



Vlaams
Parlement

stuk **1561** (2011-2012) – Nr. 1
ingediend op 11 april 2012 (2011-2012)

Gedachtewisseling

over de stand van zaken in het Seine-Scheldeproject

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heren Sas van Rouveroj en Bart Caron

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Ward Kennes, mevrouw Els Kindt, de heer Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

INHOUD

I.	Algemene situering door de heer Leo Clinckers, gedelegeerd bestuurder W&Z	4
1.	Algemeen.....	4
2.	Seine-Schelde in Vlaanderen.....	4
2.1.	Voorbereidende studies	4
2.1.1.	Trajectkeuze	4
2.1.2.	Rivierherstel Leie	5
2.2.	Binnenvaart in Vlaanderen	5
2.2.1.	Sluizen.....	5
2.2.2.	Bruggen.....	5
2.2.3.	Dwarsprofiel.....	5
2.2.4.	Passeerstroken	5
2.3.	Uitvoeringsplan in Vlaanderen	5
3.	Besluitvorming	6
3.1.	Periode 2006-2008.....	6
3.2.	Periode 2009-2014.....	6
II.	Studie van de tolheffing en scenario's van tarifiering door de heer Eric Van den Eede, algemeen directeur W&Z	7
1.	Inleiding	7
2.	Besluitvorming tot 2007 in Frankrijk met betrekking tot de tol.....	7
3.	Studie 2009-2010	7
III.	Studie van de corridor Parijs-Amsterdam door de heer Huib van Essen, general manager Transport, CE Delft	8
1.	Aanleiding van de studie	9
2.	Inventarisatie van de kosten.....	9
3.	Internaliseringsscenario's.....	9
4.	Resultaten modellering	10
5.	Conclusie.....	11
IV.	Vragen en antwoorden.....	11
	Gebruikte afkortingen	15
	Bijlagen	
	Bijlage 1: Presentatie van de heer Leo Clinckers.....	17
	Bijlage 2: Presentatie van de heer Eric Van den Eede	39
	Bijlage 3: Presentatie van de heer Huib van Essen.....	51

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 15 maart 2012 een gedachte-wisseling over de stand van zaken in het Seine-Scheldeproject. Achtereenvolgens kreeg de commissie een uiteenzetting van de heer Leo Clinckers, gedelegeerd bestuurder van Waterwegen en Zeekanaal NV, van de heer Eric Van den Eede, algemeen directeur van W&Z, en van de heer Huib van Essen, general manager Transport van CE Delft.

De presentaties van de sprekers zijn opgenomen als bijlage bij dit verslag.

I. ALGEMENE SITUERING DOOR DE HEER LEO CLINCKERS, GEDELEGEERD BESTUURDER W&Z

1. Algemeen

De heer *Leo Clinckers* legt uit dat de Seine-Scheldeverbinding logischerwijze de verbinding is tussen het bekken van de Schelde en het bekken van de Seine (zie voor kaarten: bijlage 1, p. 21-22). Het is de bedoeling om die verbinding van een klasse II-waterweg tot een klasse Vb-waterweg om te vormen zodat er grotere schepen over kunnen varen. Het Vlaamse waterwegennetwerk is dicht en goed uitgebouwd, goed aangesloten op het Rijnbekken, dat op zijn beurt weer op het Donaubekken aansluit. De verbinding met het Seinebekken is niet zo goed, nochtans geeft ze aansluiting op belangrijke afzetgebieden en havens. De verbinding is dus niet alleen voor de binnenvaart maar ook voor het Vlaamse Gewest van strategisch belang. De totale afstand tussen Gent en Parijs bedraagt 360 kilometer, maar de moeilijkste kwestie is het deel tussen Compiègne en Cambrai, waarvoor een nieuw kanaal nodig is van zowat 106 kilometer.

Frankrijk heeft een aanbesteding voor een pps-project uitgeschreven voor dat kanaal en hoopt dat zo mogelijk af te ronden tegen het einde van het jaar. Momenteel zijn er twee groepen in competitie: Vinci Concessions en Bouygues Travaux Publics. De meeste ontelingen voor het tracé zijn uitgevoerd; het archeologische onderzoek loopt, en er zijn al enkele kleinere werken uitgevoerd. De Fransen willen de eigenlijke werken realiseren tussen 2013 en 2017. Ze zullen ruim vier miljard euro kosten.

