Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Startdocument

MIRT-verkenning Rail Gent-Terneuzen (RGT)



Colofon

Projectnaam	MIRT-verkenning Rail Gent-Terneuzen
Opgesteld door	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat i.s.m. ProRail
Versienummer	1.0
Status	Definitief
Documentnummer	IENW/BSK-2026/105722
Datum	17 juni 2026

Voorwoord

Het project Rail Gent-Terneuzen (RGT) is een uniek project met grensoverstijgende samenwerking over zowel landsgrenzen als sectorgrenzen. Over de landsgrenzen heen werken we samen met België en Vlaanderen. Over de sectorgrenzen heen werken we samen met North Sea Port en de verdere regio. Daarnaast zijn onze beide spoorbeheerders – Infrabel en ProRail – als opdrachtnemer nauw betrokken bij dit project. Voor het gehele North Sea Port District is de industrie en het daarmee verbonden spoorgoederenvervoer van wezenlijk belang. Met de verkenning naar knelpunten in het spoorsysteem en oplossingen daarvoor, maken we het systeem robuuster en toekomstbestendig.

De MIRT-spelregels schrijven voor dat de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voor elke MIRT-verkenning een Startbeslissing neemt. Dit Startdocument is hiervoor de basis en is opgesteld door het ministerie in samenwerking met ProRail. Na het nemen van deze Startbeslissing zal het project worden opgenomen als 'Verkenning' in het eerstvolgende MIRT Overzicht. De Tweede Kamer ontvangt deze samen met de begroting van het ministerie op Prinsjesdag.

Ik wens alle betrokkenen een goede samenwerking en productieve verkenning toe.

Den Haag, 17 juni 2026

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Annet Bertram

Inhoudsopgave

1	**Inleiding 1**	
1.1	Nationaal en contextueel beleid	1
1.2	Grensoverstijgend en Europees beleid	2
1.3	Pre-verkenning	4
1.4	Memorandum van Overeenstemming Rail Gent-Terneuzen	4
2	**Probleemstelling en doelstelling 5**	
2.1	Huidige status spoorsysteem	5
2.2	Probleemstelling	6
2.3	Doelstelling	6
3	**Procedure, scope en alternatieven 8**	
3.1	Pre-verkenning en mee te nemen alternatieven	8
3.2	Planologische procedure	8
3.3	Ontwikkeling van alternatieven	9
3.4	Voorlopig overzicht van alternatieven	11
3.5	Ontwikkeling beoordelingskader	12
4	**Projectaanpak 14**	
4.1	Aanpak op hoofdlijnen	14
4.2	Stap 1. Startfase	15
4.3	Stap 2. Analysefase: zeef 0 en zeef 1	16
4.4	Stap 3. Beoordelingsfase en zeef 2	17
4.5	Stap 4. Besluitvormingsfase	17
4.6	Risico- en kostenbeheersing	18
4.7	Plan van aanpak -procesplanning	18
5	**Governance en projectorganisatie 20**	
5.1	Governance	20
5.2	Omgevingsmanagement – participatie	21
6	**Financiering 22**	

1 Inleiding

1.1 Nationaal en contextueel beleid

De regio rond Gent en Terneuzen ontwikkelt zich steeds meer als één grensoverschrijdende economische regio – het North Sea Port District (NSPD). Ten aanzien van de arbeidsmarkt, maar ook als het gaat om de woningmarkt en voorzieningen speelt de grens steeds minder een rol. In meerdere regionale en lokale visies ziet men de grensontkenende blik van deze regio.

Havennota 2020-2030

Door de fusie in 2018 van Havenbedrijf Gent en Zeeland Seaports is in de regio één grensoverschrijdende haven ontstaan genaamd North Sea Port (NSP). In de Havennota[1] is NSP als haven van nationaal belang aangemerkt. Het nationale belang betreft in de eerste plaats de bijdrage aan de nationale economie, maar ook als aanjager van een duurzame regionale ontwikkeling met economische groei als basis. In de Havennota wordt ook de modal shift als een door NSP na te streven doel wordt beschreven, mede door extra investeringen in het spoor.

Nationale Omgevingsvisie

De aansluiting bij de prioriteiten uit de Nationale Omgevingsvisie[2] (NOVI) alsook de uitdagingen die het grensoverstijgende karakter van North Sea Port District met zich meebrengen, hebben geleid tot aanduiding als NOVI-gebied[3]. De criteria die bij het aanwijzen van NOVI-gebieden zijn gehanteerd:

- er is sprake van grote integrale opgaven dan wel transities die essentieel zijn voor Nederland en waarbij de samenwerking Rijk-regio en verder denken dan bestaande kaders noodzakelijk is
- de aanwijzing heeft toegevoegde waarde ten opzichte van de huidige inzet dan wel trajecten die Rijk en regio al samen oppakken - die waar mogelijk vereenvoudigen en niet onnodig daarmee dubbelen
- er is een duidelijke schakel naar dan wel zicht op concrete uitvoering

Nationale Omgevingsvisie Extra

Om de NOVI verder tot uitvoering te brengen, heeft de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) het programma Nationale Omgevingsvisie Extra (NOVEX) in juli 2022 aan de Kamer aangeboden[4]. Het NSDP is hierin opgenomen als NOVEX-gebied met bijbehorend ruimtelijk arrangement en uitvoeringsagenda. RGT is ook opgenomen als sleutelproject binnen het NOVEX-gebied.

Nota Ruimte

De NOVI wordt opgevolgd door de Nota Ruimte. In september 2025 heeft de minister van VRO de Ontwerpnota Ruimte aangeboden aan de Kamer[5]. Dit instrument brengt samenhang in de keuzes die te maken zijn rondom de fysieke leefomgeving tot 2050. Het sluit aan bij al lopende programma's en projecten. In de

[1] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Havennota 2020-2030, november 2020
[2] Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Nationale Omgevingsvisie, september 2020
[3] Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Uitvoeringsagenda Nationale Omgevingsvisie 2021-2024, september 2020
[4] Tweede Kamer, vergaderjaar 2021-2022, Kamerstuk 34 682, nr. 100
[5] Tweede Kamer, vergaderjaar 2025-2026, Kamerstuk 29 435, nr. 269

Nota Ruimte wordt andermaal bevestigd dat NSP een haven van nationaal belang is met een rol in duurzame economische groei.

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport[6] (MIRT) wordt voor Zuidwest-Nederland het toenemende belang van een goede goederenvervoercorridor en het versterken van de samenwerking tussen de zeehavens inclusief grensoverstijgende verbindingen onderschreven. De uitstekende ligging van NSP aan internationale goedervervoercorridors bieden kansen om de bereikbaarheid over het water, multimodaal en grensoverschrijdend op te pakken.

In de aanpak worden als belangrijke succesfactoren genoemd:

- het borgen van de goede balans tussen de ontwikkeling van de havens, woningbouw en leefomgevingskwaliteit;
- samenwerking met regionale en internationale partners om de ontbrekende schakels in de vervoersystemen op te lossen en opgaven in energietransitie en leefbaarheidsvraagstukken gereed te maken voor de toekomst.

