

VERTROUWELIJK
EN PERSOONLIJK



VR / 2006 / 1606 / DOC.0610

Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN, ENERGIE, LEEFMILIEU EN NATUUR,

Nota aan de leden van de Vlaamse Regering

Betreft : Seine-Schelde

1. Inleiding: situering van het project binnen het beleidskader

1.1. Een Europees Project

Met de beslissing van de Raad van de Europese Unie van 29/10/93 werden verschillende binnenvaartassen erkend als onderdeel van de Trans-Europese Netwerken (TEN). Bij de noord-zuidverbindingen hoort de as Seine-Schelde.

Sindsdien werden zowel aan Franse als aan Vlaamse zijde diverse voorbereidende studies opgezet. In 1998-1999 werd in een uitgebreide technisch-economische studie aangetoond dat het project voor Vlaanderen een interessante investering vormt.

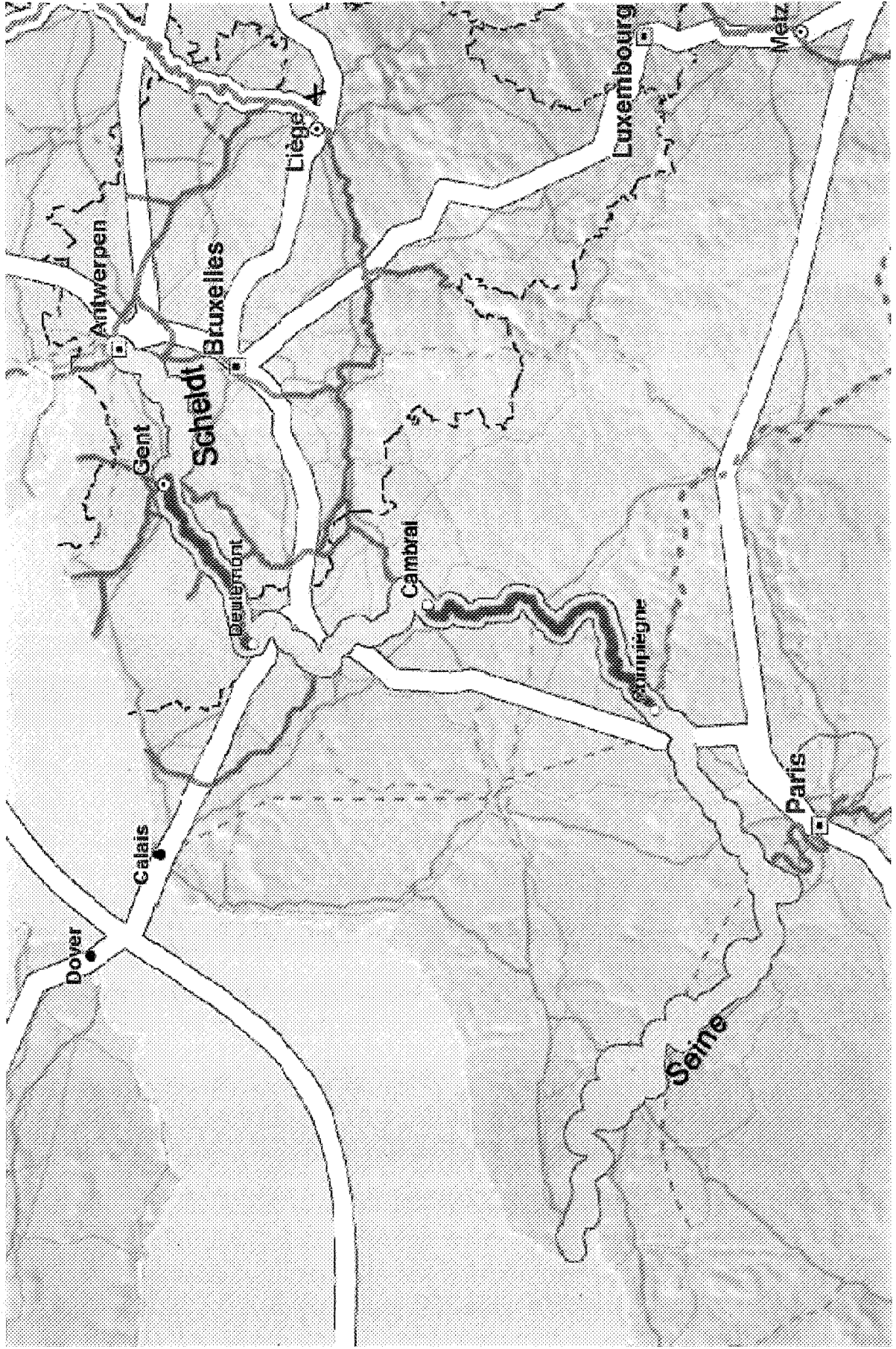
In de voorbije jaren werd in het bijzonder gefocust op de Leie en haar vallei, die voor 54 km een schakel vormt in deze verbinding. De harde ingreep door de kanalisatie van de voorbije decennia vraagt immers reeds om een aantal remediërende maatregelen, mede in het licht van de Europese Kaderrichtlijn Water en het Vlaamse Decreet Integraal Waterbeleid.

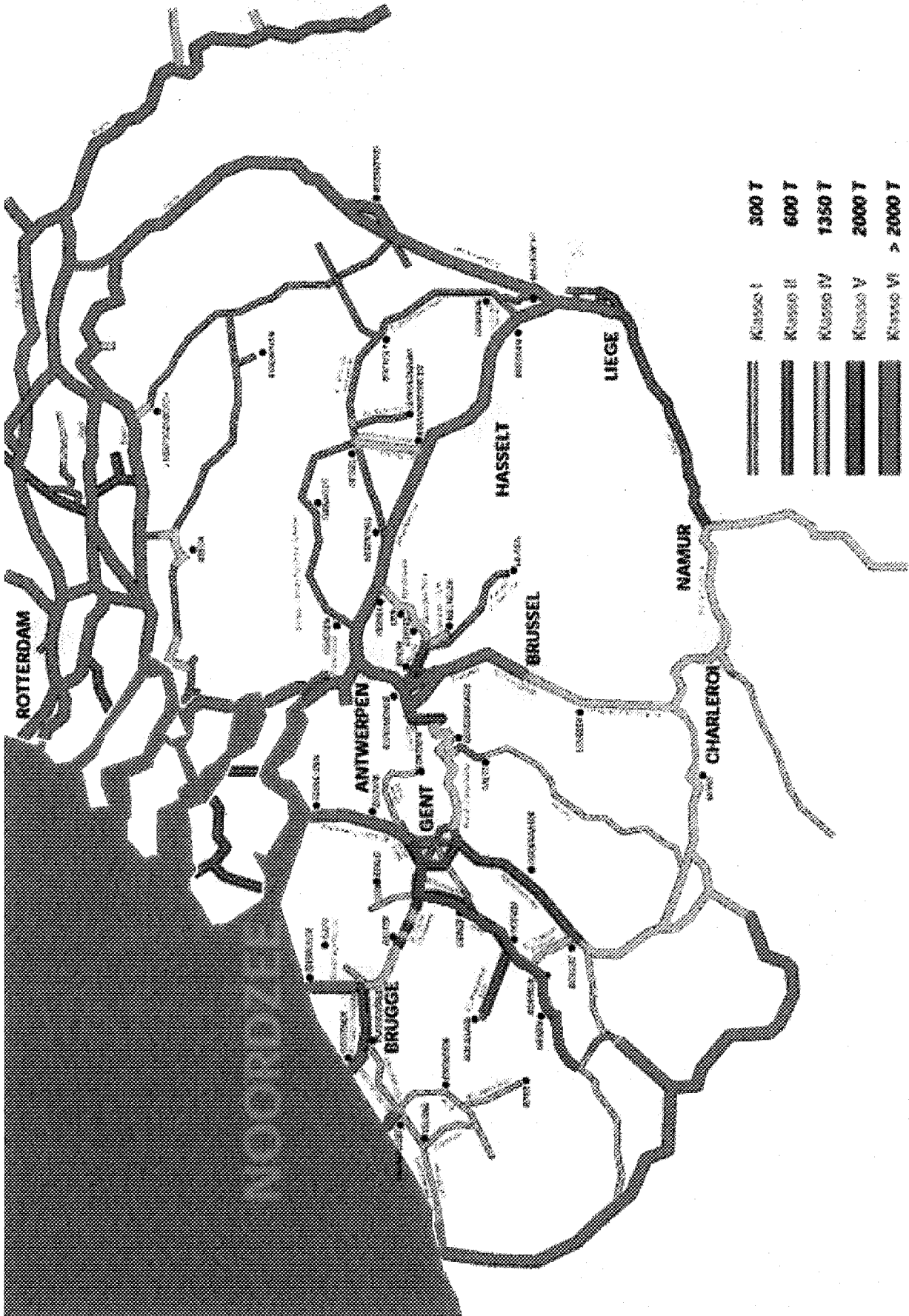
Voor nieuwe projecten wil de Europese Unie eveneens de nodige aandacht voor een milieu- en natuurvriendelijke aanpak ervan.

Parallel hiermee werd de technisch-economische studie volgens de meest recente inzichten geactualiseerd.

