van de “core” status naar voren; projecten op het kernnetwerk komen meestal voor een groter deel van de fondsen in aanmerking. Dat is nadelig voor de status van de RGT-projecten. Dat RGT een cross-border project is kan dan weer positief bijdragen aan de aantrekkelijkheid voor EU (co)financiering. De CEF focus ligt immers op het grensoverschrijdende, het wegnemen van bottlenecks alswel het aanleggen van missende schakels²⁷. RGT voldoet uitstekend aan deze focus.

²⁷ Zie voor meer info <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport>

Het totale budget over de periode 2014-2020 bedroeg bijna 24 miljard euro (CEF Transport). De EU-instantie INEA is verantwoordelijk voor het management van de CEF gelden. Zoals eerder aangegeven zijn de calls waarin fondsen ter beschikking worden gesteld thematisch. Op dit moment (september 2019) staat er geen call open maar is wel bekend wat de prioriteiten zijn in de aankomende zogeheten *blending call*. In de aankomende blending call, waarbij financierings-instrumenten gekoppeld moeten c.q. kunnen worden gaat het om projecten die te maken hebben met: 1) Deployment of the European Railway Traffic Management System (ERTMS) en 2) Deployment of Alternative Fuels. Deze eerstkomende call sluit minder aan bij RGT. In hoeverre er in 2020 nog calls zullen plaatsvinden is niet met zekerheid te zeggen. Wel is er voor de volgende Commissie periode 2021-2027 een voorstel om nu ca. 30 miljard euro te besteden aan projecten binnen de transportsector, via de CEF.

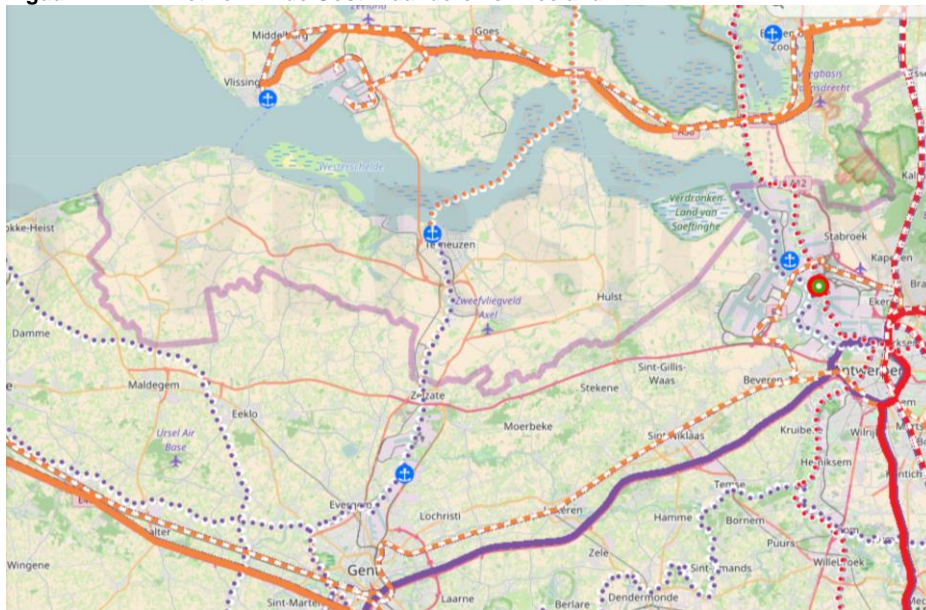
“Het nieuwe CEF-Transport programma zal zich richten op slimme, duurzame, inclusieve, veilige en beveiligde mobiliteit. Prioriteit wordt gegeven aan milieuvriendelijke vervoerswijzen (zoals spoorvervoer) en de ontwikkeling van oplaadpunten en alternatieve brandstoffen.”

Voor de allereerste keer ondersteunt de CEF in 2021-2027 ook de civiel-militaire vervoersinfrastructuur met 6,5 miljard euro. Enerzijds om het Europese vervoersnetwerk aan te passen aan militaire eisen en anderzijds om de militaire mobiliteit in de EU te verbeteren.²⁸ Als projecten met deze focus kunnen worden beargumenteerd, verhoogt dit de kans op financiering.

1.5 Formele positie spoorinfrastructuur North Sea Port op TEN-T-netwerk en RFC's

Een van de vragen die gesteld is in de uitvraag van deze corridorstudie heeft te maken met de formele positie die verschillende infrastructuuronderdelen binnen North Sea Port hebben op de Europese transportnetwerken. North Sea Port ligt formeel op de twee CNC (North Sea - Mediterranean, Rhine - Alpine), en indirect op North Sea – Baltic CNC. Niet alle modi in de regio zijn geïdentificeerd als kernnetwerk. Onderstaande figuur geeft de core netwerk onderdelen weer.

Figuur 7: TEN-T netwerk in de Oost-Vlaanderen en Zeeland



Bron: TENtec I Voor North Sea Port zijn de Rhine-Alpine (in oranje); de North Sea – Med (in het paars) en de North Sea – Baltic (in het rood) van belang I Via de TENtec database kan zelf onderzocht worden welke onderdelen welke status hebben.

²⁸ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-19-1600_en.htm

- Belangrijk is dat de **havens en waterwegen in** Terneuzen, Vlissingen en Gent als haven onderdeel zijn van het TEN-T **kernnetwerk**. Dit geldt ook voor het kanaal Gent-Terneuzen alsmede de spoorlijn vanaf de bundel Gent Zeehaven, die Zeebrugge met Antwerpen verbindt.
- De **spoorinfrastructuur tussen Gent en Terneuzen** maakt geen deel uit van het Europees TEN-T kernnetwerk maar alleen van het onderliggende **comprehensive network**.
- De andere belangrijke **spoorinfrastructuur** voor North Sea Port in Zeeland, de Sloelijn bij Vlissingen, maakt wel deel uit van het TEN-T **kernnetwerk**.

Zet in op verhoging TEN-T-status spoorinfrastructuur Terneuzen - Gent

Voor de kansrijkheid van toekomstige investeringen met een Europese co-financieringscomponent kan de huidige status van de spoorinfra een uitdaging worden. Dit omdat er binnen de huidige CEF-fondsen een hogere prioriteit wordt gegeven aan (spoor)projecten gelegen op het kernnetwerk. Voor verdere versterking en prioritering van een trimodale ontsluiting van North Sea Port strekt een proces om te komen tot opname van de spoorinfrastructuur Gent-Terneuzen in het kernnetwerk wel tot aanbeveling.

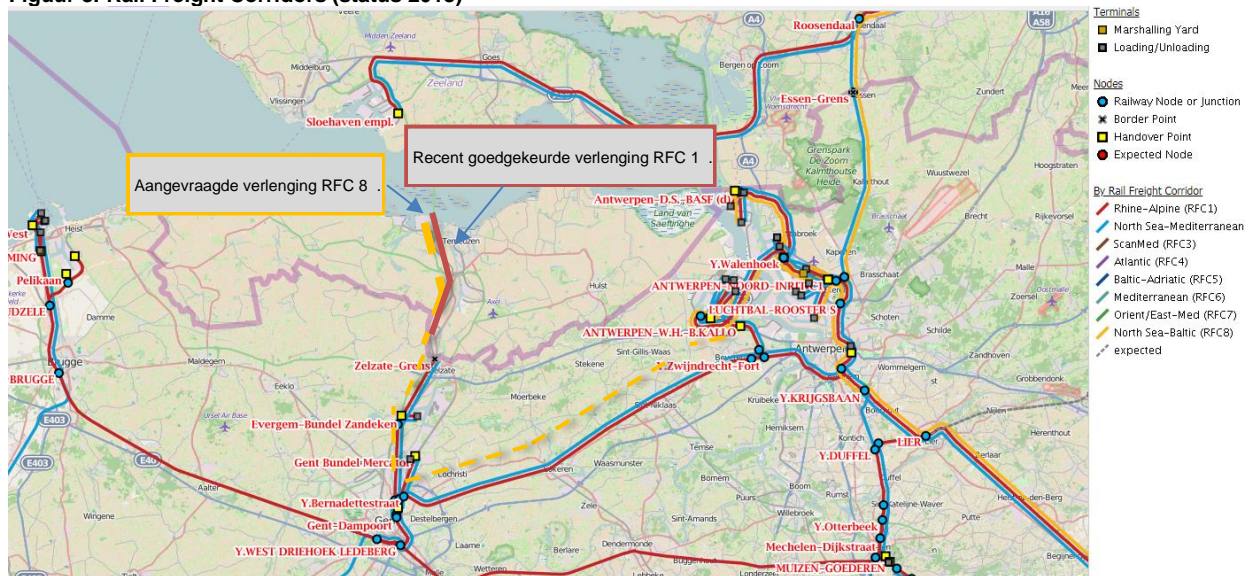
“De herziening van het TEN-T Network is voorzien rond 2023. Het is aanbevolen om ook de spoorlijn Gent-Terneuzen onderdeel te laten maken van het TEN-T kernnetwerk.”