Contextueel beleid in Zeeland
Voor het niet-doorgaan van de marinierskazerne in Vlissingen, is het compensatiepakket Wind in de Zeilen (WidZ) ingericht[7]. RGT maakt als actie 3 hiervan onderdeel uit: 'Een betere spoorverbinding tussen havenindustrieel complex en het achterland'. Het onderliggende rapport laat zien dat het realiseren van RGT een versterking van concurrentiepositie van NSP kan betekenen en kan zorgen voor nieuwe economische activiteiten[8]. Vanuit WidZ komt ook een deel van de financiering (zie hoofdstuk 6).

Daarnaast is er een rol voor RGT weggelegd in de visiedocumenten 'Zeeland 2050' en 'Strategische Regiovisie Zeeuws-Vlaanderen'. Hierin wordt RGT beschreven als een welkome investering voor het goederenvervoer en economische positie van zowel de regio als NSP. Ook kijkt men al verder vooruit richting de ambitie om personenvervoer te realiseren.

Logistieke spoorvisie NSP en ProRail
In april 2026 hebben NSP en ProRail een gezamenlijke, logistieke spoorvisie vastgesteld voor het Nederlandse deel van de haven. Deze is gericht op het faciliteren van verdere groei en versterken van onderlinge samenwerking. Hierin is onder andere opgenomen om het huidige spoorsysteem efficiënter te gebruiken door middel van de inzet van sensordata en nieuwe concepten als bundelingsmogelijkheden tussen verladers en vervoerders. Ook heeft de beveiliging van spoorwegovergangen de aandacht en wordt er gewerkt aan het systeem klaarmaken voor 740 meter.

1.2 Grensoverstijgend en Europees beleid

Vlaams beleid
Hoewel 'spoor' een federale bevoegdheid is in België, voert Vlaanderen het beleid voor de havens en aanverwante infrastructuur in en rondom NSP.

[6] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, MIRT Overzicht 2024, 19 september 2023
[7] Tweede Kamer, vergaderjaar 2019-2020, Kamerstuk 33 358, nr. 28
[8] TwynstraGudde, Toekomstbeeld Bereikbaarheid Zeeland, 2020

De modal shift van weg naar spoor is ook een belangrijk thema in het Vlaamse overheidsbeleid[9][10]. De economische bijdrage van de logistieke sector staat niet ter discussie, maar de verdeling van het goederenvervoer over de verschillende modaliteiten wordt nadrukkelijk herbezien. Een verschuiving van weg naar spoor - en binnenvaart - wordt om meerdere redenen noodzakelijk geacht:

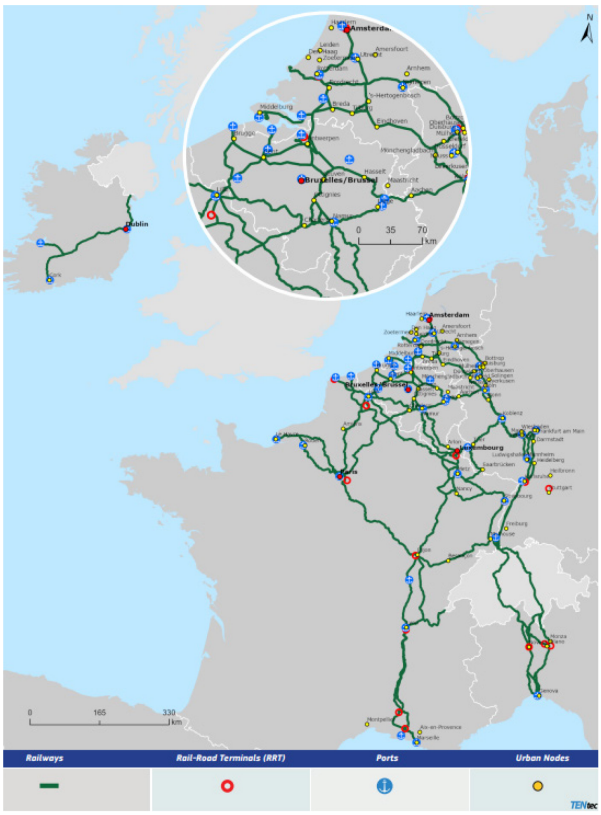
- voorkomen dat een van de netwerken overbelast raakt en daardoor minder effectief;
- beheersen van de omgevingseffecten van het goederenvervoer - in het bijzonder de effecten op de luchtkwaliteit.

Belgisch beleid

Ook voor het federale, Belgische beleid is de modal shift van belang en wordt als prioriteit omschreven gedurende de legislatuur[11]. Spoorvervoer moet de ruggengraat van de mobiliteit vormen en er moet een shift plaatsvinden van weg- of luchtvervoer naar spoorvervoer. Ook moet de spoorinfrastructuur voor zowel personen- als goederenvervoer versterkt worden. De grensoverstijgende verbindingen hebben daarbij de nadrukkelijke aandacht.

Europees beleid

Door de aansluiting op drie Europese Rail Freight Corridors kan NSPD in beginsel een substantiële bijdrage leveren aan de Europese doelstelling[12] op het gebied van 'modal shift' in het goederenvervoer - minimaal 30% in 2030 en minimaal 50% in 2050 voor wat betreft goederenvervoer over meer dan 300 km.



[9] Vlaamse Overheid, Departement van Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040, februari 2022
[10] Vlaamse Overheid, Departement Omgeving, Luchtbeleidsplan 2030, oktober 2019
[11] Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, vergaderjaar 2024-2025, DOC 56 0856/025 – Beleidsnota Mobiliteit,
[12] Europese Commissie, Towards A Competitive And Resource Efficient Transport System in 2050, A Single European Transport Area, 2011

1.3 Pre-verkenning

In de periode 2017-2020 is onder leiding van North Sea Port en met betrokkenheid van overheden en spoorbeheerders een aantal verkennende onderzoeken gedaan om meer inzicht te krijgen in de aard van de knelpunten in het spoorsysteem en naar mogelijke oplossingen.

Rail Gent-Terneuzen is op 20 en 21 november 2019 besproken in het Bestuurlijk Overleg MIRT[13] met als resultaten onder andere:

- commitment over het eindbeeld voor een verbeterde spoorontsluiting van North Sea Port District;
- opdracht om een adaptieve strategie uit te werken zodanig dat nut en noodzaak van maatregelen en investeringen continu kunnen worden getoetst aan de actuele ontwikkelingen in de groeiprognoses;
- opdracht om te komen tot een gezamenlijke intentieverklaring.

In de intentieverklaring[14] - ondertekend op 24 februari 2021 - worden ambities, doelstellingen en het beoogde eindbeeld van RGT herbevestigd en zijn afspraken vastgelegd hoe te komen tot een concreet project meer in het bijzonder:

- adaptieve strategie en ontwikkelpaden;
- kosten en financiering - onder andere het principe dat België en Nederland beide 50% van de kosten voor hun rekening nemen;
- projectorganisatie en governance.

De voorbereidende werkzaamheden in de periode 2017-2022 hebben er aan bijgedragen dat Rail Gent-Terneuzen op de kaart staat. Er is een breed gedragen commitment dat de knelpunten in het spoorsysteem een samenhangende ontwikkeling op het gebied van economie, bereikbaarheid, duurzaamheid, etc. belemmeren en dat daardoor kansen niet worden benut.