Ondertussen heeft de Europese Raad van Ministers van Transport op 5 december 2003 een lijst van 30 prioritaire projecten goedgekeurd, waaronder het project Seine-Schelde, met daarin als prioritaire secties Deûlémont - Gent en Compiègne - Cambrai. Het Europees Parlement heeft op 22 april 2004 deze lijst eveneens aanvaard. Deze lijst is opgenomen in de Beschikking nr. 884/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad. De Europese Commissie heeft nu als laatste instantie deze materie in handen en werkt ondermeer aan een subsidieregeling voor deze projecten.

Op de hiernavolgende kaarten zijn de bestudeerde, prioritair te behandelen secties van de verbinding Seine - Schelde aangeduid.





1.2. Een project gedragen door Vlaanderen

1.2.1. Regeerakkoord

Een van de uitgangspunten van het Vlaams mobiliteitsbeleid voor de periode 2004-2009 betreft de krachtlijnen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen die de Vlaamse regering als het uitgangspunt voor haar mobiliteitsbeleid aanneemt. Met betrekking tot het vervoer te water is de realisatie van het project Seine-Schelde in dit mobiliteitsplan opgenomen.

Bijzondere aandacht hecht de Vlaamse regering aan het wegwerken van missing links, als volgt gesteld:

We zorgen voor de invulling van de missing links in het wegen-, waterwegen- en spoorwegnet. Het uitgangspunt is de lijst opgenomen in het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Huidig project is een dergelijke prominente missing link in het Europese waterwegennetwerk.

Bij de uitwerking van het project is in het bijzonder aandacht besteed aan wat de Vlaamse regering als volgt heeft gesteld:

- *We nemen maatregelen voor een betere infrastructuur, een beter gebruik van de infrastructuur en een betere afstemming van het mobiliteitsbeleid op het planologisch en locatiebeleid.*
- *We stimuleren verder sterk de binnenscheepvaart als volwaardig alternatief van het vervoer van goederen over de weg. Hierbij zal de multifunctionaliteit van de waterwegen worden benadrukt, dat betekent een objectieve en evenwichtige invulling van haar scheepvaartfunctie, haar recreatief - toeristische functie en haar ecologische functie.*
- *De bescherming van de bevolking tegen overstroming wordt gerealiseerd door op een gecontroleerde manier ruimte te geven aan de rivier en door het herstel van de vroegere valleigebieden. Bij de afbakening van overstromingsgebieden wordt rekening gehouden met volgende criteria: waterhuishouding, kostenefficiëntie en rationeel en zuinig grondgebruik.*

Al deze elementen komen uitgebreid in het project aan bod en zorgen er voor dat mede door het realiseren van dit waterwegproject tezelfdertijd de ganse vallei over het volledige traject dienovereenkomstig wordt aangepast.

Ook kan gewezen worden op het belang van dit project voor de Vlaamse havens, waarvoor de Vlaamse regering heeft gesteld:

- *We realiseren een specifieke en hernieuwde ondersteuning voor onze havens die een scharnierrol vervullen in de logistieke keten en die zich hebben ontwikkeld tot grotendeels complementair functionerende poorten. Een gepaste maritieme toegankelijkheid en de noodzakelijke hinterlandverbindingen via spoor, weg en water zijn onze eerste beleidsprioriteiten.*

Tenslotte heeft de Vlaamse regering het project zelf vermeld in haar beleidsdoelstellingen ten overstaan van de buurlanden:

- *In het raam van goed nabuurschap werken we aan een oplossing voor de dossiers van de verdieping van de Westerschelde, de aanleg van de Ijzeren Rijn en de Seine-Scheldeverbinding.*

Zonder meer kan dus gesteld worden dat het belang van het project binnenvaartverbinding Seine-Schelde erkend wordt door de Vlaamse regering en in feite een van de speerpunten van haar beleid uitmaakt.

1.2.2. Beleidsnota Openbare Werken

De beleidsnota openbare werken diept de opties van de Vlaamse regering met betrekking tot het project verder als volgt uit.

Wegwerken capaciteitsbeperkende knelpunten op het hoofdwaterwegennet.

Teneinde het hoofdwaterwegennet volwaardig in te passen in het Trans Europees Netwerk van waterwegen dienen nog een aantal infrastructurele knelpunten weggewerkt te worden die een verdere groei van het binnenvaartverkeer belemmeren.

Een economische studie in verband met het traject Deûlémont - Gent van de verbinding Seine-Schelde via de Leie had eerder (1998 - 1999) reeds aangetoond dat een dergelijke investering een positief rendement heeft. In de periode 2002 - 2005 werd voor de Leievallei (54 km van de 80 km) een Geïntegreerd Strategisch Plan opgemaakt, waarin de opwaardering van de vaarweg voor klasse Vb verder is uitgewerkt, maar waarbij daarnaast aandacht wordt besteed aan de optimalisatie van het waterbeheer, het natuurlijk karakter, de potenties i.v.m. recreatie, het historisch erfgoed en de ruimtelijke kwaliteiten. Dit plan past bovendien volledig in de uitvoering van de Europese Kaderrichtlijn Water, in Vlaanderen vertaald in het Decreet Integraal Waterbeleid.

Daarnaast wordt een actualisatie van de bovenvermelde economische studie uitgevoerd om mede hierdoor een weloverwogen definitieve beslissing te kunnen nemen over het projectalternatief, waarna de opmaak van het voorontwerp en de projectnota kan worden aangevat.

Het project Seine-Schelde is tevens opgenomen op de lijst van 30 prioritaire transportprojecten van de Europese Unie en komt zodoende in aanmerking voor Europese subsidie. Voor een maximale subsidie zal gestreefd worden naar een "quick start" ten laatste in 2009 en zal het grensoverschrijdend karakter worden benadrukt, in samenwerking met Frankrijk.

1.2.3. Mobiliteitsplan Vlaanderen

In het mobiliteitsplan Vlaanderen is het project binnenvaartverbinding Seine-Schelde opgenomen onder drie specifieke projectbeschrijvingen met name:

- Ontdubbeling van de sluis van Evergem
Dit project is in volle uitvoering en kan als een deel uit van het Seine-Schelde project, waarin het volledig past, aanzien worden.
- Verruimen van de doortocht van de Leie in Kortrijk
Ook dit project is in volle uitvoering en is dusdanig geconcipeerd dat het in het totale project Seine-Schelde past.
- Verruimen van de Leie in het vak Kortrijk-Ringvaart, naar de klasse Vb.

In het mobiliteitsplan is volgende beschrijving opgenomen:

Hiermede wordt het Europese project Seine-Schelde tot stand gebracht en sluit het Vlaamse waterwegennetwerk op volwaardige wijze aan bij het waterwegennet tot Parijs.

2. Toelichting en voorstel

2.1. Binnenvaartverbinding Seine-Schelde

2.1.1. Technische voorstudie

Conform de Europese aanbevelingen werd gekozen voor het type schip klasse Vb, een tweebaks duwkonvooi van 185 meter lengte en 11,40 meter breedte.

In het noordelijk deel van het tracé in Vlaanderen vertrekt men vanaf het kanaal Gent-Terneuzen met het Noordervak van de Ringvaart om Gent. Dit kanaal is omgeven door industriezones en heeft nu reeds een zeer drukke trafiek van circa 15 miljoen ton per jaar, die zich na de sluis van Evergem splitst deels richting Boven-Schelde en deels richting Leie. Het Noordervak van de Ringvaart wordt daarom uitgerust met een rechthoekig bakprofiel, wat maximale ruimte geeft voor varende en aangemeerde schepen. Bovendien verbetert hierdoor de waterafvoer richting Terneuzen.

Het volgende deel van het tracé is het kanaal Gent-Oostende tot aan het Afleidingskanaal van de Leie. Dit kanaalgedeelte heeft reeds een voldoende ruim profiel.

Het Afleidingskanaal der Leie en de Leie tot aan de grens met Frankrijk / Wallonië werden in het recente verleden genormaliseerd voor schepen klasse IV; de doortochten van Kortrijk en Wervik zijn nog in uitvoering. In dit gedeelte van het tracé, voornamelijk gelegen in buitengebied, werden 4 alternatieven voor het dwarsprofiel onderzocht.

Alternatief 1 laat een diepgang van 4 meter (= maximale, waargenomen diepgang) toe voor tweerichtingsverkeer klasse Vb; dit vereist een verbreding met 7,5 meter aan de waterlijn van de huidige Leie en een verdieping met 1,7 meter.

Alternatief 2 laat een diepgang van 3,5 meter toe voor tweerichtingsverkeer klasse Vb; dit vereist een verbreding met 6,3 meter aan de waterlijn en een verdieping met 1 meter.

Alternatief 3 behoudt de huidige breedte aan de waterlijn en verruimt enkel onder water met een verdieping van 1 meter; dit laat een diepgang van 3,5 meter toe, maar slechts voor eenrichtingsverkeer klasse Vb. Voor de kruising van klasse Vb schepen worden op regelmatige afstanden aanmeermogelijkheden voorzien.

Alternatief 4 neemt het voorontwerpprofiel over van het nieuwe Franse kanaal tussen Compiègne en Cambrai; dit vereist een verbreding met 10,3 meter aan de waterlijn en een verdieping met 1 meter. Volgens de op dat vlak strengere Franse normen zou slechts een diepgang van 3 meter worden toegelaten in dergelijk profiel.

2.1.2. Trafiekprognose

De trafiekprognose van de studie uit 1998-1999 werd ondertussen door de realiteit bevestigd. Deze trafiekprognose werd geactualiseerd.

