

DE VLAAMSE MINISTER VAN BUITENLANDS BELEID EN ONROEREND ERFGOED,
EN DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN
DIERENWELZIJN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Goedkeuring en machtiging tot ondertekening van het Verdrag tussen de Franse Republiek, het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest inzake de aanleg van de Grensleie tussen Deûlémont in Frankrijk en Menen in België.

1. INHOUDELIJK

Historiek

De as van de oude Grensleie vormt de -grillige- staatsgrens tussen Frankrijk en België. Tussen Deûlémont en Menen is ze ook een schakel in het traject van de internationale binnenvaart-verbinding Seine-Schelde. Dit project heeft als doel de vaarweg tussen het Seine- en het Scheldebekken te verbeteren voor een vlot, veilig, betrouwbaar en duurzaam transport over het water.

In concreto betekent dit dat deze verbinding geschikt wordt gemaakt voor vervoer van scheepsladingen tot 4500 ton en duwkonvoeien of schepen waarin vrachtcontainers tot drie hoog gestapeld zijn. Dit Frans-Belgisch project is een belangrijk onderdeel van de binnenvaartprojecten op het kernnetwerk van de TEN-T-corridor Noordzee-Middellandse Zee, waarvoor er in het kader van de *Connecting Europe Facility* een belangrijke EU-cofinanciering is voorzien. In dit verband werd door de projectpartijen (Frankrijk, Vlaanderen, Wallonië) eind 2015 een *Grant Agreement Seine-Schelde 2020* met de Europese Commissie gesloten (begin 2017 aangevuld door een bijakte nr. 1). Deze Grant Agreement heeft betrekking op de huidige subsidieperiode vanaf 2014 t.e.m. 2020 en omvat, voor wat Vlaanderen betreft, een totaal pakket van 341 miljoen euro aan werken en studies, waarvoor 141 miljoen euro Europese subsidies worden voorzien. De opwaardering van de Leie-as tussen Wervik en Gent, waartoe ook de Grensleie behoort, vormt een prominent onderdeel van deze Grant Agreement.

De huidige werken in het kader van het project Seine-Schelde hebben als doel om de Leie bevaarbaar te maken voor schepen van de zogenaamde CEMT-klasse Vb. Het bouwheerschap van de werken zou opnieuw volgens een indeling in verschillende zones verlopen. Dit heeft als gevolg dat de drie partijen ook buiten hun grondgebied moeten kunnen werken. Daarbij is het, omwille van de aard en de omvang van de geplande werken, noodzakelijk dat de in 1982 gemaakte afspraken worden geactualiseerd. Omwille van de afwijking van het territorialiteitsprincipe en gelet op het feit dat de eerdere afspraken reeds bij verdrag werden vastgelegd, is het noodzakelijk dat ook de nieuwe afspraken bij verdrag worden vastgesteld.

Verder wordt ook een verdeling van de kosten voorzien volgens een verdeelsleutel waarbij 48% door Frankrijk, 25% door Wallonië en 27% door Vlaanderen wordt gedragen. De gehanteerde percentages zijn deze van de huidige verdeling van de grondgebieden gemeten langs de oevers van de gekanaliseerde Leie.

Totstandkoming

Tijdens haar vergadering d.d. 28 oktober 2016 (VR PV 2016/44 - punt 0004) besliste de Vlaamse Regering formele onderhandelingen aan te vatten met het Waalse Gewest en de Franse Republiek over het afsluiten van een overeenkomst in verband met de aanpassing van de Grensleie tussen Deûlemont in Frankrijk en Menen in België. De Vlaamse minister, bevoegd voor het buitenlands beleid en de Europese aangelegenheden, werd gelast, overeenkomstig artikel 81, §1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (BWHI), zoals gewijzigd, de federale minister van Buitenlandse Zaken binnen de vijf werkdagen officieel van dat voornemen in kennis te stellen.

Op 12 december 2016 antwoordde de federale minister van Buitenlandse Zaken dat er geen bezwaar bestond tegen het aanvatten van deze onderhandelingen.