2. Seine-Schelde in Vlaanderen

2.1. Voorbereidende studies

2.1.1. Trajectkeuze

In Vlaanderen waren er twee mogelijke tracés: over de Leie of over de Boven-Schelde. De voorstudie van 1996 heeft de kosten en de effectiviteit van beide tracés geanalyseerd. Om redenen van rendabiliteit, externe kosten en de ligging ten opzichte van Rijsel, schoof de studie het Leietraject als beste keuze naar voren. Het traject volgt 45 kilometer lang de Leie en 26 kilometer kanalen, eindigend in het kanaal Gent-Terneuzen. De kosten zijn 240 miljoen euro voor de aanleg van de waterwegen en 70 miljoen euro voor het rivierherstel; de flankerende maatregelen worden geraamd op 40 miljoen euro.

In de periode 1998-1999 is er een kosten-batenanalyse van dat traject uitgevoerd. Vlaanderen heeft samen met Frankrijk en Wallonië een dossier ingediend om de studie Europees te laten subsidiëren. Als de studie al gesubsidieerd wordt, is de kans groter dat ook de infrastructuurwerken daarvoor in aanmerking komen.

De economische studie wees uit dat een verbinding tot 4500 ton duwvaart op klasse Vb met enkelrichtingverkeer voor die klasse de meest interessante optie was. Een schip van klasse Vb kan wel kruisen met een schip van klasse Va en lager. De economische studie bestudeerde ook de impact op het milieu en raadde een degelijke inpassing in de omgeving aan.

2.1.2. Rivierherstel Leie

Daarop zijn maatregelen voor rivierherstel van de Leie onderzocht. Rivierherstel betekent de meanders van de rivier, die in de jaren zeventig rechtgetrokken is, terug tot leven brengen. Dat past ook in de Europese kaderrichtlijn Water die streeft naar een sterkere rivierdynamiek tegen 2027 door het aankoppelen, baggeren en uitgraven van oude meanders, door de vispassage mogelijk te maken aan stuwen en sluizen en door natuurvriendelijke oevers.

Andere ideeën om de Leievallei te herwaarderen, zijn het optimaliseren van het waterbeheer door de meanders te gebruiken om water te stockeren als er te veel is, of water uit te halen als er te weinig is. Nog een ander aspect van herwaardering is het optimaliseren van de ruimtelijke kwaliteiten, bijvoorbeeld door de dijken bestaande uit uitgravingspecie weg te nemen. Ook het historisch erfgoed dat verbonden is met de rivier, wordt opgewaardeerd. Dat biedt heel wat perspectieven op het vlak van recreatie.

2.2. Binnenvaart in Vlaanderen

De ingrepen moeten voor de binnenvaart de bevaarbaarheid van de verbinding naar de Franse grens en de toegang tot de Schelde-Rijndelta verbeteren.

2.2.1. Sluizen

Daarvoor worden er sluizen gebouwd die schepen van klasse Vb (185 meter x 11,4 meter) kunnen schutten: dus een lengte hebben van 230 meter, een breedte van 12,5 meter en een drempeldiepte van 4,7 meter. De drempeldiepte van de sluizen is dieper dan de rivierbedding om voorbereid te zijn op nog diepere schepen.

De tweede sluis van Evergem is reeds een sluis van die klasse, maar heeft een dubbele breedte. Ook andere sluizen zoals de sluis van Menen hebben al de juiste afmetingen. De sluizen van Harelbeke en Sint-Baafs-Vijve moeten wel heraangelegd worden (zie tabel bijlage 1, p. 27).

2.2.2. Bruggen

Een andere aanpassing is dat de vrije hoogte onder de bruggen zeven meter moet bedragen zodat een schip met drie lagen containers eronder kan. In een schip van klasse Vb betekent dat een vracht van 300 TEU.