In een eerste luik werd een inschatting gemaakt van de verwachte evolutie in de omvang van de trafiek tot 2025.

De trafiek van 6,7 miljoen ton in 2003 stijgt door autonome groei, gelijkmatig met de verwachte stijging van de industriële productie (1,37 % op basis van waarnemingen uit het verleden), tot 9,0 miljoen ton in 2025.

Door de verwachte stijging in het containervervoer (+ 715.000 ton), door de trafieken verbonden aan de nieuwe kaaimuurprojecten (+ 708.000 ton) en de ontwikkeling van vervoer van afval via de binnenvaart (+ 220.000 ton) verhoogt de verwachte trafiek tot 10,7 miljoen ton.

Dank zij het project stijgt de verwachte trafiek bijkomend tot 12,6 miljoen ton. Door een gunstigere prijs per ton vanwege de grotere tonnenmaat van de schepen, en vanwege de verbetering van de vaarroute vanuit Frankrijk, wordt een trafiekstijging tot 13,6 miljoen ton in 2025 verwacht.

In een tweede luik werden de verwachte aantallen schepen en de verdeling in types schepen onderzocht.

Zonder het project stijgt de trafiek, zoals hierboven beschreven, van 6,7 naar 10,7 miljoen ton. Het aantal schepen groeit hierbij van 21.800 schepen in 2003 naar 25.600 schepen in 2025.

In alle projectalternatieven is er sprake van een toename in vervoerde tonnage van 6,7 naar 13,6 miljoen ton tussen 2003 en 2025. Het aantal schepen neemt echter af van 21.800 schepen in 2003 naar 14.700 à 18.900 (naargelang het projectalternatief) schepen in 2025. Dat is een gevolg van de schaalvergroting. De schaalvergroting is sterker dan de volumegroei wat resulteert in de afname van het totaal aantal schepen, waarbij wel een duidelijk zichtbare verschuiving waarneembaar is van de inzet van relatief kleine schepen (Spitsen, klasse I en Kempenaars, klasse II) naar grotere schepen (Europaschepen, klasse IV en 2-baks duwkonvoeien, klasse Vb).

Recent werd in opdracht van de Vlaamse waterwegbeheerders een capaciteitsstudie uitgevoerd teneinde de huidige graad van congestie op het waterwegennet na te gaan. De comfortcapaciteit van de bestaande sluizen op de Leie bedraagt 8,8 miljoen ton. Deze capaciteit zal volgens de huidige prognose, in 2014 bereikt zijn. Een hogere trafiek vereist de bouw van nieuwe sluizen te Sint-Baafs-Vijve en Harelbeke.

2.1.3. Milieu-impactstudie

In de milieu-impactstudie werd een onderzoek verricht naar de mogelijke milieueffecten van de uitvoering van het Seine-Schelde project. Hierbij werd niet gewerkt op het detailniveau van een MER, maar werden de mogelijke effecten geïdentificeerd en werd een eerste evaluatie uitgevoerd van de grootte van de impact.

Belangrijk aandachtspunt was de bestemming van de vrijkomende gronden. Deze zouden op het zgn. "vliegveld" te Oostakker – Lochristi kunnen gestockeerd worden.

Een ander aandachtspunt was de uit ecologisch standpunt op sommige plaatsen gewenste overstromingen van het winterbed.

Positieve effecten zijn de reductie van geluidshinder en luchtmissie en vermindering van de congestie op de wegen.

Een belangrijke overweging is dat door de koppeling van een luik rivierherstel Leie aan het binnenvaartproject Seine-Schelde niet alleen een aantal effecten worden gemilderd, maar vooral een aantal nieuwe kansen worden gecreëerd op gebied van milieu en landschap.

2.1.4. Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)

De kosten in de verschillende alternatieven betreffen investeringskosten en onderhoudskosten. De kosten zijn bij projectalternatief 3 beduidend lager dan in de andere projectalternatieven.

De hiernavolgende directe batenposten worden onderscheiden.

- Baten als gevolg van schaalvergroting.
Door de investeringen in het project 'Seine-Scheldeverbinding' is aanzienlijke schaalvergroting mogelijk. Het grote aandeel kleine binnenvaartschepen zal vervangen kunnen worden door grotere en modernere schepen, hetgeen een kostprijnsvoordeel oplevert. Tevens komen alzo kleinere scheepstypen vrij voor inzet op de kleinere waterwegen (klassen I en II).

- **Capaciteitsbaten.**
Als het project Seine-Schelde wordt uitgevoerd dan mag in de kosten-batenanalyse een baat worden aangerekend voor elke ton goederen boven de capaciteitsgrens van 8,8 miljoen ton. Bij vervoer van 8,8 miljoen ton hoort een bijbehorende vervoersprestatie van 935 miljoen tonkilometer. Aan de extra tonkilometers boven dit aantal wordt een baat toegekend ter grootte van het verschil tussen de gemiddelde tonkilometerkost van de binnenvaart en de gemiddelde tonkilometerkost van het wegvervoer.
- **Kosten voor het passeren van grote schepen (enkel bij alternatief 3).**
Projectalternatief 3 kan alleen worden uitgevoerd door het instellen van eenrichtingsverkeer en het inpassen van een aantal passeerstroken voor grote schepen (klasse Va en Vb). De berekening van het batenverlies wordt berekend uitgaande van de ontmoetingskans van grote schepen gedurende een reis en de gemiddelde wachttijd per schip per ontmoeting.
- **Baten als gevolg van de keuze voor een andere vaarwegroute.**
Door de capaciteitsvergroting van de Leie kan vervoer vanuit België naar Frankrijk in plaats van de route via de Boven – Schelde, ook deze route kiezen. Een deel van het scheepvaartverkeer zal dat ook doen, vanwege de besparing in reistijd. De nieuwe route wordt voor sommige relaties korter en bovendien sneller, vanwege een lager aantal sluizen dat gepasseerd hoeft te worden.

Daarnaast worden de volgende externe batenposten onderscheiden

- **Verkeersveiligheidsbaten.**
Door het project treedt een verschuiving op van vervoer over de weg naar vervoer over water. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. De ongevalkans per tonkilometer over de weg ligt ruimschoots hoger dan de ongevalkans per tonkilometer via de binnenvaart. Er zijn immers minder vaar(voer)tuigkilometers nodig.
- **Emissiebaten.**
Voor luchtmissie zijn gegevens beschikbaar waarmee de milieu-impact in monetaire termen uitgedrukt kan worden. Doordat vervoer van de weg naar de binnenvaart verschuift en doordat door schaalvergroting het aantal vaartuigkilometers afneemt, is sprake van een aanzienlijke emissiereductie.
- **Congestiebaten.**
Door de verschuiving van vrachtverkeer van de weg naar de binnenvaart, wordt ook een effect op de congestie op de weg verwacht. Uitgaande van de hoeveelheid voertuigverliesuren die wegvervoerders ervaren, kan een baat bepaald worden.

Tenslotte wordt rekening gehouden met de restwaarde van de investering na 2045. Deze wordt verondersteld 35% te bedragen van de netto contante waarde van de investeringen.

Dit alles leidt tot de volgende resultaten van de MKBA (bedragen in miljoen euro, Netto Contante Waarde):

	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3	Alternatief 4
Kosten				
Aanlegkosten	€ 226	€ 182	€ 110	€ 205
Onderhoudskosten	€ 23	€ 18	€ 11	€ 20
Vermeden investeringen	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Totale kosten	€ 249	€ 200	€ 121	€ 225
Directe effecten				
Baten schaalvergroting	€ 20	€ 19	€ 17	€ 14
Baten capaciteitsuitbreiding	€ 74	€ 74	€ 74	€ 73
Kosten passeren grote schepen	n.v.t.	n.v.t.	- € 2	n.v.t.
Routekeuze effect	€ 2	€ 2	€ 2	€ 2
Indirecte effecten	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Werkgelegenheid	Nihil	Nihil	nihil	Nihil
Externe effecten				
Verkeersveiligheidsbaten	€ 5	€ 5	€ 5	€ 5
Emissiebaten	€ 56	€ 56	€ 56	€ 56
Congestiebaten	€ 11	€ 11	€ 11	€ 11
Totale baten	€ 168	€ 167	€ 162	€ 161
Restwaarde	€ 18	€ 15	€ 9	€ 16
Saldo (incl. restwaarde)	- € 63	- € 19	€ 50	- € 48
Baten/kosten ratio (incl. restwaarde)	0,73	0,90	1,45	0,77
Opbrengstratio (baten kosten)/investeringen)	- 0,28	- 0,10	0,45	- 0,23

De belangrijkste conclusie is dat de opwaardering van de Seine-Schelde verbinding positieve maatschappelijke effecten heeft, maar dat de aanlegkosten hoog zijn, waardoor niet alle alternatieven haalbaar lijken. Alternatief 3 scoort duidelijk het beste in deze analyse en heeft als enig alternatief een positief MKBA-saldo. Een gevoeligheidsanalyse bevestigt deze resultaten.

2.1.5. Macro-economische impactstudie (MEIS)

De directe en indirecte impact op toegevoegde waarde en werkgelegenheid is negatief. Hieruit mag evenwel niet besloten worden dat het project vanuit welvaartsoogpunt niet te verkiezen is. Hoewel er een negatief effect is voor de vervoerssector en hun toeleveranciers wordt dit gecompenseerd door een macro-economisch voordeel voor de gebruikende sectoren, de ondernemingen die van deze vervoersdiensten gebruik maken, of m.a.w. de verladers. Afhankelijk van de mate van concurrentie in hun markt zullen zij dit kostprijsvoordeel hetzij zelf behouden, dan wel doorrekenen in hun verkoopprijzen en zo doorschuiven naar de finale consument.