Gebruik Rail Freight Corridors (1, 2 en 8) om operationele uitdagingen op te lossen

Onderliggend aan de TEN-T Corridors zijn de Rail Freight Corridors (RFC) in het leven geroepen om de ambitie om tot concurrerend Europees spoorgoederenvervoer te komen mede te verwezenlijken²⁹. Binnen RFC's werken de infrastructuurbeheerders van de betrokken lidstaten samen om grensoverschrijdend vervoer te vergemakkelijken. Vaak gaat dit over planningsprocedures en het faciliteren van grensoverschrijdende interoperabiliteit.

Al jaren zijn de spoorlijnen naar Gent (tot de grens) en Vlissingen opgenomen als *principal line* op een van de corridors (RFC1 en 2)³⁰. In Augustus 2019 werd RFC 1 uitgebreid tot Terneuzen. In Maart 2018 is een aanvraag ingediend door North Sea Port, bedrijven met activiteiten in het havengebied, om de spoorlijn Antwerpen - Gent-Zeehaven naar Terneuzen op te nemen in RFC 8.

Figuur 8: Rail Freight Corridors (status 2018)



Bron: Customer Information Platform (CIP) van Rail Net Europe (NRE) | — = aanvraag tot verlenging RFC8 ingediend

²⁹ Zie Regulation (EU) No. 913/2010

³⁰ RFC 1 = Rhine-Alpine, RFC 2 = North Sea - Med

"Op dit moment zijn de spoorlijnen naar Gent en Vlissingen opgenomen als *principal line* op Rail Freight Corridors 1 en 2. Het baanvak grens-Terneuzen is net toegevoegd aan RFC 1. Voor een verlenging van RFC 8 van Antwerpen, via Gent-Zeehaven naar Terneuzen is een aanvraag lopende. Opname op de RFC's komt de aansturing van de operaties ten goede maar dat heeft beperkte invloed op de kansrijkheid van CEF co-financiering."

RFC's kunnen analoog aan het TEN-T-netwerk minimum eisen stellen aan de infrastructuur op de betreffende corridor maar hier ligt geen juridische afdwingbaarheid onder. Aansluiting op een van deze RFC's (die niet 100% gelijk hoeven te lopen met het TEN-T-kernnetwerk) is relevant vanuit de stimulans die dit biedt voor uitbouw van een betrouwbaar en optimaal railproduct. Voor Europese co-financiering in de infrastructuur zijn de RFC's niet van belang.

1.6 Conclusies: als North Sea Port ambities op multimodaliteit in Europese verhaal inpast vergroot de kans op co-financiering en realisatie

Op basis van bovenstaande Europese beleidsambities en concrete plannen op de corridors kunnen wij constateren dat er een grote mate van overlap is tussen de lokale ambities van North Sea Port en de Europese plannen. Het TEN-T-beleid heeft als beleidsdoel het verminderen van verschillen, knelpunten en technische barrières tussen de lidstaten, met het verbeteren van grensoverschrijdend (multimodaal) vervoer en het aanpakken van missing links als prioriteiten.

North Sea Port heeft met Rail Ghent Terneuzen gelijke ambitie als de EU.

Een Europese vervoerrelatie is maar zo sterk als zijn zwakste schakel. Juist daarom is het wegnemen van de genoemde lokale knelpunten belangrijk. Wanneer deze weggenomen zijn functioneert een van de uiteinden het TEN-T-netwerk beter waardoor het hele systeem een meerwaarde krijgt.

Momenteel is er een knelpunt om deze gelijklopende ambitie te realiseren. De status van de **spoorinfrastructuur van Gent-Zeehaven tot Terneuzen is 'comprehensive'**. Dit is een mogelijke beperking voor het snel gebruik kunnen maken van Europese financieringsinstrumenten. Bij de verwachte herziening van het core/comprehensive netwerk in 2023 kan North Sea Port een lobbytraject opzetten om deze anomalie aan te pakken. Het resultaat van een opname in het core netwerk is de verhoging van de kans op co-financiering bij de bouw van RGT.

North Sea Port zette eerder al in om de spoorinfrastructuur van Gent-Zeehaven tot Terneuzen op te laten nemen in RFC 8. Inclusie van de lijn in een van de RFC's heeft een tweeledig voordeel.

- Allereerst biedt dit operationele voordelen voor spoorgebruikers en operatoren in de Kanaalzone Gent-Terneuzen. Hier gaat het vooral om planningsvraagstukken en capaciteitstoeewijzing voor treinen die grensoverschrijdend de corridors gebruiken.
- Daarnaast zijn er strategische redenen voorhanden om in de eerdergenoemde lobby voor opname van de lijn Gent-Terneuzen alvast te proberen om de lijn in een van de RFC's op te nemen. Hier moet dan gedacht worden aan Europese zichtbaarheid voor het project en makkelijkere en snellere toegang tot financiering.

Het strekt dan tot aanbeveling om proactief de ontwikkelingen rond thematische CEF-calls te volgen. Positionering van het project als grensoverschrijdend, duurzaam, inclusief en met mogelijkheid tot de ontwikkeling van regionaal cross border personenvervoer is hierbij onderscheidend.

2 Marktpartijen investeren al: multimodale marktontwikkelingen binnen North Sea Port

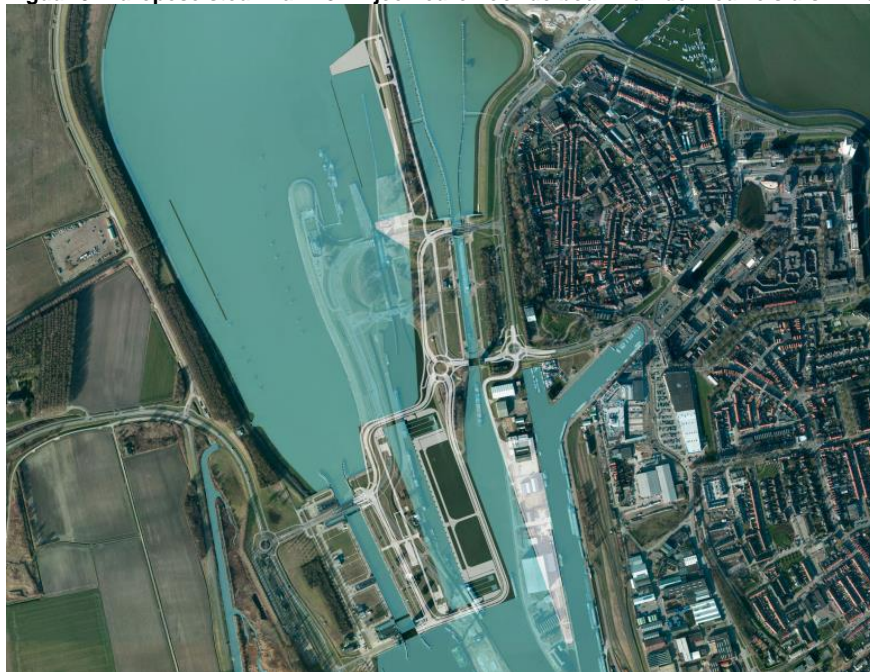
North Sea Port wil actief samenwerken met alle betrokken partners om de bestaande ambitieuze doelstellingen op het vlak van duurzaamheid versneld te halen. Ze zet in op duurzame bedrijfsvoering, transport en ruimtelijke inrichting, met respect voor leefomgeving en natuur. Om tegen 2030 30% van het goederenvervoer over afstanden van meer dan 300 km per spoor of over het water te laten verlopen, is nog een multimodale groeispurt nodig.³¹