2.2.3. Dwarsprofiel

Door te kiezen voor een eenrichtingsvaart op Vb, is het mogelijk om min of meer binnen het huidige gabariet van de gekanaliseerde Leie te blijven. De rivier moet enkel verdiept worden, tot 4,5 meter; de oevers moeten aangepast worden. Wel zijn er kruisingsplaatsen voor de grote konvooien nodig. Het dwarsprofiel op het Noordervak van de Ringvaart wordt een bakprofiel. Daar kunnen konvooien van klasse Vb elkaar wel kruisen. De breedte aan de waterlijn bedraagt daar immers 57 meter. Het eenrichtingsverkeer maakt scheepvaartbegeleiding noodzakelijk.

2.2.4. Passeerstroken

De gedelegeerd bestuurder toont een kaart waarop de passeerstroken op de Leie en het Afleidingskanaal van de Leie zijn gesitueerd (bijlage 1, p. 30).

2.3. Uitvoeringsplan in Vlaanderen

De werken zijn gestart in 2009 en het is de bedoeling om het vak Gent-Deinze tegen 2014 af te werken. De dossiers voor de heraanleg van de sluis van Harelbeke en de sluis van Sint-Baafs-Vijve worden momenteel voorbereid. Op het vlak van rivierherstel zijn er al

milieuvriendelijke oevers aangelegd. Andere initiatieven, bijvoorbeeld de inrichtingsplannen, vallen onder het Agentschap voor Natuur en Bos. De kostprijsramingen staan op de dia p. 30.

3. Besluitvorming

3.1. Periode 2006-2008

Op 16 juni 2006 nam de Vlaamse Regering kennis van het geïntegreerde plan en zij vroeg de verdere voorbereiding met studies allerhande en de gezamenlijke aanvraag van Europese subsidies hierover met Wallonië en Frankrijk.

Op 13 juli 2007 gaf de Vlaamse Regering haar principiële akkoord voor de uitvoering en voor een EU-subsidieaanvraag in het kader van het Trans-Europees Netwerk (TEN), en voor de gemeenschappelijke aanpak met Wallonië, Frankrijk en Nederland.

Op 18 juli 2008 verklaarde de Vlaamse Regering zich akkoord met de oprichting van een intergouvernementele commissie en van een Europees Economisch Samenwerkingsverband en met het indienen van het subsidiedossier bij de Europese instanties.

In de periode 2006-2008 werden volgende relevante studies uitgevoerd: landbouweconomisch onderzoek, de ecohydrologische studie Leievallei en de landschapstudie van de Leievallei, de plan-MER Project Seine-Schelde.

Op 15 december 2008 beslist de Europese Commissie om 20% van de Vlaamse kosten te subsidiëren voor de planperiode 2007-2013. Seine-Schelde is een van de dertig prioritaire projecten van het TEN, het tiende project van de binnenvaart. De subsidies betreffen niet alleen het onderdeel binnenvaartinfrastructuur maar ook rivierherstel (vismigratie, ecologische oevers, aankoppeling meanders enzovoort).

3.2. Periode 2009-2014

Het project maakt deel uit van het regeerakkoord 2009-2014¹ en vindt zijn weerslag in de beleidsnota van de Vlaamse minister van Openbare Werken².

De huidige Intergouvernementele Commissie (IGC) is vanaf 24 september 2009 de opvolger van het Comité Seine-Schelde dat zich boog over het gemeenschappelijke Europese subsidiedossier. Ze bestaat uit vertegenwoordigers van Frankrijk, Wallonië en Vlaanderen, maar ook uit een Europese coördinator. De IGC overlegt over gemeenschappelijke aspecten zoals de kenmerken van de verbinding, de vordering van de werkzaamheden, de exploitatievoorwaarden, uiteraard met respect voor elkaars bevoegdheden.

In 2010 is een organisatie met rechtspersoonlijkheid, het Europees Economisch Samenwerkingsverband (EESV) opgericht. De rechtspersoonlijkheid maakt het gemakkelijker om studies uit te schrijven of voorstellen uit te werken bijvoorbeeld over de harmonisering van het trafiekbeheer, over de harmonisering van de tariefvoorwaarden, over de coördinatie van de financiële aspecten zoals het nieuwe subsidiedossier. De IGC controleert het samenwerkingsverband. Op 12 maart 2010 verklaarde de Vlaamse Regering zich akkoord met de statuten van het EESV.