Verder blijkt dat de verbetering van de Seine-Schelde verbinding leidt tot een negatief effect op de terugvloei naar de overheid. Opnieuw moet er op gewezen worden dat de hiervoor berekende overheidsontvangsten in de vorm van vennootschapsbelasting, sociale bijdragen en personenbelasting niet de enige effecten zijn. Er is immers een belangrijk effect als gevolg van de prijsdaling in het goederenvervoer. Dit prijsvoordeel zorgt bij de afnemende sectoren voor een aankoopvoordeel. Dit voordeel komt ofwel tot uiting in grotere winsten (en meer vennootschapsbelasting voor de overheid) of wordt doorgespeeld in de keten, en komt uiteindelijk de finale klant ten goede, wat eveneens extra koopkracht genereert (en extra BTW inkomsten).

Daarnaast zijn er ook (positieve) economische effecten te verwachten die minder eenvoudig te kwantificeren zijn. Het betreft met name de impact voor de sectoren die van de vervoersdiensten gebruik maken, de sectoren stroomafwaarts dus, en voor de finale consumenten.

Bovendien levert het project ook een positieve bijdrage tot de verbinding van de havens met hun hinterland, wat tot een optimalisering van vervoersstromen leidt. Op die manier creëert de Seine-Schelde verbinding heel wat voordelen die veel ruimer gaan dan de in de studie gekwantificeerde directe en indirecte effecten.

2.1.6. Eclectische multi-criteria-analyse (EMCA)

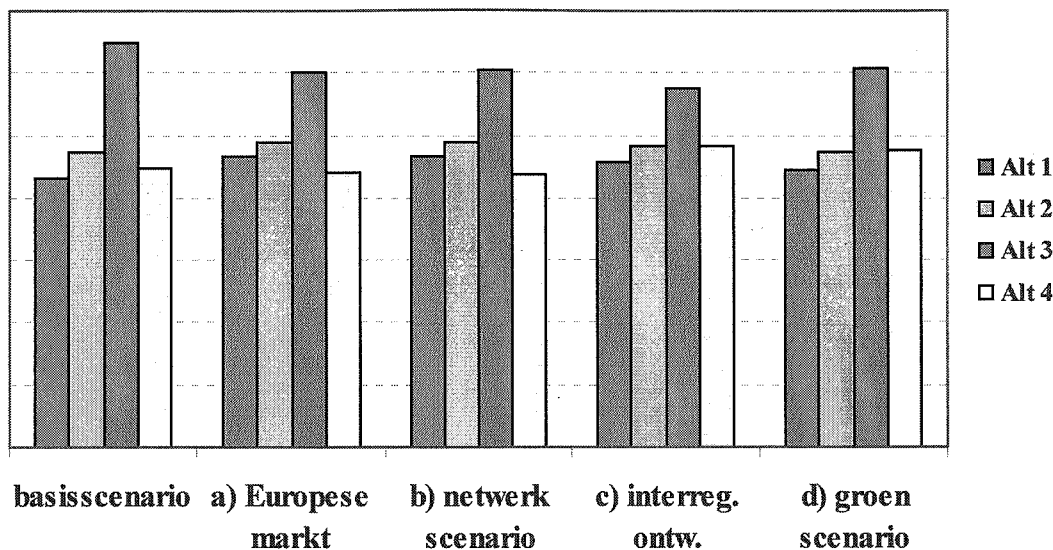
De maatschappelijke kosten-batenanalyse gaf enkel voor alternatief 3 een positief saldo. De MKBA is echter niet het enige middel voor besluitvorming. Andere overwegingen, zoals beleidsmatige, kunnen evengoed van belang zijn voor het nemen van een beslissing. Een eclectische multi-criteria-analyse is hiervoor een geschikt instrument. Het doel van de EMCA is om de verschillende benaderingswijzen samen te brengen, en een rangschikking op te stellen voor de 4 projectalternatieven, die gebaseerd is op alle mogelijke criteria die daarbij relevant geacht worden. Het voordeel van deze methode is dat niet alle criteria in monetaire termen moeten uitgedrukt worden. Heel wat milieueffecten bijvoorbeeld zijn erg moeilijk te kwantificeren. Met de EMCA kunnen ook deze effecten meegenomen worden in de beoordeling van de projectalternatieven.

Hiertoe wordt een hiërarchische ordening uitgewerkt. Door paarsgewijze vergelijking van subcriteria en criteria wordt berekend in welke mate elk projectalternatief bijdraagt tot het hoofdoel, namelijk de creatie van welvaartsbaten voor de maatschappij. Deze vergelijking gebeurt wiskundig voor criteria uitgedrukt in cijfers en gebeurt door het toekennen van wegingsfactoren voor niet in cijfers uit te drukken criteria. Deze wegingsfactoren kunnen vanuit verschillende visies of scenario's worden toegekend.

Het resultaat van die oefening wordt weergegeven in onderstaande grafiek.

Hierbij betekent:

- basisscenario: visie met nadruk op het regionaal, Vlaams belang
- a) Europese markt: visie met nadruk op het Vlaamse belang én de internationale context
- b) netwerk scenario: visie met nadruk op de creatie van een Trans-Europees netwerk
- c) interregionale ontwikkeling: visie met nadruk op de economische ontwikkeling van de betrokken regio's
- d) groen scenario: visie met nadruk op de milieu-impact van de projectalternatieven



Hieruit blijkt dat projectalternatief 3 vanuit alle visies de voorkeur wegdraagt. Projectalternatief 2 staat in bijna alle gevallen als tweede gerangschikt.

Uit een gevoeligheidsanalyse blijkt dat, zelfs bij gewijzigde veronderstellingen, de voorkeur voor alternatief 3 niet wijzigt. Dit is consistent met de vorige studie uit 1998-1999.

2.2. Rivierherstel Leie

Tijdens de voorstudie van 1998-1999 werd duidelijk dat de Leie door de normalisering in de voorbije decennia, bijzonder hard was aangepakt en van een meanderende rivier was omgebouwd tot een nagenoeg recht kanaal met in het landschap versnipperde resten van de oorspronkelijke rivier. Daarom werd een studie rivierherstel opgestart, om naar aanleiding van het project Seine-Schelde een visie te ontwikkelen en maatregelen uit te werken om te komen tot een optimalisatie van voornamelijk de functies waterbeheersing, natuur, recreatie, erfgoed en landschap.

Via de methodiek van Geïntegreerd Gebiedsgericht Beleid werd in de voorbije jaren een Geïntegreerd Strategisch Plan uitgewerkt, waarin het begrip rivierherstel nader werd gedefinieerd als zijnde alle maatregelen tot herstel of versterking van de structuren of processen die bijdragen tot het dynamisch evenwicht binnen het rivierecosysteem, dat naast de rivier zelf, de oeverwallen, de alluviale vlakte met komgronden en van nature afgesneden meanders, en de infiltratiegebieden omvat. De ontwikkelde visie ziet de Leie als een groene riviervallei, met de natuurlijke, meanderende Leie als zachte ruggengraat en de artificiële, gekanaliseerde Leie als harde ruggengraat. Deze visie wordt vertaald in een globaal concept met drie ruimtelijke hoofdconcepten, namelijk de Leie respectievelijk als onderdeel van de stedelijke omgeving, van het overgangsgedebied en van de open ruimte.

De concrete invulling hiervan focust op het versterken van de rivierdynamiek, het ecologisch potentieel en de ruimtelijke kwaliteit. Meer bepaald wordt ernaar gestreefd om in de afgesneden meanders de rivierdynamiek opnieuw meer te benaderen door op een gecontroleerde wijze de doorstroming te herstellen, waarbij desgevallend gedempte delen weer worden ontgraven. Hierdoor wordt ondermeer vismigratie tussen de gekanaliseerde Leie en de meanders en aansluitende waterlopen hersteld en wordt contact tussen de rivier en haar winterbed weer mogelijk. De ruimtelijke kwaliteit wordt geoptimaliseerd door herstel van het rivierlandschap, waarbij onnatuurlijke elementen zoals niet functionele dijklichamen

worden verwijderd, indien noodzakelijk en indien dit een méérwaarde oplevert, en meer variatie in het profiel en de oeveropbouw van de gekanaliseerde Leie wordt ingebracht.

Het onderdeel rivierherstel bevat de effectieve ontwikkeling watergebonden, terrestrische natuur, waarin de karakteristieke rivierdynamiek toegelaten en gestimuleerd wordt. Om dit in deze regio te realiseren is ongeveer 500 ha nodig. Een belangrijk deel hiervan ligt reeds in groene bestemming in het gewestplan. Bijkomende oppervlakte maakt het voorwerp uit van de lopende afbakeningsprocessen. De uitvoeringsmodaliteiten en het benodigde instrumentarium worden verder onderzocht en verfijnd.

In de lijn van bovenstaande visie werden een aantal inrichtingsprincipes geformuleerd en ruimtelijk uitgewerkt in vijftien kaartbladen voor het ganse studiegebied.

Een belangrijk principe is evenwel dat in de voorbereidingsfase van het project geen natuurwaarden meer verdwijnen en dat de bestaande maximaal in stand worden gehouden in het projectgebied. Er zullen instructies terzake aan de administratie gegeven worden.