De Vlaamse Regering machtigde de gedelegeerd bestuurder van de nv Waterwegen en Zeekanaal en de secretaris-generaal van het toenmalige Departement internationaal Vlaanderen om in onderling overleg de Vlaamse onderhandelingsdelegatie samen te stellen.

De onderhandelingen omtrent het nieuwe verdrag voor de Grensleie werden gevoerd in ad hoc werkgroepen en in de schoot van de Intergouvernementele Commissie Seine-Schelde, belast met de voorbereiding en de coördinatie van de uitvoering van het Seine-Scheldeproject. De drie verdragspartijen (Republiek Frankrijk, Vlaams Gewest en Waals Gewest) en de onderscheiden onderhandelingsdelegaties zijn vertegenwoordigd in deze Commissie.

Op de vergadering van de Intergouvernementele Commissie Seine-Schelde van 4 oktober 2017 werden de twee taalversies van het verdrag vastgesteld.

Inhoud

Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk kiezen ondubbelzinnig voor het investeren in infrastructuur voor mobiliteit. De betrokken partijen maken deze keuze in een moeilijke maar ook uitdagende periode. De gevolgen van de economische crisis zijn nog steeds voelbaar.

Het verdrag bestaat uit 23 artikelen en 2 bijlagen.

Dit verdrag betreft de vaststelling van het algemene kader van de wederzijdse verbintenissen tussen de partijen voor zowel de aanleg als het onderhoud en de exploitatie van de Grensleie. De Grensleie wordt, zoals aangeduid in bijlage 1 aan het verdrag, onderverdeeld in drie aan elkaar grenzende zones of secties (artikel 1).

Artikel 2 beschrijft de doelstelling van de werken aan de Grensleie. Artikel 3 omschrijft de werken voor de door de partijen medegefinancierde opwaardering van de Grensleie op groot profiel.

De artikelen 4 tot en met 6 geven een omschrijving van de werken die uitsluitend gefinancierd worden door respectievelijk de Franse Republiek, het Waalse Gewest en het Vlaamse Gewest

De verdeling en de delegatie van het bouwheerschap worden vastgelegd in artikel 7 en artikel 8.

Artikel 9 betreft het principe voor de reglementaire procedures. De organisatie van de procedures voor de verwerving van de terreinen wordt omschreven in artikel 10.

De artikelen 11 en 12 bevatten de verantwoordelijkheden en de toewijzing van bevoegdheden met betrekking tot het onderhoud en de exploitatie van de Grensleie.

De financiering van de inrichtingswerken en van het onderhoud en de exploitatie wordt beschreven in de artikelen 13 en 14.

Overeenkomstig artikel 15 wordt uiterlijk 6 maanden na de inwerkingtreding van het voorliggende verdrag een uitvoeringsovereenkomst ondertekend die de modaliteiten van de uitvoering van de in dit Verdrag voorziene verbintenissen zal vastleggen. Uiterlijk 12 maanden na de inwerkingtreding van het verdrag wordt een overeenkomst ondertekend voor het onderhoud en de exploitatie van de Grensleie (artikel 16).

De Intergouvernementele Commissie van het Seine – Scheldeproject is belast met het opvolgen van de uitvoering van de werken en het toezien op de goede toepassing van dit verdrag (artikel 17).

Artikel 18 betreft de verwerking van afvalstoffen. De wetgeving van de Europese Unie inzake het beheer van afvalstoffen wordt gerespecteerd.

Tot slot bevat het verdrag een aantal algemene slotbepalingen inzake de regeling van geschillen (artikel 19), beëindiging (artikel 20), bijlagen (artikel 21), relatie met andere verdragen (artikel 22) en inwerkingtreding en duur (artikel 23).

De bijlage 1 aan het verdrag bevat het plan met de aanduiding van de 3 secties waarvan sprake in artikel 1. De bijlage 2 omvat de nadere bepalingen van de scheidsrechterlijke procedure.