1.4 Memorandum van Overeenstemming Rail Gent-Terneuzen

Voortbouwend op de eerder genoemde intentieverklaring, is begin juni van dit jaar de Memorandum van Overeenstemming Rail Gent-Terneuzen (Verkenningsfase) getekend door de verantwoordelijke ministers van Nederland en België. In dit document zijn specifieke projectafspraken gemaakt om de verkenning in beide landen kaders mee te geven en blijvende betrokkenheid te herbevestigen.

[13] Tweede Kamer, vergaderjaar 2019-2020, Kamerstuk 35 300 A, nr. 57
[14] Rail Gent-Terneuzen, Intentieverklaring Rail Gent-Terneuzen, 24 februari 2021

2 Probleemstelling en doelstelling

2.1 Huidige status spoorsysteem

In 2018 is het bestaande spoorsysteem in het havengebied tussen Gent en Terneuzen onderzocht in een vervoers- en capaciteitsanalyse en daarin is een aantal grote knelpunten gesignaleerd[15].

In 2028 wordt een overbelastverklaring van de Sluiskilbrug voorzien. In de huidige situatie is deze brug de enige verbinding naar de oostzijde van het Kanaal van Gent naar Terneuzen. De overbelastverklaring wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de openstelling van de Sluiskilbrug voor het scheepvaartverkeer in combinatie met een verdergaande groei van het scheepvaartverkeer.



In de huidige situatie kunnen treinen niet rechtstreeks van en naar bedrijventerrein Axelse Vlakte rijden, maar moeten deze treinen 'kop maken' in Terneuzen met als gevolg een forse toename van de rijtijd.
Daarnaast is de bundel Zandeken niet rechtstreeks ontsloten voor goederentreinen van en naar Zeeuws-Vlaanderen. Dat betekent ook hier extra treinbewegingen die de rijtijd doen toenemen.

De enige doorgaande verbinding aan de westzijde van het Kanaal van Gent naar Terneuzen is enkelsporig en daardoor is het spoorsysteem als geheel kwetsbaar - bij onderhoud en storingen zijn er geen alternatieven. Daarnaast wordt na 2030 ook een capaciteitsknelpunt voorzien op het enkelsporige baanvak Wondelgem-Zandeken.

[15] Rail Gent-Terneuzen, Studie 1, Vervoers- en capaciteitsanaylse, 23 maart 2018

Doordat alleen aan de westzijde van het Kanaal van Gent naar Terneuzen een doorgaande verbinding beschikbaar is, moeten risicotransporten door de kernen van Rieme, Zelzate en Sas van Gent worden geleid.

Het spoorsysteem is niet beveiligd, waardoor goederentreinen meerdere keren tot stilstand moeten worden gebracht en is de maximum snelheid beperkt tot 30 km/u. Daarnaast kent het spoorsysteem een groot aantal onbewaakte overwegen.

2.2 Probleemstelling

In de grensoverstijgende regio rond Gent en Terneuzen wordt een sterke groei van het goederenverkeer naar Noord-Frankrijk en Spanje voorzien en nagestreefd. In de intentieverklaring willen partijen deze groei op een duurzame manier faciliteren en dat betekent en *modal shift* van weggoederenvervoer naar duurzamere alternatieven zoals spoorgoederenvervoer[16].

Het bestaande spoorsysteem in het havengebied tussen Gent en Terneuzen kent echter zodanige knelpunten dat het niet of nauwelijks kan bijdragen aan het faciliteren van de groei in het goederenverkeer en havenactiviteit.

Deze situatie is ongewenst aangezien:

- een marktbehoefte dan niet op de meest duurzame manier kan worden gefaciliteerd – groei moet door andere modaliteiten worden opgevangen met alle problemen van dien;
- North Sea Port District minder aantrekkelijk wordt als vestigingslocatie;
- de kansen op een samenhangende regionale ontwikkeling van werkgelegenheid, woningbouw, voorzieningen en kwaliteit van de leefomgeving niet of onvoldoende kunnen worden benut;
- Gent-Terneuzen de door de Europese Commissie erkende belangrijke schakelpositie in TEN-T en in Railfreight Corridors North Sea Mediterranean, Rhine Alpine en North Sea Baltic niet kan waarmaken;
- andere havengerelateerde investeringen - Nieuwe Sluis Terneuzen, Seine-Scheldeverbinding, etc. - minder renderen.

2.3 Doelstelling

Het doel van Rail Gent-Terneuzen is het oplossen van de knelpunten in het spoorsysteem in het havengebied tussen Gent en Terneuzen zodanig dat:

- Voldoende capaciteit beschikbaar is om een bijdrage te kunnen leveren aan het faciliteren van de groei in het spoorgoederenverkeer.
- De betrouwbaarheid en bedrijfszekerheid van het spoorsysteem worden versterkt zodanig dat spoorgoederenvervoer voor verladers een aantrekkelijk alternatief is en blijft.

Deze MIRT-verkenning is daar de eerste stap voor.

De hogere doelen en meekoppelkansen die met Rail Gent-Terneuzen worden nagestreefd betreffen:

[16] Rail Gent-Terneuzen, Intentieverklaring Rail Gent-Terneuzen, 24 februari 2021

- de aantrekkelijkheid van North Sea Port District als vestigingslocatie
- het bevorderen van een samenhangende regionale ontwikkeling van werkgelegenheid, woningbouw, voorzieningen en kwaliteit van de leefomgeving.

3 Procedure, scope en alternatieven

3.1 Pre-verkenning en mee te nemen alternatieven

In de periode 2017-2020 is onder leiding van North Sea Port en met betrokkenheid van overheden en spoorinfrastructuurbeheerders een aantal verkennende onderzoeken gedaan om meer inzicht te krijgen in de aard van de knelpunten in het spoorsysteem en naar mogelijke oplossingen. In deze onderzoeken zijn zes mogelijke uitbreidingen aan het spoorsysteem in het havengebied tussen Gent en Terneuzen onderzocht[17]. De in beschouwing genomen alternatieven[18] betreffen - naast een nulalternatief - verschillende combinaties van deze zes infrastructurele maatregelen.

De verkennende technische studies en Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) hebben geresulteerd in een voorkeur voor het ontwikkelen en realiseren van drie uitbreidingen aan het spoorsysteem in het havengebied tussen Gent en Terneuzen:

- A1 - noordelijke aansluiting bundel Zandeken
- A3 - zuid-oostboog bij Sluiskilbrug (oostzijde)
- A4 - spoorverbinding Axel-Zelzate

Deze uitbreidingen zijn opgenomen in de intentieverklaring[19] die door betrokken partijen in 2021 is ondertekend. In de intentieverklaring hebben partijen zich ook verbonden aan een adaptieve strategie - gedurende de verkenning en de planuitwerking worden nut en noodzaak van maatregelen en investeringen periodiek getoetst aan de actuele ontwikkelingen in de groeiprognoses. Dat betekent praktisch dat uitgangspunten en onderzoeken die de grondslag zijn voor het voorlopige voorkeursalternatief - groeiprognoses, capaciteitsanalyse, MKBA, haalbaarheid personenvervoer per spoor, etc. - in deze verkenning worden geactualiseerd.

