

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1200
van **MAARTEN DE VEUSTER**
datum: 5 mei 2022

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Spoorprioriteit L204 Gent-Zelzate-Terneuzen - Stand van zaken

Vlaanderen is zelf niet bevoegd voor het spoorvervoer, maar sloot toch een akkoord met de federale regering en Infrabel over spoorinvesteringen. Het gaat dan om de zogenaamde '11 Vlaamse spoorprioriteiten' en twee extra projecten rond railvervoer. Daarbij staat Vlaanderen in voor een cofinanciering van 100 miljoen euro.

Een van de spoorprioriteiten is de Lijn 204 Gent-Zelzate, met een mogelijke verlenging tot in Terneuzen en met een uitbreiding van de capaciteit met betrekking tot vracht- en personenvervoer. L204 moet gezien worden als de 'tweede ruimtelijke en economische drager van de Kanaalzone Gent-Terneuzen' oftewel het 'Maritieme Complex North Sea Port'.

In augustus 2021 verscheen met betrekking tot dit project het 'Vierde Voortgangsrapport'. Intussen zijn we weer negen maanden verder. Onlangs kregen we al wel goed nieuws: Nederland draagt 105 miljoen euro bij aan de ontwikkeling van de spoorlijn Gent-Terneuzen vanuit hun Nationaal Groeifonds, een onafhankelijke instantie die projecten voor structurele en duurzame economische groei ondersteunt.

1. Welke overeenkomsten werden gesloten tussen de verschillende bestuurlijke/operationele/politieke partners en stakeholders? Hoe verloopt in het algemeen het overleg met Nederland?
2. Moeten er op technisch vlak nog keuzes gemaakt worden of belangrijke knopen doorgehakt worden? Zo ja, welke?
3. Met CUST (Clean Underground Sustainable Transport) omvat dit project ook investeringen in of voorbereidingen voor pijpleidingen.

Kan de minister hiervan een overzicht geven?

4. In essentie is de lijn L204 een grensoverschrijdende noord-zuidverbinding. Ze dwarst echter in Zelzate de N49 die Antwerpen met Zeebrugge verbindt.

Worden er op deze oost-westverbinding nog investeringen gepland om deze connectie binnen de fusiehaven te verbeteren en welke vervoermodi komen dan in aanmerking?

5. Welke financiële engagements werden intussen aangegaan?
6. Hoe ziet de tijdlijn van dit hele project eruit en waar staan we nu? Wat is de vooropgestelde einddatum?

ANTWOORD

op vraag nr. 1200 van 5 mei 2022

van **MAARTEN DE VEUSTER**

1. Eind 2018 werd het samenwerkingsakkoord inzake de gewestelijke prioritaire spoorprojecten afgesloten tussen de federale staat en de gewesten. Hierin werd spoorlijn 204 opgenomen als Vlaamse prioriteit. Dit project valt uiteen in twee delen. Het afschaffen van overwegen in samenhang met het wegproject R4WO en een studie naar het opwaarderen van de bestaande spoorlijn 204 Gent-Zelzate.

Rail Ghent-Terneuzen (RGT) is een project dat momenteel wordt getrokken door de haven North Sea Port en Infrabel en prorail. Hierin worden 3 infrastructurele oplossingen voorgesteld. De noordelijke ontsluiting van bundel Zandeken, de ZO-boog aan de sluiskilbrug en de verlenging van spoorlijn 204 over de Axelse vlakte van Zelzate tot Terneuzen. Begin 2021 werd hiervoor een intentieverklaring ondertekend door zowel Nederlandse als Belgische partijen. Over concrete uitvoering werden nog geen beslissingen genomen. De samenwerking met Nederland verloopt zeer goed in dit verhaal.

2. Zowel voor de werken binnen het samenwerkingsakkoord als voor RGT moeten er nog zeer veel (technische) keuzes gemaakt worden. Een volledig overzicht van de te nemen beslissingen is er niet.
3. CUST heeft betrekking op dezelfde regio maar staat los van de twee hierboven omschreven projecten. In uitvoering van de federale waterstofstrategie onderzoekt Fluxys momenteel in samenwerking met North Sea Port de haalbaarheid van de aanleg van een waterstofbackbone in de Gentse cluster. Bij de bepaling van het waterstofbackbone ontwerptraacé wordt gestreefd naar maximale bundeling met de huidige aardgas pijpleidinginfrastructuur in het havengebied. Er wordt wel ook rekening gehouden met verschillende raakvlakprojecten, zoals de geplande heraanleg van de R4WO en het eventueel toekomstig Rail Ghent Terneuzen tracé. Volgens de huidige planning streeft Fluxys naar de ingebruikname van de waterstof backbone tegen medio 2026. Dit is een voorwaarde voor het verkrijgen van Europese subsidies (RRF) voor dit project.
4. Spoorlijn 204 is op het moment van schrijven nog geen grensoverschrijdende spoorverbinding. Ze loopt momenteel tot aan Arcelor Mittal. Een doortrekking tot aan Terneuzen wordt wel volop onderzocht.

Wat betreft de oost-westverbinding zijn er op dit moment nog geen concrete investeringen gepland. Er zijn wel zeer veel ambities en ideeën zoals een vernieuwing van de Zelzate tunnel onder het kanaal, de havenspoorlijn, pijpleidingen, Dit infrastructureel knooppunt wordt bekeken binnen de conceptuele ontwerp oefening Zelzate.

5. De federale Belgische overheid, de Vlaamse overheid en Infrabel bereikten een principieel akkoord om een bedrag van 10,8 miljoen euro te reserveren voor de aanleg van spoorkokers ter hoogte van Zelzate in het kader van het R4WO project. Dit akkoord zal nog geformaliseerd worden door de ondertekening van een bijkomend uitvoerend samenwerkingsakkoord tussen de federale en Vlaamse overheid, waarbij rekening moet gehouden worden met enerzijds de mogelijke impact van de Corona

crisis op de omvang van het budget en anderzijds met de impact van deze beslissing op de toepassing van de gewestelijke verdeelsleutel voor spoorinvesteringen. Deze investering voor een bedrag van € 10,8 miljoen is noodzakelijk voor een latere aanleg van een spoorverbinding tussen Zelzate en Terneuzen zoals vooropgesteld binnen project Rail Ghent Terneuzen.

De Nederlandse Rijksoverheid heeft in het kader van de compensatieregeling Marinierskazerne besloten reeds een bedrag van € 15 miljoen te reserveren voor project Rail Ghent Terneuzen. Deze bijdrage wordt vastgelegd in november 2020 in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Het Nederlands groeifonds reserveerde 105 miljoen euro voor Rail Ghent Terneuzen. Dit bedrag komt enkel ter beschikking als bepaalde voorwaarden zijn voldaan.

In de intentieverklaring werd ook afgesproken dat zowel Nederland als België/Vlaanderen elk 2 miljoen euro zouden vastleggen voor het verder uitwerken van Rail Ghent Terneuzen. In België is dit bedrag gelinkt aan het samenwerkingsakkoord voor gewestelijke spoorprioriteiten en de studie naar het opwaarderen van spoorlijn 204.

6. De in het samenwerkingsakkoord beschreven werken en studies zullen uitgevoerd worden voor 2026.

Rail Ghent Terneuzen heeft een aparte timeline. Er wordt momenteel voorbereidend werk uitgevoerd. Afhankelijk van enkele belangrijke factoren (bevolkingsgroei, economische groei,...) wordt er een beslissing genomen om 1 of meerdere van de infrastructurele oplossing effectief te realiseren. Indien dit het geval is, is dit voorzien tegen 2030.