Financiële implicaties

Seine-Schelde

Mede gelet op het belang ervan voor de toekomst van de binnenvaart en het bewerkstelligen van een modal shift, geniet het Seine-Scheldeproject een aanzienlijke Europese steun: in dat kader werd op 01/12/2015 de Grant Agreement 'Seine-Schelde 2020' afgesloten tussen de drie projectpartners (Frankrijk, Vlaanderen en Wallonië) en de Europese Commissie (INEA). Op 11/01/2017 werd de bijakte nr. 1 aan deze Grant Agreement afgesloten (verlenging van de subsidieperiode tot eind 2020). De te hanteren subsidiepercentages bedragen 40% voor werken en 50% voor studies (cfr. Grant Agreement en bijakte nr. 1).

De Grant Agreement en de bijakte nr. 1 omvatten onder meer alle werken en studies voorzien in de periode 2014 – 2020 voor de opwaardering van de Leie-as. De verdere uitbouw van de Grensleie tussen Deûlémont en Menen tot de CEMT-klasse Vb maakt hier deel van uit: voor wat Vlaanderen betreft zijn de moderniseringswerken in de doortocht van Wervik reeds integraal hierin opgenomen. De uitvoering van de overige Vlaamse deelprojecten op de Grensleie (sectie 3) is pas voorzien na 2020 en zal derhalve moeten opgenomen worden in een volgende subsidieovereenkomst. Het ligt evenwel binnen de verwachtingen, onder meer gelet op de verklaring van Tallinn (oktober '13), dat hierbij dezelfde subsidievoorwaarden en –percentages zullen kunnen gehanteerd worden.

Ramingen

In de loop van 2012 – 2014 werd door Voies Navigables de France (VNF), in samenwerking met De Vlaamse Waterweg (DVW) en Service Public de la Wallonie (SPW), een globaal voorontwerp opgesteld van de beoogde modernisering van de Grensleie. Dit voorontwerp werd aangevuld met de input van DVW (doortocht Wervik, vispassage Menen) en SPW (doortocht Komen). Op basis van dit geheel wordt de totaliteit van de werken geraamd op 104,9 mio. EUR (incl. 10% ramingsmarge, excl. BTW, prijzen maart 2014).

Verdeelsleutels

Als basis voor de te hanteren financiële verdeelsleutel voor de medegefinancierde moderniseringswerken wordt voor elk van de 3 secties de verdeling bepaald door de oeverlengtes in beheer bij de betrokken partijen. Voor de totale lengte van het projectgebied - i.e. 15,650 km - geeft dit het volgende beeld:

sectie		Frankrijk	Wallonië	Vlaanderen	Totaal
1	# meters oevers	5.550	5.550	0	11.100
	%-verdeling voor de sectie	50%	50%	0%	100%
2	# meters oevers	1.850	2.350	0	4.200
	%-verdeling voor de sectie	44%	56%	0%	100%
3	# meters oevers	7.650	0	8.350	16.000
	%-verdeling voor de sectie	48%	0%	52%	100%
	Totaal	15.050	7.900	8.350	31.300
	%-verdeling per beheerder	48%	25%	27%	100%

De aldus bepaalde verdeelsleutels zijn opgenomen in artikel 13 van het verdrag.

Per sectie werd bovendien, conform de hierboven beschreven principes, vastgelegd welk aandeel van de werken in aanmerking komt voor medefinanciering en welk aandeel door de betrokken waterwegbeheerder zelf dient te worden gedragen.

De raming voor de sectie 3 (Wervik – Menen), waarvoor Vlaanderen (DVW) als bouwheer zou optreden, kan als volgt worden samengevat:

Sectie 3		Totaal	Niet-gecofinancierd	Gefinancierd	
			Vlaanderen	Vlaanderen	Frankrijk
		EUR		52%	48%
Post 1	Doortocht Wervik	13.540.000	11.530.000	1.045.200	964.800
Post 2	Vispassage Menen	1.700.000	1.700.000	0	0
Post 3	Baggerwerken Menen - Wervik	16.041.189	3.507.495	6.517.521	6.016.173
Post 4	Oevers Menen - Wervik	8.722.080	0	4.535.482	4.186.598
Post 5	Studiekosten	4.000.327	1.673.750	1.209.820	1.116.757
	Totaal	44.003.596	18.411.245	13.308.023	12.284.328
	Risico-toeslag (10%)	4.400.360	1.841.125	1.330.802	1.228.433
				14.638.825	13.512.761
	Totaal incl. risico-toeslag	48.403.956	20.252.370	28.151.586	

Voor sectie 3 bedraagt de raming aldus 48,4 mio. EUR, waarvan 28,2 mio. EUR in aanmerking komt voor medefinanciering.