3.2 Planologische procedure

De uitbreidingen aan het spoorsysteem in het havengebied tussen Gent en Terneuzen vereisen:

- aan Belgische zijde de vaststelling van een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan gevolgd door een omgevingsvergunning;
- aan Nederlandse zijde een projectbesluit zoals bedoeld in artikel 5.46, lid 1 van de Omgevingswet.

De gezamenlijke uitbreidingen aan het spoorsysteem zijn m.e.r.-plichtig - aanleg, wijziging of uitbreiding van een spoorweg voor spoorverkeer over lange afstand. In lijn met uitgebracht juridisch advies[20] is uitgangspunt dat één gezamenlijk plan-MER wordt opgesteld voor de volledige scope en dat daarbij rekening wordt gehouden met uiteenlopende eisen ten aanzien van reikwijdte en detailniveau.

[17] Rail Gent-Terneuzen, Studie 3 t/m 6, Ontwerprapportage Rail Gent-Terneuzen, 1 februari 2019
[18] Rail Gent-Terneuzen, Studie 7, Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse, 31 oktober 2019
[19] Rail Gent-Terneuzen, Intentieverklaring Rail Gent-Terneuzen, 24 februari 2021
[20] Schoups-AKD, Nota Rail Gent-Terneuzen, Afstemming En Integratie Van De Vlaamse En Nederlandse Procedures, kenmerk 1009211, 12 oktober 2022

3.3 Ontwikkeling van alternatieven

De plan-mer-procedure vereist dat - in aanvulling op een nul-alternatief - onderzoek wordt gedaan naar alle 'redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven' - meest gebruikelijk in de analytische fase van de verkenning.

Onderstaand een overzicht van (mogelijke) aanleidingen voor het ontwikkelen en onderzoeken van alternatieven.

Financiering
Het Ministerie van IenW wil binnen de kaders van het beschikbare budget – zie hoofdstuk 5 - op zoek naar een voorkeursalternatief met maximaal probleemoplossend vermogen en maatschappelijk-economische meerwaarde.

Participatie
In lijn met de Omgevingswet is participatie een essentieel uitgangspunt. Rail Gent-Terneuzen wil de omgeving proactief bij het project betrekken en aanzienlijk meer doen dan alleen de wettelijk voorgeschreven mogelijkheden voor participatie en inspraak. Het is de bedoeling dat het project continu in verbinding staat met bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties en dat deze stakeholders ook in de gelegenheid worden gesteld om ideeën aan te dragen. Dat kunnen uiteraard ook alternatieven zijn die in de verkenning worden meegenomen.

Duurzaamheid - energievoorziening
In de huidige situatie wordt in het havengebied tussen Gent en Terneuzen gebruik gemaakt van locomotieven op diesel. In het licht van de duurzaamheidsambities van betrokken partijen en de vergunbaarheid van het voorlopige voorkeursalternatief is het geen gelopen koers dat dit ook in de toekomst het geval zal kunnen zijn.

Rail Gent-Terneuzen wil de meest duurzame energievoorziening en de verkenning zal inzicht moeten bieden welke energievoorziening de meest duurzame keuze is.

TEN-T-eisen
Het spoorsysteem in het havengebied tussen Gent en Terneuzen is onderdeel van dan wel aangesloten op drie Europese Rail Freight Corridors. Het is de bedoeling dat het spoorsysteem in 2040 onderdeel is van het TEN-T Extended Core Network[21] [22] en dat betekent dat het spoorsysteem aan een aantal eisen moet voldoen waaronder:

- de Europese richtlijnen op het gebied van interoperabiliteit;
- volledige elektrificatie;
- geschikt voor goederentreinen met een lengte van 740 m en een aslast van 22,5 ton;
- een baanvaksnelheid van 100 km/u;
- treinbeveiliging door middel van ERTMS.

In de voorbereiding op de verkenning is uitgebreid gediscussieerd over de relatie van deze ambitie met het project Rail Gent-Terneuzen in het voorlopige voorkeursalternatief is geen rekening gehouden met deze ambitie het project Rail Gent-Terneuzen ziet op het oplossen van een aantal knelpunten door het toevoegen

[21] ProRail, Uitvoeringstoets TEN-T herziening, 29 augustus 2022
[22] Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Voortgangsbrief Trans-Europees Vervoersnetwerk TEN-T - spoorvervoer, 31 oktober 2022

van nieuwe railinfrastructuur, maar niet op grootschalige aanpassingen aan de bestaande railinfrastructuur in het licht van het huidige gebruik van het spoorsysteem en het gebruik in de nabije toekomst is het bepaald onzeker of en in hoeverre de forse investeringen in TEN-T-eisen zullen renderen

Rail Gent-Terneuzen wil in de verkenning onderzoek doen naar de consequenties van de ambitie om Rail Gent-Terneuzen onderdeel te maken van het TEN-T Extended Core Network. In lijn met het eerder genoemde standpunt van het Ministerie van IenW - maximaal probleemoplossend vermogen binnen het beschikbare budget - ligt het in de rede om ook alternatieven te onderzoeken waarin slechts gedeeltelijk aan de TEN-T-eisen wordt voldaan.

Klimaatbestendig spoorsysteem

De Europese Commissie heeft recent CEF-subsidie toegekend aan Rail Gent-Terneuzen voor co-financiering van de plankosten in de verkenning. In de Grant Agreement[23] is opgenomen dat in de verkenning onderzoek wordt gedaan naar maatregelen om het spoorsysteem in het havengebied tussen Gent en Terneuzen bestand te laten zijn tegen de gevolgen van klimaatverandering. Rail Gent-Terneuzen wil dat doen door het ontwikkelen en beoordelen van een 'meest klimaatbestendig alternatief'.

Personenvervoer per spoor

In de verkennende onderzoeken die in de periode 2017-2020 onder leiding van North Sea Port zijn gedaan is ook onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van personenvervoer per spoor van Gent naar Terneuzen v.v. [24]. De belangrijkste conclusies zijn dat exploitatie - personenvervoer per spoor niet kostendekkend kan worden geëxploiteerd spoorinfrastructuur - het bedrijfseconomische draagvlak voor de aanleg van een spoorlijn uitsluitend voor personenvervoer nog lang onvoldoende zijn en dus alleen scenario's waarin goederenvervoer en personenvervoer gebruik maken van één spoorsysteem kansrijk zijn

De mogelijkheden voor personenvervoer per spoor in het havengebied tussen Gent en Terneuzen worden nader onderzocht in het strategische project L204[25]:

- op kort termijn medegebruik van de bestaande lijn 204 tussen Gent en Zelzate;
- op langere termijn medegebruik van de nog niet bestaande spoorverbinding Axel-Zelzate.

Daarnaast is er recent aangekondigd dat een busverbinding Terneuzen-Gent per december 2026 is opgenomen in de dienstregeling. De vervoerswaarden van deze snelle busverbinding (in een halfuur van Terneuzen naar Gent v.v.) worden daar waar relevant meegenomen.