In de periode 2009-2010 zijn er tal van relevante studies uitgevoerd, maar ook na 2010 zijn er nog heel wat studies gepland: de project-MER's voor de sluis Sint-Baafs-Vijve, voor de sluis van Harelbeke en voor de aankoppeling van de Leiemeanders. Op 17 december 2010

¹ Regeringsverklaring van de Vlaamse Regering (*Parl. St.* VI. Parl. 2009, nr. 1, p. 24 en 52).

² Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014, ingediend door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken (*Parl. St.* VI. Parl. 2009-10, nr. 217/1, p. 16 en 54).

besliste de Vlaamse Regering over het rivierherstel. Ze nam kennis van het plan-MER en vroeg een gecoördineerd optreden van W&Z voor de waterweg, ANB voor de terrestrische natuur en VLM voor de landbouw. Tot slot geeft de spreker een beeld van de coördinatie-structuur in het binnenland maar ook internationaal (zie bijlage 1, p 38).

II. STUDIE VAN DE TOLHEFFING EN SCENARIO'S VAN TARIFERING DOOR DE HEER ERIC VAN DEN EEDE, ALGEMEEN DIRECTEUR W&Z

1. Inleiding

De heer *Eric Van den Eede* zegt dat Frankrijk een aanzienlijke investering van ruim vier miljard euro zal doen. De helft daarvan komt van publieke besturen, de Franse federale overheid zelf, de drie regio's Nord-Pas-de-Calais, Picardie en Ile-de-France en de departementen in die regio's, de andere helft van tolheffingen. De gezamenlijke studie over tolheffing van het EESV vertrekt van enkele voorbereidende Franse studies en werd op 24 november 2010 door het samenwerkingsverband gevalideerd. Het is een eerste benadering, een basis voor overleg met de gebruikers, maar ook van de besluitvorming en onderhandelingen. De spreker benadrukt dat er nog geen enkele beslissing genomen is over de hoogte en de verdeling van de tol.

2. Besluitvorming tot 2007 in Frankrijk met betrekking tot de tol

De eerste Franse studie van 2004 zette de tol op 1,75 euro (waarde 2000) per ton over de 106 kilometer van het nieuwe kanaal Seine-Nord Europe (SNE). In 2006 heeft de interministeriële commissie Gressier de Franse overheid aangeraden om de waterweg als volwaardig te beschouwen en het verkeer erop tegen 2050 te verviervoudigen, om in Picardie een viertal multimodale zones voor overslag, logistiek en industrie op te richten. De commissie vroeg diverse scenario's voor de tol. Tot slot vond ze het logisch dat een deel van de kosten gedragen zouden worden door België en Nederland, die baat hebben bij de verbinding. De studies hebben ook als basis gediend voor de ministeriële validatie die nodig was om de verklaring van openbaar nut in 2006 te bekomen.

Inmiddels heeft een Belgisch studiebureau een trafiekmodel uitgewerkt dat in Noord-West-Europa de te verwachten goederenstromen berekent. Daaruit is gebleken dat de gemiddelde vervoersafstand in dat gebied 350 kilometer bedraagt. Die afstand correspondeert ongeveer met de afstand Conflans-Gent, waarvoor een tol van 2,5 euro per ton werd voorgesteld. In die fase heeft Frankrijk overlegd met diverse sectoren – het EESV was toen nog niet opgericht.

De heer Van den Eede presenteert voorts uit de studie van 2007 een prijsvergelijking met andere trajecten of vervoersmodi over dezelfde afstand (zie bijlage 2, p. 43). Om een lading over dezelfde afstand over het spoor te vervoeren, kost het in Frankrijk tot zes euro als een volledige trein afgehuurd wordt, tot elf euro voor een deel van een trein. Voor vervoer over de waterweg is vergeleken met de Moezel waar de prijs tot iets meer dan twee euro kan oplopen. De prijs van het wegvervoer schommelt tussen drie en zeven euro.