2.3. Europese Unie

Voor de realisatie van de binnenvaartverbinding Seine - Schelde en van het rivierherstel van de Leie zijn een reeks gecoördineerde ingrepen noodzakelijk in verband met de realisatie van infrastructuurwerken zoals sluisen en bruggen, het gewenste profiel, oeverwerken en aankoppeling van meanders. Sommige werken zoals bijvoorbeeld oeverwerken zijn even goed wenselijk vanuit het oogpunt binnenvaart als vanuit het oogpunt rivierherstel. Een gezamenlijke geïntegreerde aanpak van "binnenvaartverbinding Seine - Schelde én rivierherstel Leie" zorgt voor een uitgebalanceerd geheel, waarin aandacht is voor economie, ecologie en ruimtelijke kwaliteit. Dit kan niet alleen bijdragen tot een breed maatschappelijk draagvlak, maar is bovendien volledig in overeenstemming met het gevoerde beleid binnen de Europese Unie. Het geheel wordt dan ook onder de term "Seine - Schelde" voorgesteld.

Een dergelijke geïntegreerde benadering levert zodoende een volwaardig project voor de aanvraag van Europese subsidies.

2.4. Voorstel van globale verdere aanpak

Het globale project vergt voorafgaandelijk een aantal aanvullende studies. Vooreerst is nopens sommige aspecten van de aankoppeling van de meanders een ecohydrologische studie wenselijk, evenals een onderzoek naar de effecten op de landbouw in het gebied. Voor sommige onderdelen in verband met recreatie, landschap en natuur wordt het gepaste instrumentarium ingezet. De Vlaamse Landmaatschappij onderzoekt de mogelijkheden en maakt de afweging in overleg met de overige partners.

Voor de aankoop van gronden van de oude rivierbedding kan enerzijds het voorkeepsrecht van Waterwegen en Zeekanaal NV gelden en anderzijds de aankoopverplichting van het Vlaamse Gewest op basis van het Decreet Integraal Waterbeleid of het Decreet Natuurbehoud.

Naast de werken in het kader van het luik rivierherstel wordt ook in het kader van het Decreet Integraal Waterbeleid gewerkt aan de verbetering van de waterkwaliteit van de Leie en de toestromende oppervlaktewateren.

Aangezien een gewestelijk RUP vanwege de noodzakelijke wijzigingen aan het gewestplan noodzakelijk is dient ter onderbouwing een plan-MER te worden opgesteld. Nadien kunnen voor sommige onderdelen project-MER's noodzakelijk zijn of kan ontheffing ervan worden aangevraagd.

In Frankrijk heeft de regering reeds beslist hun prioritaire sectie van de verbinding Seine - Schelde te realiseren, namelijk de sectie Compiègne - Cambrai, bij hen gekend als het project "Seine - Nord Europe". De omvang en kostprijs van het project is het tienvoudige van het Vlaamse deel van de verbinding omwille van het feit dat tussen Compiègne en Cambrai een totaal nieuw kanaal moet worden gegraven, met onder andere een grote kanaalbrug over de vallei van de Somme en met meerdere sluizen.

De hierboven besproken economische studie is uitgevoerd voor de ganse Belgische sectie van het project Seine-Schelde, namelijk vanaf Deûlémont tot Gent. In het meest zuidelijke gedeelte omvat het project over circa 16 km de Grensleie, waar de as van de oude rivier de grens vormt met Frankrijk, meer bepaald 8 km Wallonië - Frankrijk en 8 km Vlaanderen - Frankrijk. Voor de realisatie van dit onderdeel van het project zal een overeenkomst tussen deze partijen moeten worden afgesloten, met een mogelijke participatie van de Federale overheid.

De noodzakelijke verdere voorbereiding van het project (o.a. MER, RUP) zal de periode 2005-2008 in beslag nemen. Vanaf 2009 zouden dan de eigenlijke werken kunnen starten. Sommige onderdelen zoals sommige (dringend noodzakelijke) oeverwerken kunnen eerder van start gaan mits een gewone bouwvergunning.

Het is uiteraard van belang voor de continuïteit van de verdere voorbereiding en de latere realisatie dat het project in zijn geheel blijvend wordt getrokken door de Waterwegen en Zeekanaal NV, die eveneens de coördinatie verzorgt met alle betrokken instanties m.i.v. overleg met het maatschappelijk middenveld.

3. Weerslag van het voorstel van beslissing op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap

3.1. Algemeen

De start van het luik binnenvaart is gepland na de beëindiging van de huidige normalisering van de Leie in 2008, namelijk de werken aan de doortochten van Kortrijk en Wervik. Voor de realisatie van deze laatste werken in de periode 2006-2008 is een jaarlijkse budgettaire inspanning van circa 12 miljoen euro noodzakelijk. Aansluitend kunnen dus vanaf 2009 budgetten voor het luik binnenvaart worden voorzien.

De start van het luik rivierherstel is gepland vanaf 2006 vanwege dringende werken van oeverherstel, waarvoor via een gewone procedure een bouwvergunning kan worden verkregen. Deze werken volgen op eerdere werken van oeverherstel en zullen in de toekomst verder moeten worden voorzien.

In bijlage wordt een mogelijke timing van de verschillende projectonderdelen weergegeven. Een bijhorende spreiding van de kosten is eveneens opgenomen. De totale kost voor het project wordt momenteel geraamd op ca. 279 miljoen EUR waarvan 186 voor het luik binnenvaart en 93 voor het luik rivierherstel. Een Europese subsidie kan deze bedragen in belangrijke mate verminderen. Behoudens subsidiëring vanwege de EU is het project van een zodanige natuur dat weinig andere extra financieringsbronnen aan te spreken zijn. Aan de inkomstzijde zijn er de rechten uit het gebruik door de scheepvaart en eventueel enkele projectontwikkelingen langs de Leie.

Omwille van deze subsidie is hoe dan ook de beëindiging van het luik binnenvaart ten laatste in 2020 noodzakelijk. Immers, artikel 1 van de Beschikking nr. 884/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad stelt algemeen een datum van voltooiing van 2020 voorop voor de realisatie van de 30 geselecteerde prioritaire transportprojecten. In de bijlage II van

deze Beschikking worden voor de binnenvaartverbinding Seine - Schelde zelfs realisatiestappen in 2012, 2014 en 2016 vooropgezet.

In de in bijlage bij deze nota opgenomen timing wordt het project van noord naar zuid uitgevoerd. Vanaf 2009 en tot en met 2012 is het gedeelte vanaf het kanaal Gent-Terneuzen tot aan de sluis van Sint-Baafs-Vijve geprogrammeerd, voor de jaren 2013 en 2014 het gedeelte vanaf de sluis van Sint-Baafs-Vijve (sluis inbegrepen) tot aan de sluis van Harelbeke, voor de jaren 2015 en 2016 het gedeelte vanaf de sluis van Harelbeke (sluis inbegrepen) tot aan Deûlémont.

De Europese Kaderrichtlijn Water anderzijds stelt mijlpalen voorop voor het bereiken van een goed ecologisch potentieel. Een eerste mijlpaal is het jaar 2015. De maatregelen om het goede potentieel te bereiken worden om de 6 jaar aangepast, zodat de daaropvolgende mijlpalen 2021 en 2027 zijn.

Zodoende wordt in het luik rivierherstel gepland om in 2015 alle oeverherstel, de aansluiting van meanders en de aanleg van vispassages te hebben uitgevoerd, in 2021 alle (verontreinigde) aanslibbing uit de meanders verwijderd te hebben en in 2027 alle gedempte meanders ontgraven te hebben. Rivierherstel Leie is hierdoor een speerpuntproject op dat gebied.

De koppeling van het luik binnenvaart met het luik rivierherstel is om meerdere redenen gewenst, wat niet noodzakelijk moet betekenen dat alle budgetten uit het mobiliteitsbudget afkomstig moeten zijn. Niettemin moet de aandacht er worden op gevestigd dat de Europese visie in deze is dat een globale aanpak met voldoende milieuvriendelijke maatregelen binnen het project de voorkeur verdient en globaal voor subsidie vanuit het TEN - budget in aanmerking komt.

3.2. Europese subsidies

De Europese Commissie bereidt een subsidiemaatregel voor ten behoeve van de geselecteerde TEN-projecten. Tot nu toe golden voor dergelijke projecten subsidiepercentages van maximaal 10 procent voor de louter binnenlandse gedeelten van een traject, en van maximaal 20 procent voor de grensoverschrijdende gedeelten. De nieuwe maatregel zou hogere percentages vooropstellen, om de betrokken landen meer te stimuleren in de verwezenlijking van dergelijke projecten. Er is sprake van subsidiepercentages van 30 tot 50 procent, maar zelfs lagere percentages zouden aanzienlijke bedragen opleveren. Voor de subsidie van het grensoverschrijdend gedeelte is een samenwerking met Frankrijk en Wallonië noodzakelijk. Door een gezamenlijke subsidieaanvraag met Frankrijk verzekert Vlaanderen zich bovendien van een sterke en gemotiveerde partner en zou het grensoverschrijdend karakter maximaal kunnen worden benadrukt.