Gelukkig is North Sea Port al voorzien van verschillende duurzame hinterland alternatieven:

- Belangrijke delen van het achterland kunnen goed worden bereikt via het water, hetgeen ervoor zorgt dat de binnenvaart een belangrijke rol speelt in het vervoer van met name droge en natte bulk.
- Vrachtvervoer over de weg blijft belangrijk, maar wordt geconfronteerd met de nodige uitdagingen. Bestemmingen die klanten van North Sea Port bedienen liggen vaak in het Oosten en Zuid - Oosten van Europa. De congestie op de ringwegen rond Brussel en Antwerpen, maar ook capaciteitsbeperkingen op de R4 rond Gent zijn zorgelijk.
- Hinterland verbindingen kunnen tri-modaal georganiseerd worden, al is spoorvervoer niet altijd even makkelijk toegankelijk. De Nieuwe bundel Zandeken biedt kansen. Private aansluitingen worden verbeterd. Er dus marktpotentieel voor de uitbouw van spoorvervoer.

De zeezijde kan groeien, o.a. door Europese steun voor de Seine-Schelde en de Zeesluis Terneuzen, maar de multimodale hinterlandverbindingen die daarop voortbouwen kennen missing links en bottlenecks. Dit hoofdstuk kijkt naar de private investeringen die aantonen dat er door bedrijven al op spoorvervoer wordt ingezet.

Figuur 9: Europese steun van 48 miljoen euro voor de bouw van de nieuwe sluis in Terneuzen



Bron: Nieuwesluisterneuzen.eu

³¹ https://uic.org/com/uic-e-news/627/article/european-rail-freight-companies-double-their-ambitions-to-fight-climate-change?page=modal_news

2.1 North Sea Port en private bedrijven zijn gezamenlijk aan zet

Als onderdeel van deze studie is op microniveau gekeken naar gebruik van het spoor voor goederenlogistiek in North Sea Port. Dit is een noodzakelijke voorwaarde om een goede koppeling te maken tussen de goederenstromen enerzijds en het bredere economische en maatschappelijke belang die deze stromen vertegenwoordigen.

Transportstromen bestaan immers alleen maar omdat er vanuit handels- en productienetwerken behoefte is aan vervoer tussen de verschillende punten in deze netwerken. Daarmee gaan de ontwikkeling van de haven, achterlandinfrastructuur en groei bij het regionaal bedrijfsleven hand in hand.

Uit deskresearch en gesprekken met individuele bedrijven blijkt een gevoelde noodzaak tot verduurzaming van de bedrijfsprocessen. Logistiek is een van de processen die dan op een meer duurzame manier moet verlopen. Multimodaliteit met nadruk op vervoer per rail en binnenvaart is dan een optie. Voor de modal shift naar spoor en binnenvaart is een goede dienstverlening door intermodale operators van essentieel belang. Voor deze operators is het ter beschikking hebben van goed functionerende, robuuste, infrastructuur weer een vereiste.

DFDS Gent investeert in trimodale opties

DFDS is een Europees transport en logistieke dienstverlener, actief in meer dan twintig landen, die zich focust op short sea en RoRo en in toenemende mate ook op intermodaal vervoer in het Europese achterland. Gent is een belangrijke hub in het DFDS netwerk, waar short sea verbindingen van en naar Scandinavië verknoopt worden met continentale verbindingen naar Zuid- en Oost Europa.³² Ook de lokale industrie wordt bediend via de DFDS terminal. De Vlaamse automotive industrie gebruikt de terminal voor zowel de aanvoer van steelcoils en onderdelen als de afvoer van onder meer nieuwe vrachtwagens en auto's.



In 2018 heeft DFDS een grote upgrade en uitbreiding van haar terminal aangekondigd.³³ Mede met het oog op de oplevering van de nieuwe zeeluis bij Terneuzen wordt de terminal gereedgemaakt om grotere RoRo ferries op de terminal te kunnen ontvangen en de binnenvaart diensten uit te breiden. Omdat klanten steeds vaker kiezen om het hele traject intermodaal aangeboden te krijgen wordt ook de spoor lay-out van de terminal geoptimaliseerd om langere treinen efficiënt te kunnen bedienen. De terminal wordt hierbij ook voorzien van recente innovaties in het intermodaal vervoer. Zo heeft men sinds kort de beschikking over het NIKRASA systeem waarmee conventionele vrachtwagentrailers ook per spoor vervoerd kunnen

³² <https://www.railfreight.com/intermodal/2019/02/22/port-of-ghent-now-open-for-rail-freight-trains/>

³³ <https://www.nieuwsbladtransport.nl/scheepvaart/2018/05/17/dfds-verankert-zich-in-gent/>

worden. Via de spoorhub Bettembourg in Luxemburg kunnen verschillende belangrijke spoorbestemmingen in de Europese Unie bereikt worden.

De bedrijfscasus van DFDS laat zien dat publieke en private investeringen hand in hand gaan. De nieuwe sluis biedt aanknopingspunten voor verdere investeringen in North Sea Port waarbij, gelet op de sterk groeiende vraag naar intermodale oplossingen, ook de achterlandinfrastructuur van vitaal belang is om deze meer duurzame transportketens aan te bieden.

Outokumpu Stainless ziet kansen maar ook knelpunten

Een van de grote regionale pleitbezorgers voor het gebruik van spoor is Outokumpu Stainless. Deze Finse producent van roestvrij staal gebruikt Terneuzen niet alleen als productielocatie maar ook in toenemende mate als draaischijf voor de uitwisseling van half- en eindproducten tussen de verschillende productie- en distributielocaties in Europa.



Vanuit haar duurzame bedrijfsfilosofie heeft Outokumpu ook de overtuiging dat transportbewegingen van dit bedrijf zo duurzaam en efficiënt mogelijk moeten verlopen. Aan- en afvoer van grote bulkstromen gebeurt al zoveel mogelijk per (binnenvaart)schip of bloktrein maar ook per intermodale trailer wordt er steeds meer vervoerd. Hoewel al bijna 40% van de aan- en afvoer per spoor verloopt komen er nog meer dan 100 trucks per dag aan de poort bij de vestiging in Terneuzen. Wanneer de spoorinfrastructuur op de verbinding Terneuzen-Gent uitgebouwd wordt kan deze modal shift verder bewerkstelligd worden.

Vanaf het eerste moment is Outokumpu gebruik gaan maken van de nieuwe spoorshuttles door Lineas van de 3MCT (Vlaeynatie) naar de havens van Antwerpen en Zeebrugge. Als er in de toekomst een betrouwbare en robuuste verbinding langs de oostzijde van het kanaal gerealiseerd wordt is het voor Outokumpu een strategische optie om een eigen trailerterminal op te zetten bij de eigen site. In de huidige situatie worden een groot deel van deze trailers eerst nog per vrachtwagen naar verder in het achterland gelegen spoorterminals gebracht waardoor nog steeds (dure) ritten door congestiegevoelig gebied gemaakt moeten worden.

Ekol Logistics en Transuniverse Forwarding bouwen multimodale site

Het Turkse logistieke bedrijf Ekol Logistics en het Belgische groepagebedrijf Transuniverse Forwarding kondigden in juli 2019 samen aan een multimodale site van 40 hectare te ontwikkelen aan het Kluizendok. Voorlopig betreft het een LOI. Het zou gaan om 10 hectare voor een cross-docking platform, 20 hectare voor een spoorterminal en 10 hectare voor een roro terminal. Meest visueel is de bouw van een 300 meter lang cross-dockcenter voor groupage van en naar heel Europa, Noord-Afrika en het Midden-Oosten. Vandaag behandelt Transuniverse ca. 100 vrachtwagens en intermodale containers per week in Gent. Dankzij de nieuwe installaties verwacht het bedrijf deze activiteiten binnen vijf jaar te kunnen verdubbelen. De terminal zal goed zijn voor zo'n 2 miljoen ton overslag aan goederen.