3. Studie 2009-2010

Het EESV heeft daarop een nieuwe studie besteld. Die is gestart met een actualisatie van het oude prijsniveau, 2,5 euro per ton tegen het prijsniveau 2000 wordt dan in 2007 2,9 euro per ton. Het is de bedoeling de baten in hoofdzaak aan de gebruikers toe te kennen. Daarom is afgesproken om de tolheffing te beperken tot 30% van de baten, dus de overheden en exploitanten van de waterweg ontvangen een derde van de baten, twee derden blijft bij de gebruikers. Dat versterkt de concurrentiepositie van het vervoer over het water. De concurrentiepositie is ook het motief om het tarief te laten variëren naargelang de aard van de goederen of de vullingsgraad van het schip. Sectoren die verankerd zijn aan de waterweg, zoals het vervoer van granulaten of granen, zullen bij hogere prijzen min-

der geneigd zijn andere vervoersmodi te zoeken, en kunnen dus meer belast worden. Dat uitgangspunt zorgt natuurlijk voor heel wat discussie, ook op het Gebruikersforum van 25 februari 2010. De heer Van den Eede toont daarbij een overzicht van dat debat op het Gebruikersforum alsmede een schema van de analyse van de trafiek, die het belang van granulaten en granen en de groeimogelijkheden voor containers benadrukt (zie bijlage 2, p. 43 tot 45).

Er zijn drie tarifieringsscenario's bestudeerd (zie bijlage 2, p. 46): een scenario met een uniforme tolheffing en twee scenario's met gedifferentieerde tolheffing per goederencategorie. In het referentiescenario is de tol vastgelegd op een tol van 2,9 euro per ton voor de hele verbinding. Scenario 1 maakt een onderscheid tussen vervoer met containers dat 1,59 euro per ton en vervoer in bulk dat 3,3 euro per ton kost. De baten blijven min of meer gelijk aan het referentiescenario. In scenario 2 zijn er vijf categorieën, ook hier kost het vervoer per container het minst, omdat dat gemakkelijk over te brengen is op andere modi. Het vervoer van landbouwproducten is het duurst.

Scenario 1 blijkt minder goed te zijn dan scenario 2. Met uitzondering van de granulaten en de landbouwproducten blijft ook in dat scenario de bijdragecapaciteit beperkt tot 25 à 30% – voor de granulaten bedraagt de bijdragecapaciteit ongeveer 40%. Dat heeft te maken met de verkeerskenmerken van dat soort goederen. Bij de graangewassen is het aandeel van de heffing in de bijdragecapaciteit lager, slechts 20%, ondanks een hogere heffing per tonkilometer. Dat komt niet alleen doordat de vervoersafstanden kleiner zijn, maar ook omdat ze vaak naar havens vervoerd worden, waarbij een groot deel van het traject tolvrij is. De scenario's vormen de basis van discussies met gebruikers over hoe nieuwe industrietakken kunnen overtuigd worden om de waterweg te gebruiken en over de rol van binnenhavens in de ontwikkeling van multimodale logistieke organisaties.

Uiteindelijk heeft het EESV eensgezindheid bereikt om tolheffing in te voeren over de volledige verbinding tussen Conflans (gelegen aan de monding van de Oise in de Seine), het zuidelijke einde van de Seine-Scheldeverbinding, en Gent, een traject van 350 kilometer. De varianten zijn: een echte tol op het Franse grondgebied en een virtuele tol op de overige secties of een echte tol over het hele traject. De Vlaamse Regering heeft daar nog geen standpunt over ingenomen, maar als er een tol komt over de volledige verbinding, zal de opbrengst voor het Vlaamse deel het eigen gewest ten goede komen. Het economische surplus van de drie Franse havens samen zou min of meer gelijk zijn aan de baten van de drie Benelux-havens, namelijk 1 miljard euro in de periode tot 2050. Uit de verdeling van de baten over de gewesten blijkt dat België 15% van de baten krijgt: 10% voor Vlaanderen, 5% voor Wallonië. Maar ook Nederland en Duitsland delen in de baten.

