

# ONTWERP VAN MEMORIE VAN TOELICHTING

## I. ALGEMENE TOELICHTING

### 1. Samenvatting

De as van de oude Grensleie vormt de grillige staatsgrens tussen Frankrijk en België. Tussen Deûlémont en Mene is ze ook een schakel in het traject van de internationale binnenvaartverbinding Seine-Schelde. De realisatie beoogt het creëren van een moderne waterwegverbinding op groot gabarit tussen het Seine- en het Scheldebekken en de Noordzeehavens. In concreto betekent dit dat deze verbinding geschikt wordt gemaakt voor vervoer van scheepsladingen tot 4.500 ton en duwkonvoeien of schepen waarin vrachtcontainers tot drie hoog gestapeld zijn. Op die manier zal een performante en multimodale transportverbinding ontstaan tussen twee van Europa's belangrijkste industriële en demografische regio's. Dit 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.

Dit ontwerp van instemmingsdecreet kadert in de strategische doelstelling "De internationale bereikbaarheid van Vlaanderen verzekert de concurrentiepositie van de Vlaamse economie" uit de beleidsnota Buitenlands Beleid, Internationaal Ondernemen en Ontwikkelingssamenwerking.

Daarnaast kadert dit ontwerp van instemmingsdecreet ook in de strategische doelstelling "Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid" uit de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken.

## **2. Situering**

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.

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.

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 1 december 2015 de Grant Agreement 'Seine-Schelde 2020' afgesloten tussen de drie projectpartners (Frankrijk, Vlaanderen en Wallonië) en de Europese Commissie (INEA). Op 11 januari 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.

#### **4. Procedureverloop**

##### 4.1. Totstandkoming en ondertekening

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 Deûlémont 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.

De Vlaamse Regering keurde op 27 april 2018 het verdrag goed en verleende aan de Vlaamse minister bevoegd voor het buitenlands beleid machtiging tot ondertekening van het verdrag. Na een nieuwe kennisgeving aan de federale minister van Buitenlandse Zaken gaf deze bij brief van 29 mei 2018 te kennen dat er geen onverenigbaarheid was met het ondertekenen van het verdrag en het federale buitenlands beleid.

De ondertekening van het verdrag vond plaats op 19 november 2018 te Brussel.

#### 4.2. advies van de Mobiliteitsraad

(p.m.)

#### 4.3. Advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving

(p.m.)

## II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

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 (artikel 1).

Volgens artikel 2 heeft het verdrag tot doel de Grensleie op te waarderen en bevaarbaar te maken voor een alternerende vaart van duwkonvoeien van de Europese Klasse CEMT Vb en een vaart in beide richtingen van vaartuigen van Europese klasse CEMT Va.

Artikel 3 geeft de opsomming van de werken die worden gefinancierd, zijnde:

- de verdieping van de Grensleie tot een bodemdiepte van 4,50m onder het normale scheepvaartniveau;
- de verbreding en de verdieping, met uitzondering van de overbreedte in de bocht van Deûlémont;
- de heraanleg van de oevers die bij de verbreding en verdieping geïmpacteerd zijn;
- de aanleg van twee wachtplaatsen in Komen;
- de uitvoering van een zwaaiom gelegen op de grens tussen de gemeentes Bousbecque en Wervik;
- de aanleg van een aanmeer- of kruisingsplaats, gelegen op de grens tussen de gemeentes Wervicq-Sud in Frankrijk en Wervik in Vlaanderen (België);
- de versteviging of bescherming van de kunstwerken, die noodzakelijk zijn voor de verbredings- en verdiepingswerken van de Grensleie;
- het gedeelte van de aanleg van de doortochten van Komen en Wervik overeenstemmend met de verhoging van de vaarcapaciteit van een gabarit van 1.350 ton naar een gabarit van 4.400 ton;
- het gedeelte van de herbouw van de brug van Wervik, overeenstemmend met de verhoging van de vaarcapaciteit van een gabarit van 1.350 ton naar een gabarit van 4.400 ton;
- het beheer van de overtollige materialen voortkomend van de hierboven vermelde werken;
- de technische aanleg van de opslagsites nodig voor de opslag van de overtollige materialen voortkomend van de hierboven vermelde werken;

- de werken voor de opwaardering tot het gabarit Vb alternerend van de Grensleie zijn inbegrepen in de medefinanciering van dit Verdrag, ongeacht de aanvangsdatum van de werken, al dan niet voorafgaand aan de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag.