In het kader van de verkenning wordt het personenvervoer per spoor gepositioneerd als gewenste ontwikkeling die door Rail Gent-Terneuzen niet onmogelijk mag worden gemaakt. In dat licht zal in de verkenning allereerst worden nagegaan of en in hoeverre de bevindingen uit de pre-verkenning nog actueel zijn en als dat het geval is, dan kan verkennend onderzoek wordt gedaan naar:

[23] European Climate, Infrastructure And Environment Executive Agency, Grant Agreement, Project 101122763 - 22-EU-TG-RGT, 6 oktober 2023
[24] Rail Gent-Terneuzen, Studie 8, Passagiersvervoer Rail Gent-Terneuzen, 7 maart 2018
[25] Strategisch project 'Spoorlijn 204 Gent-Zelzate-Terneuzen uitbouwen tot tweede economische drager van de kanaalzone Gent-Terneuzen', 4e voortgangsrapport 2021, 23 augustus 2021

- de aanvullende eisen die personenvervoer per spoor stelt aan het spoorsysteem;
- hoe in de verschillende alternatieven personenvervoer per spoor op langere termijn kan worden ingepast - spoorinfrastructuur, bediening, etc.

3.4 Voorlopig overzicht van alternatieven

In onderstaand overzicht de alternatieven die bij de start van de verkenning in beeld zijn en of in beeld zouden kunnen komen. Deze alternatieven worden in ieder geval onderzocht:

- in de analytische fase van de verkenning
- voor het volledige plangebied zodanig dat voor de kansrijke alternatieven een integraal MER kan worden opgesteld
- voor de beoogde uitbreidingen aan het spoorsysteem en het bestaande spoorsysteem

id.	oplossingsrichtingen en alternatieven
0	nul-alternatief – niets doen
1	voorlopig voorkeursalternatief – infrastructurele uitbreidingen uit verkennende onderzoeken 2017-2020 bediening met D-locs baanvaksnelheid 40 km/u
1.1	varianten op A1 – noordelijke aansluiting bundel Zandeken
1.2	varianten op A3 – zuid-oostboog bij Sluiskilbrug
1.3	alternatieven op A4 – tracering spoorverbinding Axel-Zelzate
2	alternatieven uit de participatie
3	alternatieven energievoorziening – andere specificaties volgens voorlopig voorkeursalternatief
3.0	bediening door D-locs
3.1	elektrificatie – bediening door E-locs
3.2	bediening door batterijlocs
3.3	bediening door waterstoflocs
3.4	bediening door locs op biodiesel

4	spoorsysteem conform TEN-T-eisen Extended Core Network elektrificatie - bediening door E-locs baanvaksnelheid 100 km/u treinlengte 740 m aslast 22, 5 ton treinbeveiliging ERTMS
4.x	nader te definiëren alternatieven waarin gedeeltelijk aan de TEN-T-eisen Extended Core Network wordt voldaan
5	meest klimaatbestendig alternatief

3.5 Ontwikkeling beoordelingskader

In de startfase van de verkenning moet het beoordelingskader worden ontwikkeld op grond waaraan alternatieven worden getoetst[26]. In grote lijnen gaat het in de analytische fase van de verkenning om een globaal beoordelingskader - zeef 1 - waarin alternatieven vooral worden beoordeeld op hun probleemoplossend vermogen en maatschappelijk-economische meerwaarde. De kansrijke alternatieven worden daarna nader uitgewerkt en in het plan-mer beoordeeld aan de hand van een meer uitgebreid en meer gedetailleerd beoordelingskader.

In de verkennende onderzoeken die in de periode 2017-2020 zijn uitgevoerd, is op verschillende niveaus al een begin gemaakt met het ontwikkelen van een beoordelingskader. Het ligt ook hier in de rede dat wordt nagegaan of en in hoeverre de reeds beschikbare onderzoeken in deze verkenning worden geïntegreerd.

In de technische studies[27] zijn de zes mogelijke uitbreidingen aan het spoorsysteem globaal onderzocht op:

- omgevingseffecten - geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, trillingen, biodiversiteit, archeologie, water, bodem, NGCE, grondverwerving, bestemming gronden;
- procedurele effecten - te doorlopen procedures en benodigde vergunningen;
- doorlooptijd;
- kosten.

In de MKBA[28] zijn de in beschouwing genomen alternatieven beoordeeld op:

- directe effecten - effecten voor vervoerders en verladers;
- indirecte effecten - werkgelegenheid, sociale welvaart, bruto regionaal product;
- externe effecten - emissies, geluid en trillingen, veiligheid en externe veiligheid;
- projectkosten.

[26] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, MIRT En M.e.r. - Verkenning En Planuitwerking, Handreiking, 14 februari 2019
[27] Rail Gent-Terneuzen, Studie 3 t/m 6, Ontwerprapportage Rail Gent-Terneuzen, 1 februari 2019
[28] Rail Gent-Terneuzen, Studie 7, Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse, 31 oktober 2019

Daarnaast is in de uitwerking van de adaptieve strategie een beoordelingskader ontwikkeld om aan de hand van Kritische Prestatie Factoren nut en noodzaak van maatregelen en investeringen continu te kunnen toetsen aan de actuele ontwikkelingen in de groeiprognoses:

- gronduitgifte in North Sea Port District;
- bevolkingsgroei in North Sea Port District;
- tonnage goederen zee- en binnenvaart;
- aantonen dat groei actueel is en de behoefte aan adequate achterlandverbindingen urgent;
- aantal treinen in het havengebied tussen Gent en Terneuzen;
- beschikbaarheid brug Sluiskil.

4 Projectaanpak

In dit hoofdstuk wordt op hoofdlijnen toegelicht welke stappen worden doorlopen en op welke manier Detailuitwerking en planning/doorlooptijd zal worden opgenomen in het gedetailleerde integrale Plan van Aanpak dat na de Startbeslissing wordt opgesteld. Dit startdocument zal leidend zijn in de aanpak van de verkenning.

4.1 Aanpak op hoofdlijnen

De MIRT-verkenning Rail Gent-Terneuzen wordt ingericht volgens de MIRT-spelregels en houdt rekening met de adaptieve aanpak zoals afgesproken in de eerder besproken intentieverklaring. In de MIRT-spelregels staat beschreven hoe een MIRT-verkenning moet worden gestart, ingericht en doorlopen, welke activiteiten er (tenminste) uitgevoerd moeten worden, welke informatieprofielen er gelden voor de verschillende MIRT-fasen en hoe de verschillende MIRT-fasen moeten eindigen. De Startbeslissing voor de MIRT-verkenning Rail Gent-Terneuzen voldoet aan de vereisten die in de MIRT-spelregels staan. Na deze Startbeslissing zal ook een Kennisgeving voornemen en Kennisgeving participatie worden gepubliceerd in het kader van de Omgevingswet.

In lijn met de MIRT-spelregels wordt deze MIRT-verkenning Rail Gent-Terneuzen ingericht als trechteringsproces. Eerst wordt de opgave breed geanalyseerd en worden oplossingsrichtingen beschreven. Via een tussenstap waarbij de kansrijke oplossingsrichtingen worden bepaald, wordt toegewerkt naar één bestuurlijk voorkeursalternatief.