In de Intergouvernementele Commissie en in het EESV heeft de Vlaamse afvaardiging meermaals voorbehoud geformuleerd bij een Vlaamse bijdrage en een extra tolheffing op Vlaamse waterwegen voor de financiering en exploitatie van het Franse deel van de verbinding (SNE). Bovendien benadrukt Vlaanderen dat zijn zeehavens per definitie autonome structuren zijn die zelf hun standpunt over eventuele bijdragen zullen bepalen. Het EESV voert momenteel een meer gedetailleerde studie uit over een virtuele tol van de veertien havens van het gebied vanaf Le Havre tot Rotterdam.

III. STUDIE VAN DE CORRIDOR PARIJS-AMSTERDAM DOOR DE HEER HUIB VAN ESSEN, GENERAL MANAGER TRANSPORT, CE DELFT

De heer *Huib van Essen* presenteert een studie over de corridor Parijs-Amsterdam: 'Internalisation of external costs in the pricing of the transport modes'³ (zie bijlage 3, p. 53 tot 61). Die studie is ruim een jaar geleden afgerond en gaat over de internalisering van externe kosten op de corridor, waarvan de Seine-Scheldeverbinding deel uitmaakt. De studie is uitgevoerd door het Nederlandse CE Delft, het Franse Alenium, het Zwitserse Infras, het

³ <http://www.vnf.fr/sne/IMG/pdf/Internalisation_des_couts_externes_GB-5.pdf>.

Oostenrijkse Herry en gebaseerd op het verkeersmodel van SETEC-STRATEC. De studie berekent de externe kosten, de kosten voor de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur, maar ook van milieuvervuiling, van ongevallen, van geluidsoverlast, en dat voor de verschillende vervoerswijzen.

1. Aanleiding van de studie

De aanleiding van de studie zijn de uitdagingen van het goederenvervoer. Zo leidt de congestie op de weg tot vertragingen en kost dus veel geld. Andere uitdagingen zijn de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen en de milieuvervuiling van het vrachtvervoer.

Een tweede aanleiding van de studie was de uitbouw van de Seine-Scheldeverbinding, die kan bijdragen tot de modal shift naar de waterweg en een evenwichtiger gebruik van de modi.

De studie vindt ook plaats tegen de achtergrond van de zogenaamde Eurovignetrichtlijn van 1999, die bepaalt in welke mate de lidstaten het vrachtvervoer mogen belasten voor infrastructuurkosten. Sinds 2011 mogen lidstaten volgens die richtlijn ook kosten van luchtvervuiling en geluid in rekening brengen. Een andere belangrijke achtergrond is het witboek Transport dat de principes van ‘de vervuiler betaalt’ en de modal shift naar voren schuift. Eigenlijk is de corridorstudie een analyse van mogelijke effecten van een uitvoering van het witboek.

De studie is uitgevoerd in opdracht van een zestal instanties: de Europese Commissie, de beheerders van binnenvaartwegen in de drie landen (VNF, W&Z, SPW en RWS) en de Franse spoorwegbeheerder (RFF). De studie is begeleid door een wetenschappelijk comité onder leiding van professor Emile Quinet en voor 50% gefinancierd door de Europese Unie.

2. Inventarisatie van de kosten

De studie geeft een overzicht van de externe en de infrastructuurkosten van goederenvervoer over de weg, het spoor en de waterweg met een focus op het langeafstandsvervoer. De kostenschattingen voor aanleg en onderhoud van infrastructuur in Nederland, België en Frankrijk zijn verzameld en consistent gemaakt zodat ze vergelijkbaar zijn. Daarnaast zijn de externe kosten, de kosten voor klimaatverandering, luchtvervuiling, geluid, ongevallen, congestie en energieproductie geschat. Die schattingen zijn gebaseerd op het handboek dat ontwikkeld is door de Europese Commissie in 2008. Dat handboek bevat de manier waarop lidstaten de externe kosten mogen berekenen die ze in rekening brengen aan het wegvervoer. Daarnaast zijn ook de belastingen en heffingen onder meer op het voertuigbezit, de tol, de kilometerheffingen en vignetten, energiebelastingen en subsidies, verrekend.