Mammoet Westdorpe heeft nichemarkt voor projectlading per spoor

De Multi Purpose terminal van Mammoet in Westdorpe is sinds 2010 operationeel en is ca. 10 ha groot. Naast onderhoud en innovatie van het eigen kranenpark, havenoverslag, kenmerken de activiteiten zich met name rond heavy lift activiteiten.



De terminal is via het water en de weg goed ontsloten. Maar spoor ontbreekt nog. Ook voor zware projectlading is het belangrijk om tri-modaal ontsloten te zijn. Momenteel loopt er een spoorlijn voor langs de terminal. Het betreft de spooraansluiting naar Vlaeynatie.

Mammoet ziet kansen voor de verdere ontwikkeling van de Kanaalzone. Want een groeimarkt waar Mammoet zich o.a. op richt is die van zware projectlading. Dergelijke lading komt vooral uit België en/of Duitsland en Oost-Europa en kunnen door hun gewicht (350 ton en meer) niet over de weg worden getransporteerd. Via het water of het spoor is dan de meest logische route.

Het eindtransport, vanaf de terminal bij Mammoet naar de klant, gaat altijd via het water (binnenvaart en zeevaart). Alleen om per spoor naar de terminal van Mammoet te geraken, moeten treinen over de brug Sluiskil. En dat is op dit moment een belemmering vanwege het gewicht. Op dit moment gaat deze trafiek daarom naar de terminal in Schiedam. Het gaat dan om ca. 100 tot 150 keer op jaarbasis. Dit kan alleen verschuiven als er een verbinding aan de oostzijde is (Axel-Zelzate).

De Hoop in Terneuzen ziet kansen voor uitbouw spoorvervoer; pilots dit jaar nog.

De Hoop Terneuzen is een familiebedrijf opgericht in 1911. De groep bestaat nu uit meer dan veertig vestigingen, voornamelijk in Nederland en België. Het hoofdkantoor van Groep De Hoop is gevestigd in Terneuzen. De groep importeert en exporteer bouwgrondstoffen en granulaten voor de volgende branches: waterbouw, wegenbouw, spoorbouw, beton, recreatie en groen. De materialen worden veelal gebruikt als funderingsmateriaal, dijkversterking, asfaltmengsels, wegdekreflectie, maar ook als kleuraggregaat. Al decennia lang levert de Hoop ballastmateriaal voor deze spoorprojecten, bijvoorbeeld: de hogesnelheidslijn (HSL), Hanzelijn, Maasvlakte en de Betuwelijn.

De volumes op de terminal in Terneuzen zitten al jaren in de lift. Met ca. 11 miljoen ton per jaar is de Hoop een grote speler in North Sea Port. De terminal combineert deepsea en binnenvaart met weg en spoorvervoer. Spoorvervoer vertegenwoordigde vroeger een groter aandeel in de aanvoer en afvoer van bouwgrondstoffen. Gezien de kwaliteit van de spoorverbindingen is het bedrijf hiervan afgestapt.

Door de trends in de binnenvaartmarkt (kleinere zandschepen gaan uit de vaart) wordt het moeilijker om de aan- en afvoer van volumes te organiseren. Er is de onzekerheid omtrent diepgang op binnenvaartwegen

en de grote hoeveelheid aan stremmingen rondom Brussel en Charleroi. Belangrijk is dat het vervoer per spoor net zoveel kost als het vervoer over het water. Het gaat hierbij dus over een efficiënt spoorproduct waar vol heen en vol terug gereden dient te worden (aangegeven dat de mogelijkheden voor retourvracht aanwezig zijn). Er worden momenteel diverse routes onderzocht, en hierover wordt momenteel gesproken met aanbieders van tractie en wagons.



Een belangrijke internationale markt is de aan- en afvoer van ballast voor de bouw van spoorinfrastructuur. De Hoop ziet potentieel in een spoorrelatie met Doornik of de mijnbouw in Wallonië (bv. Quenast). Om deze relatie rendabel te organiseren is een efficiënt spoorproduct noodzakelijk. De lage-waarde goederen in de bouw zijn uiterst prijsgevoelig.

Strategisch is het ook belangrijk om spoorvervoer te ontwikkelen. Eindklanten van De Hoop zijn vaak publieke organisaties (water-, spoor- en wegenbouw), die vaker dan vroeger duurzaamheidsaspecten meewegen in aanbestedingen.

De eerste proeven om treinen naar Terneuzen te rijden starten naar waarschijnlijkheid in het derde kwartaal van 2019, met wellicht uitloop naar 2020. Het gaat uiteindelijk over een 50.000 MT / jaar, 20 wagons per trein wat neerkomt op zo'n 1,400 MT per trein ofwel gemiddeld twee treinen per week.

De Interface Terminal Gent van Stukwerkers en Masterbulk ziet spoortrafiek verder groeien.

ITG is gelegen aan de hoek van het Kluisendok en het zeekanaal Gent-Terneuzen. Met in totaal 26 hectare ruimte. Daarvan is nog maar zowat de helft verhard, maar de 1.100 meter lange kaai is over de hele lengte bruikbaar en aan landzijde zijn de drie treinsporen van elk 750 meter volledig operationeel.

De huidige dag A-/dag C-spoorverbinding van Shuttlewise tussen Gent en Mortara zit in de lift. De operator trok het aantal vertrekken in beide richtingen op van vijf naar zes, met een bijkomende trein voor containers en wissellaadbakken op zaterdag richting Noord-Italië.

Met de Volvotreinen van en naar China haalde ITG alvast een tweede spoortrafiek binnen. Het gaat om de trein die de Chinese autologistiek Changjiu Logistics naar Europa stuurt met S90's van het Zweedse merk. Dat grotere model produceert de autobouwer alleen nog in zijn fabriek in Daqing. De inkomende wagons worden per drie op speciale racks in 40 FT containers gezet. Elke trein heeft een veertigtal van die containers mee.

Daarnaast is er ook een frequente verbinding voor Single Wagon Load tussen Gent en Antwerpen (mainhub) in voorbereiding. Zodoende kan de Gentse haven verbonden worden met het Europese spoornetwerk, via de hub Antwerpen.

Er zijn ook uitdagingen. Het ontbreken van een Noordelijke aansluiting op de bundel Zandeken is een hinderpaal voor het ontwikkelen van diensten, samen met de terminals in Terneuzen. Het alternatieve kop maken in Wondelgem levert vertraging, en knelpunten op. Het realiseren van de investeringen van RGT op de Westoever zou groei faciliteren.

Aan het Mercatordok heeft Stukwerkers een tweede activiteit in de Gentse haven. In totaal zijn er 5 sites. Het sterk groeiende spooraanbod aan het Mercatordok, in combinatie met het verder groeiende DFDS, zorgt voor knelpunten op de bundel.

2.2 Multimodaliteit is ook van strategisch belang om in te spelen op markttrends

Een optimale spoorinfrastructuur in het havengebied Gent en Terneuzen is voor de strategische uitbouw van het achterland essentieel, zeker nu de haven sterk groeit en het gebied een goede uitgangspositie heeft in de transitie naar een meer biobased, circulaire economie.