De fasering uit de handreiking[29] wordt gevolgd en de informatie uit de eerder beschreven pre-verkenning wordt gebruikt. Voordat die eerdere informatie gebruikt wordt, zal die worden gecontroleerd op bruikbaarheid en actualiteit. Zeef 0 wordt doorlopen door als eerste een lijst van oplossingen op te stellen en daarbij de uitkomsten van de participatie te betrekken. In zeef 0 wordt gekeken welke oplossingsrichtingen haalbaar zijn. Vervolgens wordt de lijst met overgebleven oplossingsrichtingen getoetst aan een beoordelingskader (zeef 1). De oplossingen die uit deze toetsing als meest kansrijk naar voren komen worden vervolgens verder uitgewerkt en beoordeeld voor zeef 2. Er wordt voor alle oplossingen die afvallen in zeef 0 en 1 beargumenteerd waarom deze oplossingen afvallen. Hiervoor dienen van tevoren voorwaarden te worden meegegeven waaraan de oplossingen moeten voldoen om meegenomen te kunnen worden. Dit is noodzakelijk voor een goede motivering van het voorkeursalternatief.

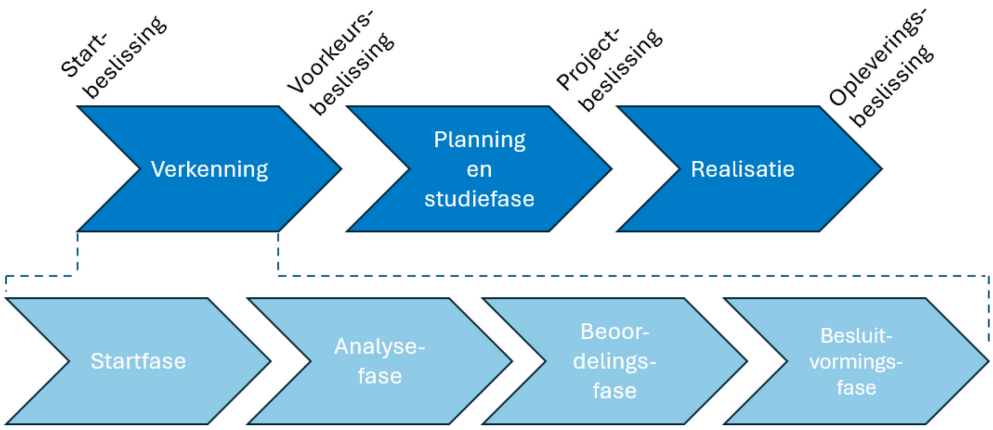
De verzamelde informatie uit zeef 1 wordt verwerkt in een Plan-MER conform de daarvoor geldende richtlijnen. De aanpak is erop gericht om voldoende beslisinformatie te verzamelen voor de voorkeursoplossing. Naast het werken aan de milieueffectrapportage (MER) wordt gewerkt aan het risicodossier voor de kansrijke oplossingen. Dit is een belangrijke stap voor het in beeld brengen en beheersen van de risico's van de kansrijke oplossingen. Het risicodossier van het

29 Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), Ministerie van Infrastructuur en Milieu, november 2023; MIRT en m.e.r., verkenning en planuitwerking (handreiking). Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, februari 2019.

voorkeursalternatief vormt input voor de (grensoverstijgende) afspraken die gemaakt dienen te worden voor de faseovergang naar de volgende MIRT-fase.

MIRT-spelregels

Deze verkenning wordt uitgevoerd binnen de meeste actuele MIRT-spelregels. De verkenningsfase moet de beslisinformatie opleveren die nodig is om een voorkeursbeslissing te nemen en te besluiten over de vervolgfase. Om te zorgen dat de MIRT-verkenning doorgaat naar de plannings- en studiefase, dient deze te eindigen met een politiek-bestuurlijk gedragen voorkeursoplossing. De verkenningsfase is onderverdeeld in vier fasen: startfase, analysefase, beoordelingsfase en besluitvormingsfase.



In de verkenning wordt bekeken wat het beste moment is om de maatregelen uit te voeren gelet op onderlinge samenhang, samenhang met de verstedelijkingsopgave, hinder tijdens de uitvoering, benodigde vervolgprocedure(s), urgentie en beschikbaarheid van financiële middelen. Naast de reguliere aanpak en werkzaamheden in een MIRT-verkenningsfase, wordt er ingezet op een goede risico- en kostenbeheersing. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat neemt na overleg tussen alle betrokkenen uiteindelijk de voorkeursbeslissing[30].

4.2 Stap 1. Startfase

In de startfase wordt als eerste het plan van aanpak en het participatieplan voor de MIRT-verkenning opgesteld. In de startfase wordt breed gekeken naar het ophalen van alle oplossingsrichtingen bij alle betrokken partijen. Na het uitbrengen van de Kennisgeving voornemen en Kennisgeving participatie wordt ook het participatieproces gestart. In het participatieproces krijgt iedereen de gelegenheid om een actieve bijdrage te leveren om te komen tot een volledig overzicht van mogelijke oplossingsrichtingen en maatregelen die bijdragen aan de opgaven. Ook kan iedereen aandachtspunten voor de verkenning meegeven.

Daarnaast worden de in dit Startdocument geformuleerde opgaven verder aangescherpt en onderbouwd op basis van eerder uitgevoerde onderzoeken, zodat

30 Het betreft hier zowel de voorkeursbeslissing binnen de projectprocedure van de Omgevingswet als de voorkeursbeslissing als bedoeld binnen de MIRT-spelregels

een beoordelingskader gemaakt kan worden en de probleemanalyse wordt aangescherpt. Tenslotte zullen de benodigde effectonderzoeken aanbesteed en voorbereid worden.

Producten (niet uitputtend):

- Plan van Aanpak;
- Kennisgeving Voornemen en Kennisgeving Participatie conform Omgevingswet;
- Participatieplan;
- Beoordelingskader zeven.

4.3 Stap 2. Analysefase: zeef 0 en zeef 1

In de analysefase worden de oplossingsrichtingen verder uitgewerkt in kansrijke oplossingsrichtingen. Dat gebeurt met een zeef 0, waarbij naar haalbare oplossingsrichtingen gekeken wordt en een zeef 1, waarbij de oplossingsrichtingen langs een beoordelingskader worden gelegd.

De kansrijke maatregelen worden beoordeeld en geselecteerd. Bij deze selectie zal indien mogelijk gebruikt worden gemaakt van eerdere onderzoeken. Vervolgens worden de maatregelen gebundeld in een aantal logische maatregelpakketten.

De uitgewerkte oplossingsrichtingen worden voorzien van een (expert)beoordeling op hoofdlijnen. Dit is de trechtering in de zogenaamde 'zeef 1', met als doel om te komen tot een beperkt aantal kansrijke oplossingen vanuit alle bedachte oplossingsrichtingen. Het resultaat van deze fase wordt vastgelegd in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO). In deze fase is ook aandacht voor de kosten van de verschillende oplossingsrichtingen. Resultaat van deze fase is om te komen tot maatregelpakketten die vastgelegd worden in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen.