Ter verduidelijking dient nog gesteld dat het grensoverschrijdend gedeelte zich niet noodzakelijkerwijs moet beperken tot de Grensleie, waar de loop van de oude Leie de grens vormt met Frankrijk. Een groter deel van het ganse tracé kan onder de definitie van grensoverschrijdend vallen mits voldoende onderbouwing vanuit het oogpunt uitbouw van een Trans Europees Netwerk, waarin knelpunten moeten worden weggewerkt.

4. Weerslag op het personeelskader en de personeelsbudgetten

De verdere voorbereiding van het project tot aan de volgende beslissing van de Vlaamse regering m.b.t. de resultaten van de plan-MER, moet kunnen gebeuren binnen het huidige personeelsbestand van W&Z.

Daarna zal het nodig zijn om in het licht van de specifieke vereisten van het project voor de nodige extra kwalificaties en menskracht te zorgen. Hiermede zal enerzijds bij het aanwervingsbeleid van W&Z rekening moeten worden gehouden. Anderzijds zal via

uitbesteding de ontbrekende expertise moeten aangetrokken worden. Belangrijk hierbij is wel dat duidelijkheid moet bestaan over de startdatum en de vooropgestelde einddatum van het project, zoniet is het voorbereiden van de afdeling op dit werk een onmogelijke opdracht.

Binnen deze benadering lijkt het aangewezen gaandeweg een projectcel uit te bouwen onder de sturing van een projectleider.

Hoe dan ook zal dit alles tot bijkomende uitgaven voor de studie, begeleiding en opvolging van het project aanleiding zijn. Het is aangewezen deze projectorganisatie als dusdanig te voorzien en hierrond te gelegener tijd een dossier in te dienen bij de EU, naast het dossier m.b.t. de eigenlijke uitvoering van werken.

Het thans voorliggend voorstel van beslissing heeft dus nog geen weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudget.

5. Weerslag van het voorstel op de lokale besturen

Het voorstel heeft als dusdanig geen weerslag op de lokale besturen.

Wel zal er een belangrijke interactie zijn met diverse gemeenten, zeker rond het facet rivierherstel Leie. In dit verband hebben de lokale besturen van in den beginne, door toepassing van de methodiek van Geïntegreerd Gebiedsgericht Beleid, inspraak gehad, naast trouwens diverse andere belanghebbenden. Het project "binnenvaartverbinding Seine-Schelde én Rivierherstel Leie" is dan ook geen onbekende meer.

Zo werd in de geïntegreerde gebiedsvisie Leievalllei tussen Wervik en Kortrijk, opgemaakt door het provinciebestuur West-Vlaanderen, de intercommunale Leiedal en de vier betrokken gemeentebesturen (Wervik, Menen, Wevelgem, Kortrijk), reeds een streefbeeld gegeven van hoe het gebruik en het beheer van de open ruimte binnen een tijdshorizon van 15 jaar zou kunnen zijn. Hierbij is op dit niveau rekening gehouden met de ontwikkeling van de Leie.

Het uitwerken van het project Seine-Schelde zal dan ook verder gebeuren met terugkoppeling naar de lokale besturen.

6. Reguleringsimpactanalyse

Niet van toepassing

7. Communicatie

Het project werd reeds voorgesteld op de plenaire vergadering van het bekkencomité van de Leie. De ambtelijke werkgroep van dit bekkencomité fungeerde trouwens als stuurgroep. Daarnaast waren drie werkgroepen actief rond specifieke thema's. Verder werden twee workshops georganiseerd en werd het project bij verschillende gelegenheden toegelicht voor een divers publiek.

Gedurende de verdere voorbereiding tot 2008-2009 moeten de processen worden doorlopen van een plan-MER, een gewestelijk RUP en eventuele project-MER's. Gedurende deze voorbereidingsperiode (en waarschijnlijk ook nog daarna) zal ongetwijfeld meermaals gevraagd worden om het project voor te stellen, en dit voor diverse fora. De eerder reeds aangemaakte presentaties kunnen hierbij worden aangewend en aanvullende communicatieproducten aangemaakt.

De verdere communicatie zal immers het belang en de juiste impact, zowel wat het project zelf als wat de planning en de realisatie betreft, in beeld moeten brengen.

De communicatie rond Seine-Schelde zal echter steeds moeten gevoerd worden rekening houdend met de stand van zaken van de voorbereiding.

Een bijzonder aspect vormt nog de internationale samenwerking met Frankrijk / Wallonië. In de loop van de verdere voorbereiding zal moeten blijken of eventueel gezamenlijke communicatieproducten moeten worden opgemaakt.

De coördinatie van de communicatie gebeurt best door de trekker van het project, Waterwegen en Zeekanaal NV. In eerste orde is het bekkencomité van de Leie het meest geëigende forum om over het project met de diverse betrokken actoren te communiceren. In een latere fase kan nagegaan worden of nog andere instrumenten aangewezen zijn.

8. Advies Inspectie van Financiën

Door de Inspectie van Financiën werd bij nota nr. AVH/TDK/06/00079 d.d. 30.03.2006 advies uitgebracht.

Ik noteer dat dit advies gunstig is.

In het eindadvies verwijst de Inspectie van Financiën naar de opmerkingen onder 2.2 en 2.3.

De bemerking onder 2.2 betreft de nood aan onderbouwing van de uiteindelijke beslissing over de strategiekeuze van de Vlaams regering door de effectief uitgevoerde studies. Dit is uiteraard noodzakelijk. De reeds uitgevoerde studies bieden reeds een degelijke basis.

De bemerking onder 2.3 betreft de beschikbaarheid van de nodige budgettaire middelen om het project effectief te verwezenlijken, zowel wat betreft de projectkosten, als de omkaderingskosten. In het voorgelegde document wordt reeds aangegeven dat voor een snelle realisatie de beschikbare middelen groter zullen moeten zijn dan thans het geval bij de huidige normalisering van de Leie voor klasse IV. Het Europese subsidiedossier zal hierin een belangrijke rol spelen, naast de investeringsambities van de Vlaamse regering.

Bij het voorleggen van het vervolgdossier aan de Vlaamse regering, zal de wijze waarop het budgettaire luik al dan niet kan ingevuld worden, bepalend zijn voor de wijze waarop het project kan gerealiseerd worden.

9. Voorstel van beslissing

De Vlaamse Regering:

1. neemt kennis van de stand van zaken van de voorbereiding van het geïntegreerde plan Seine – Schelde (met het luik binnenvaart en het luik rivierherstel Leie), zoals beschreven in onderhavige nota;
2. gelast de Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, Waterwegen en Zeekanaal NV te belasten met de verdere voorbereiding van het geïntegreerde plan Seine - Schelde en inzonderheid:
 - 2.1. met de coördinatie van het project;
 - 2.2. met de uitvoering van de vereiste studies, m.i.v. een onderzoek naar het gepaste instrumentarium voor de effectieve realisatie van het luik rivierherstel, in overleg met de betrokken Vlaamse administraties;
 - 2.3. met de opmaak van de noodzakelijke MER-studies ;
3. gelast de Vlaamse minister, bevoegd voor het leefmilieu, de Vlaamse Landmaatschappij opdracht te geven een landbouwstudie voor de betrokken delen van de Leievallei uit te voeren en als partner op te treden bij de effectieve realisatie van het luik rivierherstel.
4. gelast de Vlaamse minister, bevoegd voor het buitenlands beleid, om in samenwerking met de minister, bevoegd voor de openbare werken, een overeenkomst met het Waalse Gewest en met Frankrijk voor te bereiden met betrekking tot de subsidieaanvraag aan de Europese Unie en de uitvoering van de werken.



Kris Peeters
Vlaams minister van Openbare Werken,
Energie, Leefmilieu en Natuur

Bijlagen:

1. Advies van de Inspectie van Financiën nr. AVH/TDK/06/00079 d.d. 30.03.2006
2. timing

Project	Kostprijs in €	2.006	2.007	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014
Seine-Scheide										
<u>luik binnenvaart</u>										
Ringvaart om Gent	63.556.454			15.000.000	24.000.000	24.556.454				
Afleidingskanaal v/d Leie	11.025.165							11.025.165		
Deinze-Sint-Baafs-Vijve	12.562.511							12.562.511		
Sint-Baafs-Vijve-Harelbeke	9.012.149								9.012.149	
Doortocht Harelbeke	8.875.904								5.000.000	3.875.904
Harelbeke-Kortrijk	4.870.061									4.870.061
Kortrijk-Menen	16.977.086									4.000.000
Doortocht Menen	3.550.362									
Menen-Wervik	2.958.635									
Wervik-Deûlémont	5.461.788	(Frankrijk)								
Brug W 18	500.000		500.000							
Brug W 17	500.000					500.000				
Hoge Brug Harelbeke	750.000							750.000		
Brug Kuurne	250.000								250.000	
Brug NMBS Kortrijk	5.000.000									2.000.000
Brug Bissegem-Marke	2.000.000									
Brug Wevelgem-Mauwe	2.000.000									
Brug Menen	2.000.000									
Brug van Halluin	500.000	(Frankrijk)								
Brug Comines	2.000.000	(Frankrijk)								
Brug Warneton	500.000	(Frankrijk)								
Sluis Sint-Baafs-Vijve	20.000.000								10.000.000	10.000.000
Sluis Harelbeke	20.000.000									
<u>luik rivierherstel Leie</u>										
Oevers Deinze-St-B-Vijve	15.992.000	1.000.000	4.500.000	4.500.000	3.000.000	2.992.000				
Oevers S-B-Vijve-Harelbeke	14.562.607					1.500.000	5.000.000	4.000.000	4.062.607	
Oevers Harelbeke-Kortrijk	4.416.786								1.200.000	3.216.786
Oevers Kortrijk-Menen	4.856.536									2.500.000
Oevers Menen-Wervik	1.607.257									
Kunstwerken meanders	7.500.000		1.200.000	1.200.000	1.500.000	1.200.000	600.000	600.000	600.000	0
Ontslibben meanders										
Aankoop meanders	29.402.516									
Uitgraven meanders	2.000.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Vispassage S-B-Vijve	8.651.040									
Vispassage Harelbeke	1.200.000									
Vispassage Menen	1.200.000									
Totaal luik binnenvaart	186.388.326	0	0	0	15.500.000	24.500.000	24.556.454	24.337.676	24.262.149	24.745.965
Totaal luik rivierherstel Leie:	92.588.742	1.100.000	5.900.000	5.900.000	5.892.000	5.892.000	5.800.000	6.000.000	6.062.607	5.916.786
TOTAAL PROJECT:	278.977.068	1.100.000	5.900.000	5.900.000	21.400.000	30.392.000	30.356.454	30.337.676	30.324.756	30.662.750