Spoorvervoer verbindt niet alleen productiesites maar ook banen

Het Amerikaanse Dow Chemical is sinds jaar en dag een belangrijke werkgever in het havengebied van North Sea Port. De afgelopen jaren zijn er veel functies bijgekomen waardoor er ongeveer 2400 mensen voor Dow werken in Zeeuws Vlaanderen. Dow is door heel Europa aanwezig met een netwerk van fabrieken. Daarnaast is Dow een van de grootste spoorgebruikers binnen North Sea Port. Een belangrijke stroom die per spoor verloopt is de uitwisseling van halfproducten tussen het complex in Terneuzen en het Dow Complex Mitteldeutschland in de Duitse deelstaat Saksen-Anhalt.³⁴ Hier worden op basis van feedstock uit Terneuzen hoogwaardige kunststoffen gemaakt. Ook in deze regio is Dow een belangrijke werkgever. Meer dan 1700 mensen werken op dit complex van Dow.³⁵

Marktontwikkelingen versterken de vraag naar multimodale oplossingen. Twee concrete voorbeelden zijn de inzet van multimodale tankcontainers en de multimodale trailers via bv. Bettembourg.

Nieuwe marktsegmenten per container – stimulans voor intermodaal vervoer



³⁴ <https://www.spoorpro.nl/goederenvervoer/2015/11/11/one-stop-shop-voor-internationaal-spoorvervoer-geopend/>

³⁵ http://msdssearch.dow.com/PublishedLiteratureDOWCOM/dh_096e/0901b8038096eac.pdf?filepath=facilities/pdfs/noreg/903-07203.pdf&fromPage=GetDoc

Nieuwe mogelijkheden voor containershuttles ontstaan door een steeds verdergaande containerisatie van goederensegmenten die thans nog traditioneel in bulk verscheept worden. Voor North Sea Port zien wij hier ook een aantal interessante toepassingen. Waar *feedstock* en halfproducten in de chemie nu nog veelal in klassieke tankwagons vervoerd worden heeft de Belgische onderneming Van Hool in samenwerking met chemieconcern BASF een innovatieve multimodale tankcontainer specifiek voor de chemiemarkt ontwikkeld. Deze 45 voet tankcontainer heeft, met een volume van 63 000 liter en een toelaatbaar gewicht van 66 ton, een laadvermogen dat het dubbele is van een actueel gebruikelijke tankcontainer en vergelijkbaar is met een spoortankwagon. Door de inzet van deze tankcontainers kunnen zendingen mee met het huidige intermodale Europese netwerk en kunnen andersom mogelijk nieuwe bestemmingen aangeboden worden, omdat deze tankcontainers een stabiele basis bezettingsgraad op deze bestemmingen kunnen betekenen. Hiermee is ook een verdere modal shift mogelijk, iets dat ook geldt voor het gecontaineriseerd vervoeren van geraffineerde suiker.

CFL's intermodale platform zorgt voor een verschuiving van trucks naar rail

Dankzij het innovatieve Nikrasa (en LOHR) systeem kunnen trailers die voorheen niet per spoor vervoerd werden nu toch op duurzame intermodale wijze vervoerd worden. Omdat een zeer grote meerderheid van de huidige trailers nu ineens per spoor vervoerd kan worden zijn meerdere technologieaanbieders en logistieke partijen bezig met de ontwikkeling van dergelijke technologie of met de invoering in de praktijk. Het Luxemburgse CFL bouwt vanuit haar hub in Bettembourg aan een Europees netwerk voor dergelijke verbindingen. In Bettembourg werden in 2017 al 225.000 trailers en containers overgeslagen en men verwacht dat dit door kan groeien naar 800.000 per jaar. Voor North Sea Port is het dan ook strategisch zeer interessant dat de haven meerdere malen per week een verbinding kan bieden met deze hub.

CFL's netwerk van intermodale verbindingen is ook verbonden met Gent



2.3 North Sea Port in intermodale netwerken: huidige bestemmingen en frequenties

North Sea Port is door haar ligging in West-Europa en haar infrastructuur een multimodale haven. Goederen die de haven binnenkomen, worden verder vervoerd met binnenschepen, per trein, per vrachtwagen en zelfs per pijpleiding. Die mix van mogelijkheden is een sterke troef. Het wegennet in Europa is op veel plaatsen verzadigd. North Sea Port vindt het daarom een logische keuze om in te zetten op meer duurzaam vervoer via spoor en binnenvaart.

Bestemmingen

Het gecombineerde netwerk van verbindingen van en naar de meer op deepsea stromen gerichte haven Vlissingen en de havens van Terneuzen en Gent is goed in kaart te brengen via de Intermodal Links database.³⁶

Figuur 10: Intermodale lijndiensten van/naar North Sea Port



Bron: Intermodallinks.com

De geografische spreiding van bestemmingen die direct aangedaan worden vanuit North Sea Port sluit aan bij de functies die de haven heeft in de regionale en Europese economie. Enerzijds zijn er verbindingen met bestemmingen die te maken hebben met productieactiviteiten in de haven. Verbindingen met Scandinavië komen mede voort uit transportvraag van de al eerder genoemde *automotive* industrie maar bijvoorbeeld ook de in Gent aanwezige papierindustrie.

Verbindingen op West-Afrika staan ten dienste van het agrifood cluster aan beide kanten van de grens.³⁷

Een andere functie van het havencomplex is de knooppuntfunctie. North Sea Port is steeds vaker transshipment punt voor intermodale verbindingen. Delen van het traject worden hierbij afgelegd per short sea schip en het landvervoer per spoor of binnenvaart. Dit is in lijn met het Motorways of the

³⁶ Intermodallinks.com is een database met op dit moment bijna 18.000 intermodale verbindingen tussen havens en achterlandterminals. De database komt voort uit een eerder Europees onderzoeksproject en wordt tegenwoordig zowel ingezet door havens als wel gebruikt voor onderzoek (o.m. Wereldbank). Zie <https://intermodallinks.com> voor meer informatie. De data gebruikt in de analyse van dit rapport geeft de stand van zaken weer voorjaar 2019.

³⁷ <https://www.agf.nl/article/130900/eerste-containers-in-vlissingen-voor-lijndienst-west-afrika/>

Sea gedachtegoed³⁸ van de Europese Unie, hetgeen verderop in dit rapport verder uitgelegd wordt. De verbindingen met de grootste omliggende deepsea containerhavens Antwerpen, Rotterdam en Zeebrugge onderstrepen ook de *extended gateway* functie die North Sea Port speelt. Dankzij deze verbindingen hoeven verladers en ontvangers geen wegtransport door gebied met zware congestie te arrangeren.

Onderstaande tabel somt de bestemmingen op die reeds direct vanuit North Sea Port bereikbaar zijn. Hierbij moet aangetekend worden dat er meer diensten zijn maar dat deze niet openstaan voor derde partijen (m.a.w. exclusief voor een klant zijn) en derhalve niet in de data verschijnen.

Tabel 1: (Open) multimodale verbindingen van North Sea Port en hun bestemmingen

Havengebied	Modaliteit	Landen	Bestemmingen
Gent	Rail	Italy, Luxembourg, France, Spain, Italy, Zweden, China	Mortara, Bettembourg, Lyon/Le Boulou, Barcelona, Triëste, Almhult/Hallsberg, Daqing/Xiang
	Barge	Belgium, France, Netherlands	Antwerpen, Zeebrugge, Dourges, Lille, Rotterdam, Terneuzen, Vlissingen
	Short sea/Ferry	Noorwegen, Zweden, UK	Brevik, Göteborg, Hull
Terneuzen	Rail	Belgium, Spain, Italy	Antwerpen, Zeebrugge, Barcelona en Milaan
	Barge	Belgium, France, Netherlands	Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Dourges, Lille, Rotterdam
	Short sea/Ferry	Finland, Germany, Sweden, UK	Bremen, Cuxhaven, Pitea, Sheerness, Södertälje, Tornio
Vlissingen	Rail	-	-
	Barge	Belgium, France, Netherlands	Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Dourges, Lille, Rotterdam
	Short sea/Ferry	Belgium, Côte d'Ivoire, Faroe Islands, Finland, France, Iceland, Italy, Morocco, Netherlands, Norway, Portugal, Senegal, Spain, Sweden, Turkey, UK	Abidjan, Algeciras, Antwerp, Barcelona, Bristol, Dakar, Dunkerque, Gebze, Gemlik, Grundartangi, Helsingborg, Helsinki, Immingham, Izmit, Le Havre, Livorno, Montoir de Bretagne, Oslo, Reykjavik, Rotterdam, San Pedro, Setúbal, Southampton, Tanger, Tilbury, Torshavn, Vestmannaeyjar