Het artikel 4 geeft een omschrijving van de werken die de Franse Republiek in aanvulling van de werken, voorzien in artikel 3, zal uitvoeren en zelf zal financieren, zijnde:

- het baggeren van de sedimenten van de Grensleie in zone 1;
- de bijkomende werken met betrekking tot het instellen van een overbreedte in de bocht van Deûlémont;
- de werken voor het slopen en aanpassen van de gebouwen gelegen op de Franse voor de uitvoering van de aanleg van de Grensleie te verwerven terreinen;
- de compenserende en begeleidende milieumaatregelen bij de aanleg van de Grensleie;
- de herinrichting van de stuw en de sluis van Komen in België met het oog op de passeerbaarheid voor vissen

Het Waalse gewest verbindt zich in artikel 5 tot het uitvoeren voor eigen rekening van volgende werken, in aanvulling van artikel 3:

- het baggeren van de sedimenten van de Grensleie in zone 2;
- het gedeelte van de aanleg van de doortocht van Komen, overeenstemmend met het verhogen van de vaarcapaciteit van het huidige gabarit van 600/800 ton naar dat van 1.350 ton;
- de werken voor het slopen en aanpassen van de gebouwen op de Waalse terreinen;
- de compenserende en begeleidende milieumaatregelen bij de aanleg van de Grensleie.

Het artikel 6 geeft een opsomming van de werken die het Vlaamse Gewest in aanvulling van de werken, voorzien bij artikel 3, voor z'n rekening zal nemen, zijnde:

- het baggeren van de sedimenten van de Grensleie in zone 3;
- het gedeelte van de aanleg van de doortocht van Wervik, overeenstemmend met het verhogen van de vaarcapaciteit van het huidige gabarit van 600/800 ton naar dat van 1.350 ton;
- het gedeelte van de herbouw van de brug van Wervik, overeenstemmend met het verhogen van de vaarcapaciteit van het huidige gabarit naar dat van 1.350 ton;
- de werken voor het slopen en aanpassen van de gebouwen op de Vlaamse terreinen;
- de compenserende en begeleidende milieumaatregelen bij de aanleg van de Grensleie;
- de herinrichting van de stuw en de sluis van Menen in België met het oog op de passeerbaarheid voor vissen.

De verdeling van het bouwheerschap over de 3 zones, zoals vastgelegd in artikel 1, worden vastgelegd in artikel 7.

Het artikel 8 omvat de toebedeling per delegatie van het bouwheerschap aan de bevoegde waterwegbeheerders.

Artikel 9 betreft het principe van het voeren van de voor de toelatingen reglementaire procedures door de partij op wiens grondgebied de werken moeten plaatsvinden ten voordele van de Partij die het bouwheerschap voor deze werken bezit.

De organisatie van de procedures voor de verwerving van de terreinen wordt omschreven in artikel 10.

Het artikel 11 bevat de verantwoordelijkheden met betrekking tot het onderhoud en exploitatie van de Grensleie.

De toewijzing van bevoegdheden in verband met het onderhoud en de exploitatie van de Grensleie aan de bevoegde waterwegbeheerders worden geregeld in artikel 12.

De verdeelsleutel voor de financiering van de inrichtingswerken en van het onderhoud en de exploitatie wordt beschreven in artikel 13. De details ervan worden opgenomen in een nog door de waterwegbeheerders te sluiten exploitatieovereenkomst.

Artikel 14 legt vast dat de kosten voor onderhoud exploitatie worden gedragen volgens dezelfde principes en verdeling zoals voorzien in artikel 11.

Overeenkomstig artikel 15 wordt uiterlijk 6 maanden na de inwerkingtreding van het voorliggende verdrag een uitvoeringsovereenkomst tussen de waterwegbeheerders 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 over 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. Daarin worden de specifieke opdrachten van deze commissie bepaald evenals het vergaderritme en het principe van tweetalige verslagen (artikel 17).

Artikel 18 betreft de verwerking van afvalstoffen, waarbij de wetgeving van de Europese Unie inzake het beheer van afvalstoffen moet worden gerespecteerd.

De regeling van geschillen maakt het voorwerp uit van artikel 19 en voorziet in eerste instantie overleg tussen de partijen, vervolgens eventueel advies van de intergouvernementele commissie en ten slotte een arbitrageprocedure.

Het artikel 20 regelt de opzeggingsprocedure van het verdrag en bepaalt dat het verdrag niet kan worden opgezegd als er een interpretatieprobleem rijst of een probleem omtrent de tenuitvoerlegging van het verdrag.

Volgens artikel 21 hebben de bijlagen dezelfde juridische waarde als de artikelen van het verdrag.

De relatie met andere verdragen wordt bepaald in artikel 22. Voorliggend verdrag zal het verdrag van 1982 vervangen met uitzondering van enkele bepalingen die grotendeels tot de federale bevoegdheden behoren.

Volgens artikel 23 treedt het verdrag in werking wanneer de ratificatieprocedure is doorlopen en de andere partijen daarvan op de hoogte zijn gebracht. Het verdrag wordt voor onbepaalde duur afgesloten.

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

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