Project	2.015	2.016	2.017	2.018	2.019	2.020	2.021	2.022	2.023	2.024	2.025
Seine-Schelde											
Iuik binnenvaart											
Ringvaart om Gent											
Afleidingskanaal v/d Leie											
Deinze-Sint-Baafs-Vijve											
Sint-Baafs-Vijve-Harelbeke											
Doortocht Harelbeke											
Harelbeke-Kortrijk											
Kortrijk-Menen	12.977.086										
Doortocht Menen		3.550.362									
Menen-Wervik		2.958.635									
Wervik-Dellémont		5.461.788									
Brug W 18											
Brug W 17											
Hoge Brug Harelbeke											
Brug Kuurne											
Brug NMBS Kortrijk		5.000.000									
Brug Bissegem-Marke											
Brug Wevelgem-Mauwe	2.000.000										
Brug Menen		2.000.000									
Brug van Halluin		500.000									
Brug Comines		2.000.000									
Brug Warneton		500.000									
Sluis Sint-Baafs-Vijve											
Sluis Harelbeke	10.000.000	10.000.000									
Iuik rivierherstel Leie											
Oevers Deinze-St-B-Vijve											
Oevers S-B-Vijve-Harelbeke											
Oevers Harelbeke-Kortrijk											
Oevers Kortrijk-Menen	2.356.536										
Oevers Menen-Wervik	1.607.257										
Kunstwerken meanders	600.000										
Ontslibben meanders		5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	4.402.516				
Aankoop meanders	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Uitgraven meanders	100.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.451.040
Vispassage S-B-Vijve											
Vispassage Harelbeke											
Vispassage Menen	1.200.000										
	24.977.086	23.508.996	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5.963.793	5.400.000	5.400.000	5.400.000	5.400.000	5.400.000	4.802.516	1.600.000	1.600.000	1.600.000	1.551.040
	30.940.880	28.908.996	5.400.000	5.400.000	5.400.000	5.400.000	4.802.516	1.600.000	1.600.000	1.600.000	1.551.040

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Inspectie van Financiën

Koning Albert II-laan 20 bus 10, 1000 Brussel
Tel. (02)553 75 72 - Fax (02)553 75 85

Nota aan Vlaams minister van Openbare Werken,
Energie, Leefmilieu en Natuur

Waterwegen en Zeekanaal NV											
AG	AAG	PB	HK	ZOO	A&C	COM	R&L	AZS	ABS	AZK	
APR U 3 MRT 2006											
Dossiernummer :											
Uitgangnummer :											

uw kenmerk

ons kenmerk

bijlagen

AVH/TDK/06/00079

vragen naar/e-mail

telefoonnummer

datum

Albert Vanhoof

(02)553 75 73

30 maart 2006

albert.vanhoof@lin.vlaanderen.be (02)553 75 99



Betreft: Seine-Schelde

1. Voorstel

In het aan de Inspectie van Financiën door Waterwegen en Zeekanaal NV voor advies voorgelegd dossier wordt aan de Vlaamse regering gevraagd:

- kennis te nemen van de stand van zaken van de voorbereiding van het plan Seine-Schelde;
- de minister te gelasten Waterwegen en Zeekanaal NV te belasten met de verdere voorbereiding van het plan Seine-Schelde en inzonderheid:
 - met de coördinatie van het project;
 - met de uitvoering van de vereiste studies, in overleg met de betrokken Vlaamse administraties;
 - met de coördinatie van een landinrichtingsproject van de Leievallei, met als partner de Vlaamse Landmaatschappij;
- de minister te gelasten de Vlaamse Landmaatschappij opdracht te geven een landbouwstudie voor de betrokken delen van de Leievallei uit te voeren en als partner op te treden om bovengenoemd landinrichtingsproject op te maken;
- de minister te gelasten W & Z te belasten met de opmaak van een milieueffectenrapport over het plan Seine-Schelde, conform het artikel 4.2.1. van hoofdstuk II van titel IV van het decreet van 18 december 2002 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid;
- de minister te gelasten ten gepaste tijde een aansluitend voorstel voor te leggen met betrekking tot het meest wenselijke alternatief;
- de minister, bevoegd voor het buitenlands beleid, om in samenwerking met de minister, bevoegd voor de openbare werken, te gelasten een overeenkomst met het Waalse Gewest en met Frankrijk voor te bereiden met betrekking tot de subsidieaanvraag aan de Europese Unie en de uitvoering van de werken.

2. Opmerkingen Inspectie van Financiën

2.1. Aangaande de wettigheid en regelmatigheid

Het voorstel van beslissing geeft geen aanleiding tot bemerkingsen wat de wettigheid en de regelmatigheid betreft. Er wordt opgemerkt dat het

project Seine-Schelde kadert in de beleidslijn van de Vlaamse regering en dat het project is opgenomen in de Europese beschikkingen betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet. Inspelend hierop zal het subsidiedossier worden voorbereid (laatste voorstel van deelbeslissing). De deelbeslissing over de opmaak van een milieueffectenrapport vindt haar rechtsgrond in de bepalingen van het decreet van 18 december 2002 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid.

2.2. Aangaande de doelmatigheid

Behoudens de bemerking dat de kosten-batenanalyse, de macro-economische impactstudie en de eclectische multi-criteria-analyse bij de uiteindelijke beslissing over de strategiekeuze door de Vlaamse regering onderbouwd zullen moeten worden door de effectief uitgevoerde studies, geeft het voorstel van beslissing geen aanleiding tot bemerkingen wat de doelmatigheid betreft.

2.3. Aangaande de budgettaire aspecten

a) Projectkosten:

De totale kost van het project wordt geraamd op 279 miljoen euro, waarvan 93 miljoen voor het luik rivierherstel en 186 miljoen voor het luik binnenvaart. Voor zover een deel of het gehele project gesubsidieerd wordt vanuit Europa (cf. laatste luik van het voorstel van beslissing), zal het aandeel ten laste van de Vlaamse begroting in belangrijke mate verminderen. Deze uitgaven zijn gespreid over de periode 2006 - 2025, waarbij het luik binnenvaart uiterlijk in 2020 zou moeten uitgevoerd worden (Beschikking 884/2004/EG wijzigt artikel 2 van Beschikking 1692/96/EG zodat de einddatum van de prioritaire transportprojecten verschoven wordt naar 2020).

Tot 2009 zouden volgens de voorgelegde timing uitsluitend werken inzake rivierherstel worden uitgevoerd. Vanaf 2009, na de beëindiging van de werken aan de doortochten van Kortrijk en Wervik, zouden de werken aan de Ringvaart om Gent starten (tijdsduur: 3 jaar) en dienen de totale benodigde middelen van 5,9 miljoen opgetrokken te worden tot 22 à 30 miljoen euro. Tot 2016 dient nog een gelijkaardig krediet voorzien, waarna de kredietbehoeften voor het project Seine-Schelde afnemen tot 2025, geplande einddatum van het totale project.

Omdat tijdens de periode 2006 tot 2009 jaarlijks zowat 12 miljoen euro noodzakelijk bleken voor voormelde doortochten, zal naar aanleiding van een volgende beslissingsfase aangetoond moeten worden hoe de 'gap' aan begrotingsmiddelen tussen 30 en (5,9 + 12) zal worden opgevangen, alsook hoe deze ramingen - rekening houdend met eventuele Europese subsidies - kaderen in het budgettair meerjarenperspectief voor de binnenvaart.

b) Personeelskost:

Er wordt nota van genomen dat de verdere voorbereiding van het project tot aan de volgende beslissing van de Vlaamse regering over de resultaten van de plan-MER binnen het huidige personeelsbestand van W&Z kan worden uitgevoerd. Daarna zal het project volgens de nota aan de Vlaamse regering aanleiding geven tot bijkomende uitgaven voor de studie, begeleiding en opvolging. Een raming hiervan is niet toegevoegd aan het dossier. Naar aanleiding van de tweede voorlegging zou deze raming moeten worden toegevoegd aan het dossier, samen met een financieringsvoorstel (reguliere middelen en /of Europese subsidies). In de mate dat opdrachten uit het 'normale' investeringsprogramma opgenomen zijn in het project Seine-Schelde - en die zijn er nog al wat - kan de stelling over de bijkomende uitgaven nu al worden ontkracht. Een definitieve evaluatie hierover zal n.a.v. volgende beslissingen moeten gebeuren.