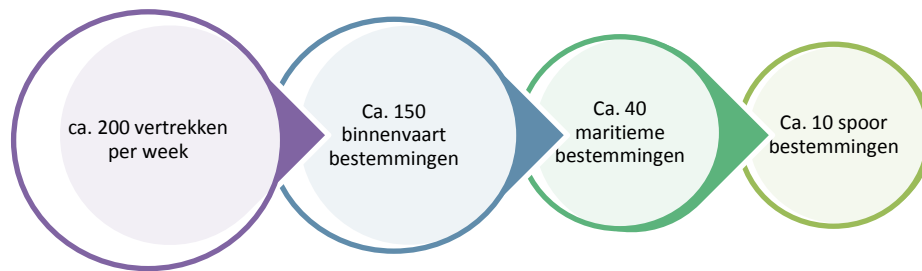
Bron: North Sea Port, Intermodallinks.com

Frequenties

Niet alleen het aantal verschillende bestemmingen is belangrijk voor het kunnen aanbieden van goed functionerende multimodale ketens. Ook de frequentie van aangeboden verbindingen moet afdoende zijn om verladers en logistiek dienstverleners te overtuigen van het kiezen voor binnenvaart en spoor. Het grote voordeel van vervoer per vrachtwagen is immers de grote mate van flexibiliteit. Zeker bij complexere just-in-time productieprocessen is frequentie en betrouwbaarheid van groot belang. Ook de producerende industrie in het North Sea Port gebied benadrukt dit belang.

³⁸ https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/motorways-sea_en

Figuur 11: Frequentie multimodale vertrekken vanaf North Sea Port (2019)



Bron: Op basis van Intermodallinks.com

Wanneer we kijken naar het aantal wekelijkse vertrekken van multimodale diensten vanaf North Sea Port zien wij op basis van de Intermodallinks.com database dat er reeds bijna 200 vertrekken per week zijn van North Sea Port; met de verschillende modaliteiten. Vooral de binnenvaart kent een hoog aantal linken. Wel dient hierbij opgemerkt te worden dat dit aantal ook zo hoog ligt vanwege het grote aantal terminals dat door iedere lijndienst aangedaan wordt in Rotterdam en Antwerpen .

Figuur 12: geografisch bereik directe intermodale shuttles North Sea Port



Bron: North Sea Port

Wanneer we specifiek kijken naar spoorverbindingen zien we dat de meeste verbindingen meerdere keren per week gelinkt worden. Spooroperatoren proberen bij gebleken succes de frequentie van de aangeboden diensten verder te verhogen.³⁹ Om hogere frequenties aan te kunnen bieden mag de infrastructuur geen capaciteitsbeperkingen opleggen. Dit geldt zowel voor de infrastructuur op de terminal als in de infrastructuur van en naar de terminal.

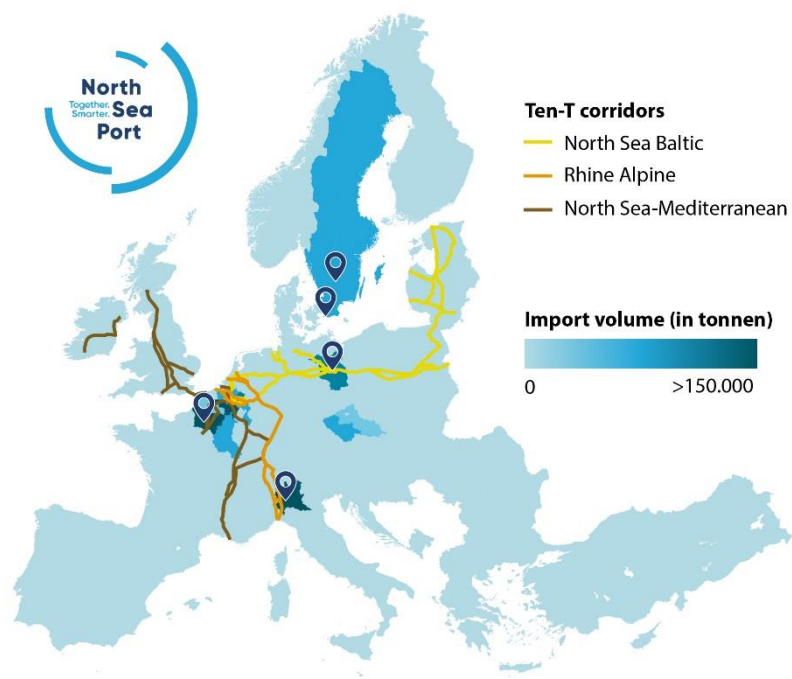
³⁹ Zie bijvoorbeeld de nieuwe verbinding vanaf Vlaeynatie uitgevoerd door Lineas <https://lineas.net/nl/news-overview/vlaeynatie>

Ladingbundeling als stimulans voor frequentieverhoging

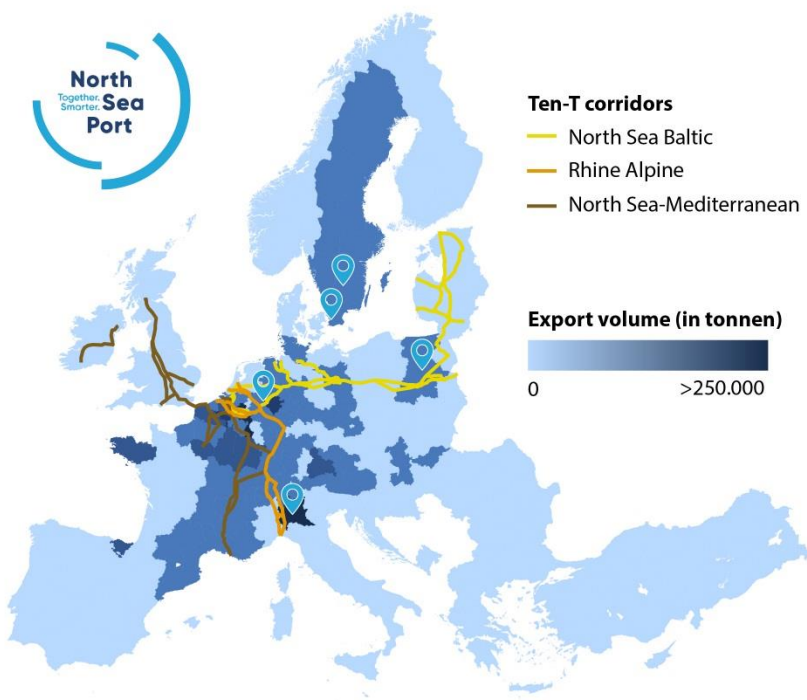
Een belangrijke stimulans voor zowel modal shift als frequentieverhoging van reeds aangeboden multimodale diensten is het bundelen van lading. Wanneer verladers (en logistiek dienstverleners) met elkaar in gesprek gaan over hun huidige en te verwachten ladingstromen kunnen er mogelijkheden ontstaan om op bepaalde bestemmingen lading te bundelen. Deze volumes kunnen dan als basisvolume dienen voor nieuwe of frequentere multimodale verbindingen. Dit vereist van verladers een bereidheid om open te staan om coördinatie en planning vaker in gezamenlijkheid te doen. Aan het begin van een dergelijk proces kan een neutrale partij, zoals bijvoorbeeld een havenbeheerder, een rol spelen in het bij elkaar brengen van partijen en het creëren van een setting waarbij bedrijven het gesprek over hun supply chain netwerk en bijbehorende logistieke oplossing aangaan.

Volumes

Het achterlandbeleid is sterk gefocust op bepaalde regio's in Europa. Op basis van de Etis plus database kan achterhaald worden welke landen veel goederenvolumes uitwisselen met de Regio Gent. Op de volgende 2 figuren is weergegeven hoeveel de regio per spoor Importeert, en hoeveel ze exporteert. Er is een goede relatie met Noord Italië en Scandinavië, er is een eenzijdige relatie met Polen en Zuid-Frankrijk (meer export dan import).