Producten (niet uitputtend):

- Nota van Uitgangspunten;
- Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen;
- Concept Nota Reikwijdte en detailniveau (NRD).

Concept Nota Reikwijdte en detailniveau (NRD)
Na het vaststellen van de NKO wordt het concept van de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. Dit kan eventueel ook in het begin van stap 3. In deze Nota wordt aangegeven hoe het project er uitziet, wat de scope is en tot in welk detail de projectoplossingen in de MIRT-verkenning worden uitgewerkt. In de standaard MIRT-aanpak is de NRD een beperkte procesbeschrijving op hoofdlijnen en wordt niet naar oplossingsrichtingen vooruitgekeken. In de NRD wordt aangegeven wat het resultaat is van alle onderzoeken die inmiddels zijn uitgevoerd, welke oplossingsrichtingen zijn geïnventariseerd en wat het resultaat is van de afwegingen tot nu toe (wat de meest voor de hand liggende optie is en waarom).

De concept-NRD wordt door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat openbaar gemaakt voor participatie (ter visielegging). Na de ter visielegging zal een Nota van Beantwoording worden opgesteld. De NRD wordt vervolgens in stap 3 definitief gemaakt.

4.4 Stap 3. Beoordelingsfase en zeef 2

In de beoordelingsfase worden de kansrijke oplossingen verder uitgewerkt en doorgerekend op effecten en kosten. De kansrijke oplossingen worden vergeleken en beoordeeld op basis van het beoordelingskader en leidt tot de ontwerpvoorkeursalternatief. Dit is de trechtering in de zogenaamde 'zeef 2'. De belangrijkste op te leveren documenten die nodig zijn om deze trechtering te ondersteunen zijn de plan-MER en de integrale Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA).

Producten (niet uitputtend):

- Plan-MER;
- MKBA;
- Ontwerpvoorkeursbeslissing en Verkenningenrapport.

Plan-milieu-effectrapportage
Er wordt een plan-milieueffectrapportage (plan-MER) gemaakt. Deze procedure ligt vast in de Omgevingswet. De concept-plan-MER wordt samen met de Ontwerpvoorkeursbeslissing ter visie gelegd. Ook wordt op het conceptadvies van de Commissie mer gevraagd. Opmerkingen van de Commissie en de omgeving zullen in het plan-MER worden verwerkt. De plan-mer wordt uitgevoerd op de resultaten van zeef 1. Alle oplossingen worden afgezet tegen een referentieoplossing (de situatie in het prognosejaar bij 'niets doen').

Maatschappelijke kostenbatenanalyse
In de verkenning wordt conform de handreiking MIRT een MKBA opgesteld. In de MKBA wordt met nadruk ook gekeken naar de brede welvaart.

Opstellen Ontwerpvoorkeursbeslissing en verkenningenrapport
De ontwerpvoorkeursbeslissing beschrijft welke integrale oplossingsrichting wordt gekozen om de opgaven in dit gebied aan te pakken, op basis van de MIRT-verkenning. In de besluitvormingsfase vindt bestuurlijke verankering plaats en wordt het voorkeursbesluit genomen. De ontwerpvoorkeursbeslissing wordt samen met het ontwerp-verkenningenrapport en de plan-MER ter inzage gelegd. Ingebrachte zienswijzen kunnen leiden tot bijstelling van de ontwerpvoorkeursbeslissing en de daarin opgenomen voorkeursoplossing. Na de ter visie legging zal een Nota van Beantwoording worden opgesteld. Aansluitend stellen de betrokken bestuurders samen de bestuurlijke voorkeur en het definitieve verkenningenrapport vast.

4.5 Stap 4. Besluitvormingsfase

De laatste fase van de MIRT-verkenning is gericht op het bepalen van de voorkeur uit de onderzochte oplossingen op basis van de informatie uit de MIRT-verkenning.

Het ontwerpvoorkeursbesluit wordt aangepast aan de hand van de resultaten van de participatie (opstellen Nota van Beantwoording) en omgevormd tot voorkeursbesluit. In deze stap wordt de voorkeursbeslissing bestuurlijk bekrachtigd. De besluitvormingsfase heeft een sterk politiek bestuurlijk karakter, waarbij een

breed gedragen (adaptieve) voorkeursbeslissing centraal staat om te kunnen komen tot een stabiele plannings- en studiefase. Dit vergt goede bestuurlijke- en grensoverstijgende afstemming. De afspraken over het vervolgproces worden op een later moment gemaakt.

4.6 Risico- en kostenbeheersing

Grote infrastructuurprojecten brengen onvermijdelijk risico's met zich mee. In de komende fase zullen risico's verder geïnventariseerd, ingeschat en gemonitord worden en worden vastgelegd in het risicodossier. Risicomanagement is hiermee een volwaardig onderdeel van de verkenningsfase.
De volgende risico's zijn nu geïnventariseerd:

- Aanbesteding van (raam)contracten en schaarste qua personele inzet/aanbod vanuit de arbeidsmarkt, zorgen voor een langere opstartfase dan voorzien.
- Het project loopt vertraging op doordat het verdere onderzoek naar risico's nieuwe inhoudelijke informatie oplevert die in het verdere onderzoek en afweging van oplossingen meegenomen moet worden.
- Interactie tussen bestaande spoorinfrastructuur en (nieuwe) infrastructuur wordt onderschat, bijvoorbeeld bij kruisingen van beide.
- Besluitvorming over het project kan langer duren door externe invloeden en internationale besluitvorming.
- Gedurende de looptijd van de MIRT-verkenning wijzigen belangrijke basisuitgangspunten of worden deze geactualiseerd.

Er is in deze MIRT-verkenning veel aandacht voor het inzichtelijk maken en mitigeren van mogelijk optredende risico's die tot scopewijzigingen en/of kostenstijgingen kunnen leiden. Bij het opstellen van het risicodossier worden endogene en exogene risico's in beeld gebracht, de kans op voorkomen geschat en mitigerende maatregelen voorgesteld. Voorstel is om naast de reguliere aanpak en werkzaamheden in de MIRT-verkenningsfase, stevig in te zetten op de volgende aspecten:

- Zorgdragen dat de inhoudelijke uitwerking aan blijft sluiten bij vigerend beleid, uitgangspunten en relevante actuele ontwikkelingen.
- Eerder in het proces nader onderzoek doen naar uitvoerings- en exploitatierisico's en inzichtelijk maken op welke wijze deze beheerst kunnen worden.
- Kennis en kunde over de uitvoering- en exploitatiefase verankeren in governance, projectorganisatie en inhoudelijke werkgroepen.

Op de volgende wijze wordt hier invulling aan geven:

- Afspraken in de Besluitvormingsfase over scope en scopeaanpassingen, evenals versoberingsopties, mochten scope en budget niet bij elkaar passen.
- Risicomanagement.
- (Civiel)technische risico's: onderzoek naar de belangrijkste civieltechnische risico's tot detailniveau schetsontwerp.
- Kostenmanagement: maken van kostenramingen (bij Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen en Voorkeursoplossing).