2.4. Aangaande de lokale besturen

Het voorstel heeft geen weerslag op de lokale besturen. Rond het luik 'rivierherstel Leie' zal er wel een belangrijke interactie zijn met de diverse betrokken gemeenten. Verder zal het uitwerken van het project 'Seine-Schelde' gebeuren met terugkoppeling naar de lokale besturen.

2.5. Reguleringsimpactanalyse

De opmaak van een reguleringsimpactanalyse is niet vereist, aangezien het voorstel geen effect heeft op enige regelgeving.

3. Besluit

Verwijzend naar de bemerkingen sub 2.2 en 2.3 supra, wordt het voorstel van beslissing in verband met het dossier Seine-Schelde gunstig geadviseerd door de Inspectie van Financiën.



De inspecteur van Financiën,

Albert Vanhoof
Inspecteur-generaal van Financiën

Afschriften verzonden aan:

- de heer Vlaams minister van Financiën en Begroting en Ruimtelijke Ordening
- de heer kabinetschef van de minister-president
- de heer secretaris-generaal van het departement LIN
- de heer directeur-generaal van ABAFIM
- de heer directeur-generaal van AWZ
- de heer inspecteur-generaal van Financiën, coördinator

Project	Kostprijs in €	2.006	2.007	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014
Seine-Schelde										
<u>Luik binnenvaart</u>										
Ringvaart om Gent	63.556.454			15.000.000	24.000.000	24.556.454				
Afleidingskanaal v/d Leie	11.025.165							11.025.165		
Deinze-Sint-Baafs-Vijve	12.562.511							12.562.511		
Sint-Baafs-Vijve-Harelbeke	9.012.149								9.012.149	
Doocht Harelbeke	8.875.904								5.000.000	3.875.904
Harelbeke-Kortrijk	4.870.061									4.870.061
Kortrijk-Menen	16.977.086									4.000.000
Doocht Menen	3.550.362									
Menen-Wervik	2.958.635									
Wervik-Deûlémont	5.461.788	(Frankrijk)								
Brug W 18	500.000						500.000			
Brug W 17	500.000									
Hoge Brug Harelbeke	750.000							750.000		
Brug Kuurne	250.000								250.000	
Brug NMBS Kortrijk	5.000.000									2.000.000
Brug Bissegem-Marke	2.000.000									
Brug Wevelgem-Mauwe	2.000.000									
Brug Menen	2.000.000									
Brug van Halluin	500.000	(Frankrijk)								
Brug Comines	2.000.000	(Frankrijk)								
Brug Warneton	500.000	(Frankrijk)								
Sluis Sint-Baafs-Vijve	20.000.000								10.000.000	10.000.000
Sluis Harelbeke	20.000.000									
<u>Luik rivierherstel Leie</u>										
Oevers Deinze-St-B-Vijve	15.992.000	1.000.000	4.500.000	4.500.000	3.000.000	2.992.000				
Oevers S-B-Vijve-Harelbeke	14.562.607					1.500.000	5.000.000	4.000.000	4.062.607	
Oevers Harelbeke-Kortrijk	4.416.786								1.200.000	3.216.786
Oevers Kortrijk-Menen	4.856.536									2.500.000
Oevers Menen-Wervik	1.607.257									
Kunstwerken meanders	7.500.000		1.200.000	1.200.000	1.500.000	1.200.000	600.000	600.000	600.000	0
Ortslibben meanders										
Aankoop meanders	29.402.516									
Uitgraven meanders	2.000.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Vispassage S-B-Vijve	8.651.040		100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Vispassage Harelbeke	1.200.000				1.200.000					
Vispassage Menen	1.200.000							1.200.000		
Totaal luik binnenvaart										
186.388.326										
Totaal luik rivierherstel Leie:										
92.588.742										
TOTAAL PROJECT: 278.977.068										

Project	2.015	2.016	2.017	2.018	2.019	2.020	2.021	2.022	2.023	2.024	2.025
Seine-Schelde											
Luik binnenvaart											
Ringvaart om Gent											
Afleidingskanaal v/d Leie											
Deinze-Sint-Baafs-Vijve											
Sint-Baafs-Vijve-Harelbeke											
Dootocht Harelbeke											
Harelbeke-Kortrijk											
Kortrijk-Menen	12.977.086	3.550.362									
Dootocht Menen		2.958.635									
Menen-Wervik		5.461.788	(Frankrijk)								
Wervik-Deûlémont											
Brug W 18											
Brug W 17											
Hoge Brug Harelbeke											
Brug Kuurne											
Brug NIMBS Kortrijk		5.000.000									
Brug Bissegem-Marke											
Brug Wevelgem-Mauwe	2.000.000										
Brug Menen		2.000.000									
Brug van Halluin		500.000	(Frankrijk)								
Brug Comines		2.000.000	(Frankrijk)								
Brug Warneton		500.000	(Frankrijk)								
Sluis Sint-Baafs-Vijve											
Sluis Harelbeke	10.000.000	10.000.000									
Luik rivierherstel Leie											
Oevers Deinze-St-B-Vijve											
Oevers S-B-Vijve-Harelbeke											
Oevers Harelbeke-Kortrijk											
Oevers Kortrijk-Menen	2.356.536										
Oevers Menen-Wervik	1.607.257										
Kunstwerken meanders	600.000										
Ontslibben meanders		5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	5.000.000	4.402.516				
Aankoop meanders	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Uitgraven meanders	100.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.451.040
Vispassage S-B-Vijve											
Vispassage Harelbeke	1.200.000										
Vispassage Menen	24.977.086	23.508.996	0	0	0	5.400.000	0	0	0	0	0
	5.963.793	5.400.000	5.400.000	5.400.000	5.400.000	4.802.516	1.600.000	1.600.000	1.600.000	1.600.000	1.551.040
	30.940.880	28.908.996	5.400.000	5.400.000	5.400.000	4.802.516	1.600.000	1.600.000	1.600.000	1.600.000	1.551.040

CL DVA / Koll

Vlaamse Regering
Kabinet van Vlaams minister van
Financiën en Begroting en Ruimtelijke ordening

K02.4-1-06-005373
31 MEI 2006

Koning Albert II-laan 19, 1210 BRUSSEL
Tel. (02) 552 67 00 - Fax (02) 552 67 01
E-mail: kabinet.vanmechelen@vlaanderen.be

Kris Peeters
Vlaams minister van Openbare Werken,
Energie, Leefmilieu en Natuur
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20, bus 1
1000 Brussel

Uw kenmerk

ons kenmerk

Bijlagen

Vragen naar / e-mail

K03-0-06.0675

Telefoonnummer

Datum

31 MEI 2006



Betreft : Seine-Schelde project

Waarde Collega,

Gelet op het interessante karakter van de investering voor Vlaanderen als onderdeel van de Trans-Europese Netwerken (TEN) en het belang dat deze regering hecht aan verhoogde bereikbaarheid conform de principes uit het regeerakkoord, heb ik principieel geen bezwaar tegen voorliggende nota.

De kostprijs van het project wordt momenteel geraamd op circa 280 miljoen euro, gespreid over de periode 2006-2025. De grootste budgettaire druk situeert zich evenwel tijdens de periode 2009-2016, d.i. als het luik 'Binnenvaart' dient gerealiseerd te worden. Echter zal veel afhangen van de grootte van de subsidies die Europa in het kader van dit project aan Vlaanderen zal toekennen. Dit is op dit moment nog niet gekend. Een tussenkomst van Europa zal de budgettaire weerslag voor Vlaanderen voor een deel kunnen reduceren.

Tijdens de huidige legislatuur zal de budgettaire impact relatief beperkt blijven. Voor de eerste drie jaren zijn er bovendien middelen opgenomen in het fysisch programma en in de meerjarenbegroting van W&Z voor het luik 'Rivierherstel': 1,1 M€ in 2006 en telkens 2,2 M€ voor de jaren 2007 en 2008. Voor 2006 correspondeert het voorziene bedrag met de benodigde middelen voor voorliggend project. Voor 2007 en 2008 is er evenwel 5,9 M€ nodig voor beide jaren. In 2009 zal een aanvang genomen worden met de investeringen aan de Ringvaart om Gent. Hiervoor zal in dat eerste jaar een bedrag van 15 M€ nodig zal zijn.

In elk geval zal tijdens deze legislatuur de financiering moeten bekeken worden in functie van de tussenkomst van Europa. Zoals u ook aangeeft in de nota aan de Vlaamse regering zal bij het voorleggen van het vervolgdossier meer duidelijkheid verschaft moeten worden over de budgettaire invulling en de verdere realisatie van het project. Op dit moment lijken me de middelen voor missing links, voor het gedeelte waterwegen, een mogelijke oplossing te bieden.

Er dient echter ook de nodige aandacht gegeven te worden aan het feit dat het project een legislatuuroverschrijdend karakter heeft. Dit betekent dat met de verdere realisatie van het Seine-Schelde project rekening zal moeten gehouden worden door de volgende regering(en) bij de budgettaire invulling van haar (hun) beleidsruimte. Dit hoeft dan niet noodzakelijk om bijkomende middelen te gaan, maar dit kan ook onder de vorm van het stellen van beleidsprioriteiten en budgettaire heroriënteringen.

Met oprechte hoogachting,

Dirk VAN MECHELEN
Minister van Financiën en Begroting,
en Ruimtelijke Ordening