Figuur 13: Europese regio's met afvoer per spoor naar North Sea Port (o.b.v. Eltis plus)



Figuur 14: Europese regio's met aanvoer per spoor vanaf North Sea Port (o.b.v. Eltis plus)

3 Conclusie: multimodale kansen en uitdagingen

Naast de technische MKBA vereist de onderbouwing van het RGT-project ook een breder strategisch perspectief. Deze studieopdracht nummer 9 is de uitwerking van deze combinatie. Een verhaal waarin het belang van spoorinvesteringen in North Sea Port vanuit de “European Value Added” gedachte wordt verteld.

Multimodale ambities North Sea Port passen in Europese doelstellingen

Op basis van bovenstaande uitgangspunten is in dit onderzoek gekeken naar de functie die North Sea Port in logistieke en productienetwerken heeft. We hebben vastgesteld dat zowel de economische structuur als de (grensoverschrijdende) *governance* structuur in het havengebied Gent-Terneuzen-Vlissingen de afgelopen jaren versterkt is. Niet langer vormt de grens het eindpunt wederzijdse eindpunt van het spoornetwerk.

“Volgens een enquête⁴⁰ bij bedrijven actief in de haven heeft het huidig spooraanbod een aandeel van 11% in de totale vervoersprestatie van het North Sea Port gebied. Zowel het Europees beleid als de strategie van North Sea Port gaat uit van verhoging van dit marktaandeel richting 2030.”

De zeezijde kan groeien, o.a. door Europese steun voor de Seine-Schelde en de Zeesluis Terneuzen, maar de multimodale hinterlandverbindingen die daarop voortbouwen zijn minder efficiënt ontwikkeld.

De lokale infrastructuur is niet klaar voor nieuwe markten, en wordt het moeilijk op de ambities op gebied van duurzame achterlandontwikkeling te realiseren. **Investerings in de spoorinfrastructuur in North Sea Port zijn te verantwoorden vanuit een *European Value Added* gedachte, lokale investeringen in North Sea Port zullen de kansrijkheid om de Europese White Paper doelstellingen rond duurzaam vervoer te halen verhogen.**

De spoorinfrastructuur is niet klaar voor de multimodale ambities, de urgentie groeit

De lokale havenspoorinfrastructuur is onvoldoende sterk uitgebouwd, er zijn knelpunten en een grote *missing link*. Door de huidige kwaliteit en het beperkte netwerk is de betrouwbaarheid niet optimaal en kan de verwachte groei in spoorvervoer niet geacommodeerd worden.

Nu binnen enkele jaren de nieuwe en grotere Zeesluis Terneuzen opgeleverd wordt en de aanleg van kanaal Seine-Nord daadwerkelijk gaat starten staan alle lichten op groen voor een verdere groei van de lokale productie en toegevoegde waarde activiteiten.

De havenspoorinfrastructuur is onvoldoende sterk uitgebouwd, er zijn knelpunten en een grote *missing link* langs de Oostzijde van het kanaal. Door de huidige kwaliteit en het beperkte netwerk is de betrouwbaarheid van de diensten niet optimaal en kan de verwachte groei in spoorvervoer niet geacommodeerd worden. **De lokale infrastructuur is niet klaar voor nieuwe markten en volumes, en wordt het moeilijk om de ambities op gebied van duurzame achterlandontwikkeling te realiseren.**

⁴⁰ Flows, 2018: <https://www.flows.be/nl/transport/binnenvaart-neemt-grootste-hap-gentse-modal-split>

De markt is er klaar voor, private partijen investeren al in spoor

Het aantal regio's en bestemmingen dat per spoor groeit maar kan nog veel hoger worden. Een beperking in het spoorproduct is vaak dat er een zeker basisvolume moet zijn voordat een exploitant over kan gaan tot het ontwikkelen van een dienst. Uit gesprekken en bijeenkomsten gehouden in het kader van dit onderzoek blijkt ook dat klanten van North Sea Port bereid en geïnteresseerd zijn om hierin concrete stappen te zetten. DFDS investeert in een terminal die Short Sea lading linkt met continentale lading en bestaande spoornetwerken verder naar Europese bestemmingen, en via Trieste naar Turkije. ITG benut de multimodale terminal aan het Kluizendok, en kan op bundel Zaaandeken treinen van 750 meter organiseren. Het aanbod op Italië werd verhoogd naar 6 x per week. Met een Volvo trein van China heeft de terminal een uniek project. Andere spelers zien kansen. Zo ziet De Hoop een nieuwe spoormarkt voor ballast per spoor. Mammoet kan projectlading via spoor of water organiseren. En de net aangekondigde Ekol terminal kan huidige volumes mogelijk verdubbelen.

Uit gesprekken met spoorgebruikers, ook uitgewerkt in de verschillende casestudies, blijkt een concrete marktvraag. Zeker op bestemmingen in (groei)markten waar de binnenvaart geen duurzaam alternatief voor wegverkeer kan bieden is spoor van belang. Congestie op de weg en duurzaamheid worden door private partijen genoemd als reden om vaker naar inzet van het spoor te kijken. Wel dient opgemerkt te worden dat de betrouwbaarheid en robuustheid van het spoorproduct dan ook moet verbeteren. Lokale infrastructuur, organisatie van rijpaden, en ook de first mile per spoor is hierin een belangrijke component. **Een investering in de spoorinfrastructuur zal door de markt gebruikt worden.**

Spoorvervoer kan de klantenrange van North Sea Port vergroten

Klanten verwachten dit ook, om huidige en toekomstige congestie op (snel)wegen (rond Gent, Antwerpen en Brussel) te overbruggen. Via Leie en Schelde heeft de haven een groot achterlandbereik per binnenvaart. Verder uitbreiden van spoordiensten geeft de haven een grotere invloedssfeer, tot in Zuid- Europa en tot in groeiemarkten in Centraal en Oost-Europa.

“Duurzaam, veilig en efficiënt achterlandvervoer is essentieel voor de verdere havenontwikkeling en het aantrekken van bedrijven. Multimodaliteit staat met stip in het logistiekwoordenboek van North Sea Port geschreven. “

Co-financiering verkrijgen is een uitdaging

Toch is er een knelpunt om deze gelijklopende ambitie te realiseren. Voor de kansrijkheid van toekomstige investeringen met een Europese co-financieringscomponent kan de huidige status van de spoorinfra een uitdaging worden. De kansen van cofinanciering worden hoger wanneer het spoorbaanvak deel uitmaakt van het Europese TEN-T-kernnetwerk, wat nu nog niet het geval is.

- Belangrijk is dat de **havens en waterwegen in Terneuzen, Vlissingen en Gent** als haven onderdeel zijn van het **kernnetwerk**. Dit geldt ook voor het kanaal Gent-Terneuzen alsmede de spoorlijn vanaf de bundel Gent Zeehaven, die Zeebrugge met Antwerpen verbindt.
- De **spoorinfrastructuur tussen Gent en Terneuzen** maakt geen deel uit van het Europees kernnetwerk maar alleen van het onderliggende **comprehensive netwerk**.
- De andere belangrijke **spoorinfrastructuur voor North Sea Port in Zeeland**, de Sloelijn bij Vlissingen, maakt wel deel uit van het **kernnetwerk**.

Mogelijke elementen in een lobbytraject

1. Ga voor co-funding Rail Ghent Terneuzen infrastructuurinvestering

Op basis van bovenstaande Europese beleidsambities en concrete plannen op de corridors kunnen wij constateren dat er een grote mate van overlap is tussen de lokale ambities van North Sea Port en de Europese plannen. Het TEN-T-beleid heeft als beleidsdoel het verminderen van verschillen, knelpunten en technische barrières tussen de lidstaten, met het verbeteren van grensoverschrijdend (multimodaal) vervoer en het aanpakken van missing links als prioriteiten.