4.7 Plan van aanpak -procesplanning

In samenwerking met North Sea Port en Infrabel zal ProRail op uitvoerend niveau een plan van aanpak opstellen met bijhorende planning en risicodossier. Dit om de projecten aan beide kanten van de grens te stroomlijnen, interfaces te bepalen en te inventariseren wat gezamenlijk moet en kan. De planning wordt vooral gevormd door procedures rondom:

- wet- en regelgeving – GRUP-procedure, Omgevingswet, etc.;
- MIRT-procedure;
- interne werkwijze van betrokken partijen.

De procesplanning ziet op een proces waarin partijen zoveel als mogelijk parallel optrekken zodanig dat participatie met de omgeving, terinzageleggingen en besluitvorming gelijktijdig kunnen plaatsvinden.

5 Governance en projectorganisatie

In de uitwerking van de Memorandum van Overeenstemming hebben de betrokkenen als uitgangspunt afgesproken dat de bestaande gezagsverhoudingen tussen de verschillende overheden en tussen de ministeries en de beheerorganisaties worden gehandhaafd.

De uitvoering van de verkenningsfase zal plaatsvinden door een projectorganisatie van ProRail. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geeft directe aansturing aan ProRail voor de MIRT-verkenning.

5.1 Governance

De governance van dit project bestaat uit twee delen die deels overlappen: de grensoverstijgende afstemming en besluitvorming en de projectaansturing met een directe relatie tussen IenW en ProRail.

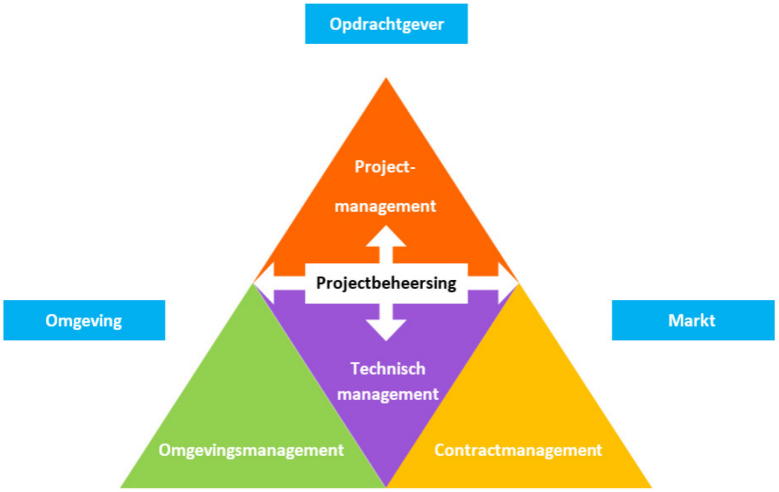
Bestuurlijke Stuurgroep
In de gezamenlijke Bestuurlijke Stuurgroep (BSG) zijn de direct betrokken overheidsdiensten, de spoorinfrabeheerders en North Sea Port vertegenwoordigd. De BSG is verantwoordelijk voor het project in brede zin en heeft mandaat om in gezamenlijkheid te besluiten over het project inzake scopewijzigingen en budget. De BSG regelt de eigen besluitvorming.

De formele (politiek-)bestuurlijke besluitvorming blijft voorbehouden aan de geëigende overheidsdiensten.

Ambtelijke voorbereidingsgroep
De ambtelijke voorbereidingsgroep bestaat uit ambtelijke vertegenwoordigers van de bovenstaande deelnemers aan de BSG en heeft als belangrijkste taken:

- voorbereiden van de vergaderingen van de BSG;
- inlichten van de eigen organisatie over de gang van zaken in het project naar voren brengen en interfaces bespreken.

Projectorganisatie ProRail
De projectorganisatie van ProRail is verantwoordelijk voor de dagelijkse aansturing en uitvoering van het project. De projectorganisatie is ingericht conform een IPM geschoeid model (zie onderstaand model). De rollen projectmanagement, technisch management en omgevingsmanagement hebben een nauw samenwerkend karakter en zullen dus in het kernteam zitting hebben.



5.2 Omgevingsmanagement – participatie

Het is duidelijk dat - door de omvang van het project - het aantal stakeholders groot is en dat belangen zeer uiteenlopend kunnen zijn. Er is een rol weggelegd voor de projectorganisatie om de omgeving proactief bij het project betrekken en verder te kijken dan alleen de wettelijk voorgeschreven eisen. Daarbij moet gedacht worden aan:

- Stakeholders zijn goed geïnformeerd en bekend met de planning tot aan de MIRT-voorkeursbeslissing.
- Met alle prioritaire stakeholders is een gesprek gevoerd zodanig dat
  - duidelijk is welke belangen en wensen er zijn
  - zorgen, vragen, aandachtspunten en mogelijke kansen die onderdeel zijn van de MIRT-verkenning zijn opgehaald.
- Er is draagvlak bij zo veel mogelijk externe stakeholders:
  - er is bestuurlijke steun voor de plannen;
  - er is draagvlak voor de uitgangspunten en beoordelingscriteria;
  - er is duidelijkheid over en draagvlak voor de vrijheidsgraden in de MIRT-verkenning.

6 Financiering

Bij aanvang van de verkenning is in totaal een budget beschikbaar van €120,- mln. aan Nederlandse zijde. Eenzelfde bedrag is beschikbaar aan Belgische zijde. Dit budget dient te worden gebruikt voor de gehele looptijd van het MIRT-project.

De invulling van de financiering is als volgt ingevuld:

Financiële bron	Budget
Nationaal Groeifonds (NGF)	€103,3 mln.
Wind in de Zeilen (WidZ)	€15,- mln.
Connecting Europe Facility (CEF)	€1,7 mln.
Totaal	€120 mln.

Nationaal Groeifonds (NGF)
Met het Nationaal Groeifonds investeert het Rijk in projecten die bijdragen aan het duurzame verdienvermogen van Nederland. Mede op basis van de eerder genoemde voorstudies en pre-verkenning, is in december 2023 definitief de €103,3 mln. toegekend[31].

Wind in de Zeilen (WidZ)
Voor het niet doorgaan van de marinierskazerne in Vlissingen is in samenwerking tussen het Rijk, provincie Zeeland, gemeente Vlissingen en het waterschap Scheldestromen een bestuurlijk akkoord gesloten in juni 2020. Onderdeel van de compensatiepakket is de €15 mln. voor het project Rail Gent-Terneuzen met als specificatie de zuidoostboog Sluiskilburg (A3).

Connecting Europe Facility (CEF)
In begin 2023 is er een CEF-aanvraag ingediend bij de Europese Commissie voor 50% financiering van de plankosten in de verkenning. De aanvraag is positief beoordeeld en eind 2023 is definitieve toekenning van €1,7 mln. (Nederlandse deel) geregeld in een Grant Agreement[32].

[31] Tweede Kamer, vergaderjaar 2023-2024, Kamerstuk 36 410 L, nr. 7
[32] European Climate, Infrastructure And Environment Executive Agency, Grant Agreement, Project 101122763, 22-EU-TG-RGT