De moderniseringswerken in de doortocht van Wervik (incl. kruisingsplaats) zijn reeds in uitvoering sedert juni 2013 en worden verwacht te kunnen worden afgerond tegen eind 2019. Normaal gezien zal de doortocht van Wervik dus geen deel meer uitmaken van volgende Europese calls of Grant Agreements.

Rekening houdend met de huidige stand van zaken en de vooruitzichten inzake de verdere realisatie van de opwaardering van de Leie-as wordt de uitvoering van de kalibreringswerken (verdiepings- en verruimingsbaggerwerk, aanleg oevers, zwaaiikom) in het pand Menen – Wervik en de aanleg van de vispassage t.h.v. het stuwsluiscomplex te Menen ten vroegste voorzien in de periode 2021 – 2022. De hierboven vermelde bedragen, incl. een ramingsmarge van 10%, worden opgenomen in de globale projectplanning voor het Seine-Scheldeproject op de Leie-as.

Op basis van deze planning, de huidige subsidieregeling (en ervan uitgaande dat die bestendig kan worden) en de hierboven beschreven verdeelsleutel tussen Frankrijk en Vlaanderen (48% resp. 52% voor de medegefinancierde onderdelen), ziet de verdeling van de investeringen voor sectie 3 er als volgt uit:

Sectie 3 - Verdeling	EUR	%
Europa	19.801.618	40,91%
Vlaanderen	20.617.524	42,59%
Frankrijk	7.984.814	16,50%
Totaal incl. risico-toeslag	48.403.955	100,00%

De betalingsmodaliteiten en –timing voor de Europese subsidies zijn vastgelegd in de desbetreffende Grant Agreement; voor de Franse medefinanciering wordt dit vastgelegd in de uitvoeringsconventie.

2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

De bedragen opgenomen in de financiële tabellen zullen komen van het fysisch programma of investeringsprogramma (IP) van het desbetreffende jaar (ESER-code 73.20.10 voor werken, ESER-code 12.11.12 voor studies) en zijn dus vervat in de dotatie van De Vlaamse Waterweg.

Het onderhavige voorstel van regeringsbeslissing kreeg een ongunstig advies van de Inspectie van Financiën op 16 maart 2018.

De Inspectie van Financiën merkt op dat cofinanciering op de machtiging wordt aangerekend en dat het correlatief krediet ('dotatie') hiervan een afgeleide is.

Deze werken worden volgens de Inspectie van Financiën dus vooral verdedigd doordat er een Europese cofinanciering is. Dit element kan een aanzet zijn om deze studies en werken uit te voeren maar is puur op zich geen aanleiding om tot dergelijk omvangrijk pakket van werken over te gaan. Bovendien maken zij maar deel uit van een deelproject. De vraag of met deze werken alle problemen voor de vaarweg tussen Schelde en Seinebekken verholpen zijn wordt niet opgelost en de subsidies voor de andere Vlaamse deelprojecten zijn niet verworven. In dit verband merkt de Inspectie van Financiën op dat het dossier geen kosten batenanalyse van de werken als geheel bevat.

Ingaand op deze opmerkingen vanwege de Inspectie van Financiën dienen evenwel volgende bijkomende overwegingen te worden gemaakt:

- De modernisering van de Grensleie zoals opgenomen in onderhavig ontwerpverdrag maakt een essentieel deel uit van het Seine-Scheldeproject en geeft als dusdanig uitvoering aan de beslissing dd. 17/12/2010 van de Vlaamse Regering (ref. VR PV 2010/52 – punt 116) om over te gaan tot uitvoering van het geïntegreerde plan Seine-Schelde. Voornoemde beslissing door de Vlaamse Regering werd voorafgegaan door een uitgebreide economische en technische voorstudie van het (Vlaamse) Seine-Scheldeplan als geheel, alsook een maatschappelijke kosten-batenanalyse en een macro-economische impactstudie;
- De uitvoering van het Seine-Scheldeplan is inmiddels volop lopende. Tussen 2007 en heden zijn in dit kader reeds belangrijke investeringen uitgevoerd ten bedrage van 220,2 miljoen euro (waarvoor tot op heden reeds 52,3 miljoen euro EU-subsidies werden ontvangen). De voornaamste realisaties betreffen de nieuwe sluis Evergem (2009), de kalibratie van het Noordervak van de Ringvaart om Gent (2015) en de bochtverbredingen op het Afleidingskanaal tussen Deinze en Schipdonk (2017). Diverse andere deelprojecten zijn, conform de Grant Agreement Seine-Schelde 2020, volop in uitvoering: de nieuwe sluisen in Harelbeke en Sint-Baafs-Vijve, de doortocht van Wervik, de nieuwe stuw in Kerkhove, de brug in Ingelmunster, enz. Teneinde geen afbreuk te doen aan de effectiviteit van deze investeringen is de geplande opwaardering van de Grensleie een absolute noodzaak;
- Het voorgaande punt geldt a fortiori op Europees vlak: de Grensleie vormt de grensoverschrijdende schakel in het Europese Seine-Scheldenetwerk dat zich uitstrekt van Le Havre tot Antwerpen. De opwaardering ervan is derhalve essentieel voor de totstandkoming en goede werking van dit netwerk (rentabiliteit). Het internationale belang ervan wordt onderstreept door het feit dat Seine-Schelde van alle Europese transportprojecten veruit de meeste EU-steun geniet (979 miljoen euro in het kader van de lopende Grant Agreement). Eén van de vereisten voor de goedkeuring van de Grant Agreement is de goede economische en financiële onderbouwing van het project: ook op Europese schaal is derhalve een kosten-batenanalyse beschikbaar;

- Het Seine-Scheldeproject (en dus ook de opwaardering van de Grensleie) maakt reeds geruime tijd het voorwerp uit van een intensieve internationale samenwerking, zowel met Frankrijk en Wallonië als met de Europese Commissie (cfr. Intergouvernementele Commissie Seine-Schelde). Vlaanderen heeft zich hierbij, vanuit het evidente belang voor zijn havens en logistieke sector, steeds als een prominente pleitbezorger opgesteld van het project (cfr. interministeriële verklaring (2005), Verklaring van Tallinn (2013), Europees subsidiedossier (2015), ...).

Het begrotingsakkoord werd verkregen op 20 april 2018. Aan de voorwaarden van het begrotingsakkoord wordt voldaan.

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

Het voorstel heeft geen weerslag voor de gemeenten, de openbare centra voor maatschappelijk welzijn (ocmw's), de intercommunales of de provincies voor wat betreft hun personeel, de werkingsuitgaven, de investeringen en hun schuld en ontvangsten.

4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

Het voorstel heeft geen rechtstreekse gevolgen op personeels- of organisatorisch vlak, noch op de personeelsbudgetten.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar goedkeuring te hechten aan het Verdrag tussen de Franse Republiek, het Vlaamse Gewest en het Waalse Gewest inzake de aanleg van de Grensleie tussen Deûlémont in Frankrijk en Menen in België;
- 2° de onderhandelingsdelegatie te ontheffen van haar opdracht;
- 3° de minister-president van de Vlaamse Regering te gelasten om het Verdrag in naam van het Vlaamse Gewest te ondertekenen;
- 4° de minister-president van de Vlaamse Regering te gelasten punt 1° van deze beslissing, overeenkomstig artikel 81, §1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, zoals gewijzigd, binnen de vijf werkdagen schriftelijk mee te delen aan de federale minister van Buitenlandse Zaken.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Ben WEYTS

Bijlagen:

- het ontwerp van het verdrag (Nederlandstalige en Franstalige versie);
- het advies van de Inspectie van Financiën d.d. 16/03/2018;
- begrotingsakkoord d.d. 20/04/2018.