In de eerste fase is eind maart 2018 in studie 1 “Vervoers- en capaciteitsanalyse” door Movares en Transport & Mobility Leuven onderzocht met welke groei van het spoorvervoer in de periode tot 2030 rekening moet worden gehouden⁴¹, en wat de grootste knelpunten zijn (of worden) in het infrastructuurnetwerk. In studie 3 t/m 6 is door Arcadis onderzocht welke oplossingsrichtingen er zijn. Er zijn immers diverse bottlenecks, die ervoor zorgen dat het goederenvervoer per spoor minder competitief is. Studie 7 onderzoekt de Maatschappelijke Kosten en Baten van de verschillende infrastructuurvarianten en deze studie 9 geeft onderbouwing voor het Europese belang. Al deze studies samen vormen een valide basis om een aanvraag in te dienen tot co-funding van het voorkeursalternatief.

Co-funding kan aangevraagd via de CEF. Al is er meer nodig voor deze aanvraag ingediend kan worden. Dan denken we aan:

- Het beslissen over een voorkeursalternatief
- De overheden van Nederland, Vlaanderen en België overtuigen van dit alternatief, en het tekenen van commitment
- Het meenemen in het traject van de infrastructuurbeheerders ProRail en Infrabel.

Op dit moment (mei 2019) staat er geen call open maar is wel bekend wat de prioriteiten zijn in de aankomende zogeheten *blending call*. In de aankomende *blending call*, waarbij financieringsinstrumenten gekoppeld moeten c.q. kunnen worden gaat hem om projecten die te maken hebben met: 1) Deployment of the European Railway Traffic Management System (ERTMS) en 2) Deployment of Alternative Fuels. Deze eerstkomende call sluit minder aan bij RGT.

In hoeverre er in 2020 nog calls zullen plaatsvinden is niet met zekerheid te zeggen. Wel is er voor de volgende Commissie periode 2021-2027 een voorstel om nu ca. 30 miljard euro te besteden aan projecten binnen de transportsector, via de CEF.

Al bevelen we aan in afwachting van de nieuwe CEF calls na te denken over de formele positie van de spoorinfrastructuur. Co-funding aanvragen kan, maar zal een lagere kans maken omdat niet alle infrastructuur core-netwerk is.

Als co-funding niet realistisch meer is, kan onderzocht worden of andere financieringsmechanismes dan de CEF een oplossing kunnen bieden.

2. Dring aan op herbekijken formele positie van spoorinfrastructuur Gent - Terneuzen

Een van de vragen die gesteld is in de uitvraag van deze corridorstudie heeft te maken met de formele positie die verschillende infrastructuuronderdelen binnen North Sea Port hebben op de Europese transportnetwerken. North Sea Port ligt formeel op de 2 corridors (RALP en NSMED), en indirect op North Sea - Baltic, maar niet alle modi in de regio zijn geïdentificeerd als kernnetwerk.

⁴¹ <https://railghentterneuzen.eu/nl/stand-van-zaken>

“De status van de spoorinfrastructuur van Gent-Zeehaven tot Terneuzen is dus slechts ‘comprehensive’. Dit is een mogelijke beperking voor het snel gebruik kunnen maken van Europese (CEF) financieringsinstrumenten.”

Bij de verwachte herziening van het core/comprehensive netwerk rond 2023 kan North Sea Port een lobbytraject opzetten om deze anomalie aan te pakken. Het resultaat van een opname in het core netwerk is de verhoging van de kans op co-financiering bij de realisatie van RGT.

Al jaren zijn de spoorlijnen naar Gent (tot de grens) en Vlissingen opgenomen als *principal line* op een van de corridors (RFC1 en 2)⁴³. In Augustus 2019 werd RFC 1 uitgebreid tot Terneuzen. In Maart 2018 is een aanvraag ingediend door North Sea Port, en verschillende bedrijven met activiteiten in het havengebied, om de spoorlijn van Antwerpen, via Gent-Zeehaven naar Terneuzen op te nemen in RFC 8. De goedkeuring is op korte termijn te verwachten.

”Op dit moment zijn de spoorlijnen naar Gent en Vlissingen opgenomen als *principal line* op Rail Freight Corridors 1 en 2. Het baanvak grens-Terneuzen is net toegevoegd aan RFC 1. Voor een verlenging van RFC 8 van Antwerpen, via Gent-Zeehaven naar Terneuzen is een aanvraag lopende. Opname op de RFC's komt de aansturing van de operaties ten goede maar dat heeft beperkte invloed op de kansrijkheid van CEF co-financiering.”

RFC's kunnen analoog aan het TEN-T-netwerk minimum eisen stellen aan de infrastructuur op de betreffende corridor maar hier ligt geen juridische afdwingbaarheid onder. Aansluiting op een van deze RFC's (die niet 100% gelijk hoeven te lopen met het TEN-T-kernnetwerk) is relevant vanuit de stimulans die dit biedt voor uitbouw van een betrouwbaar en optimaal railproduct. Voor Europese co-financiering in de infrastructuur zijn de RFC's formeel gezien niet van belang.

3. Ladingbundeling als boost op spoorvolumes

Een belangrijke stimulans voor zowel modal shift als frequentieverhoging van reeds aangeboden multimodale diensten is het bundelen van lading. Wanneer verladers (en logistiek dienstverleners) met elkaar in gesprek gaan over hun huidige en te verwachten ladingstromen kunnen er mogelijkheden ontstaan om op bepaalde bestemmingen lading te bundelen.

Ladingbundeling kan helpen om dit basisvolume te garanderen. Een aanbeveling aan North Sea Port is dan ook om de eerste stappen hierin te faciliteren door het (actief) bijeenbrengen van betrokkenen.

Aan het begin van een dergelijk proces kan een neutrale partij, zoals bijvoorbeeld een havenbeheerder, een rol spelen in het bij elkaar brengen van partijen en het creëren van een setting waarbij bedrijven het gesprek over hun supply chain netwerk en bijbehorende logistieke oplossing aangaan.

⁴³ RFC1 = Rhine-Alpine, RFC2 = North Sea - Med

Over Ecorys

Ecorys is een toonaangevend internationaal onderzoeks- en adviesbureau dat zich richt op de belangrijkste maatschappelijke uitdagingen. Door middel van uitmuntend, op onderzoek gebaseerd advies, helpen wij publieke en private klanten bij het maken en uitvoeren van gefundeerde beslissingen die leiden tot een betere samenleving. Wij helpen opdrachtgevers met grondige analyses, inspirerende ideeën en praktische oplossingen voor complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken.

Onze bedrijfsgeschiedenis begon in 1929, toen een aantal Nederlandse zakenlieden van wat nu beter bekend is als de Erasmus Universiteit, het Nederlands Economisch Instituut (NEI) oprichtten. Het doel van dit gerenommeerde instituut was om een brug te slaan tussen het bedrijfsleven en de wereld van economisch onderzoek. Het NEI is in 2000 uitgegroeid tot Ecorys.

Door de jaren heen heeft Ecorys zich verspreid over de wereld met kantoren in Europa, Afrika, het Midden-Oosten en Azië. Wij werven personeel met verschillende culturele achtergronden en expertises, omdat wij ervan overtuigd zijn dat mensen met uiteenlopende eigenschappen een meerwaarde kunnen bieden voor ons bedrijf en onze klanten.

Ecorys excelleert in zeven werkgebieden:

- Economic growth;
- Social policy;
- Natural resources;
- Regions & Cities;
- Transport & Infrastructure;
- Public sector reform;
- Security & Justice.

Ecorys biedt een duidelijk aanbod aan producten en diensten:

- voorbereiding en formulering van beleid;
- programmamanagement;
- communicatie;
- capaciteitsopbouw (overheden);
- monitoring en evaluatie.

Wij hechten waarde aan onze onafhankelijkheid, onze integriteit en onze partners. Ecorys geeft om het milieu en heeft een actief maatschappelijk verantwoord ondernemingsbeleid, gericht op meerwaarde voor de samenleving en de markt. Ecorys is in het bezit van een ISO14001-certificaat dat wordt ondersteund door al onze medewerkers.



Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726
W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiring ideas