Uit de vergelijking van de kosten en belastingen/heffingen voor bulktransport en containertransport (zie bijlage 3, p. 55 en 56) blijkt dat de verschillen tussen beide miniem zijn. Maar de vaste infrastructuurkosten voor het spoor zijn hoog in vergelijking met de andere vervoerswijzen. De externe kosten van de binnenvaart zijn aanzienlijk lager dan die van de weg, de totale kosten, dus samen met de vaste infrastructuurkosten, zijn ook lager, maar het verschil is kleiner.

3. Internaliseringsscenario's

De onderzoekers bekeken zes prijsscenario's: een referentiescenario en vijf internaliseringscenario's. Het referentiescenario gaat ervan uit dat het Seine-Scheldeproject tegen 2017 voltooid is, volgens de huidige plannen en met behoud van de bestaande subsidies voor spoor en waterweg. Ook de internaliseringsscenario's gaan ervan uit dat het kanaal er is tegen 2017, maar dat er wel bijkomende beleidsinitiatieven zijn om de kosten van het goederentransport te internaliseren. Ze houden geen rekening met een wel heel irrealistische daling

van de brandstofkosten, maar gaan er wel van uit dat de inkomsten gebruikt worden voor de financiering van de infrastructuur.

Het eerste scenario, 'Marginal Social Cost Pricing' (MSCP), gaat ervan uit dat alle externe kosten, in dit geval enkel de gebruiksafhankelijke kosten, in rekening worden gebracht. Scenario 2 gaat ervan uit dat alle lidstaten de ruimte die de Eurovignetrichtlijn biedt, volledig benutten, dus een kilometerheffing invoeren voor alle vrachtverkeer die niet alleen de infrastructuurkosten maar ook de kosten van milieuvervuiling en congestie dekt volgens de bepalingen van de richtlijn. Op korte termijn is dat het meest realistische scenario. Scenario 3, Eurovignet-plus genaamd, rekent naast de tarieven van scenario 2 ook de marginale kosten voor infrastructuur en vervuiling van het spoor en de waterweg. Het vormt een realistisch scenario op korte-middellange termijn. Scenario 4 introduceert een doelgerichte tarifiering, met een hogere heffing voor het wegvervoer en de vergoeding van de volledige marginale kosten voor spoor en de binnenvaart. Scenario 5 is hetzelfde als scenario 3 maar met Franse referentiewaarden, ontwikkeld door de heer Marcel Boiteux. Om die reden heeft het scenario de naam gekregen: Eurovignet-plus-Boiteux.

De onderzoekers hebben de totale kosten van de scenario's voor de verschillende vervoersmodi berekend (zie grafiek p. 58). Voor de binnenvaart stijgen de kosten met maximaal 20%. Voor het wegvervoer zijn de verschillen groter: in scenario 4 zouden de kosten stijgen met 80%, in scenario 2 met ongeveer 30%. Die kostenstijging heeft vooral te maken met de invoering van een kilometerheffing die Vlaanderen en Nederland momenteel niet aanrekenen.

4. Resultaten modellering

De onderzoekers hebben ook getracht de andere effecten in kaart te brengen (zie de grafieken p. 58 tot 60).

Als de prijs per tonkilometer stijgt, gaan vervoerders op zoek naar efficiëntiewinsten: door hogere beladingsgraden, door wijzigingen in de transportafstanden of in de keuze van vervoerswijze. Alle scenario's hebben een verschuiving naar de waterweg en het spoor tot gevolg. Zelfs het realistische Eurovignet-scenario zorgt voor een behoorlijke toename van het goederenvervoer per spoor en schip.

De afname van het aantal tonkilometer is groter dan de daling van het aantal vervoerde ton. Dat komt omdat de gemiddelde transportafstanden veranderen. Het bedrijfsleven wordt door de prijsstijging gestimuleerd om producten van dichterbij te betrekken. Dat de gemiddelde tonkilometers afnemen, wijst dus op een efficiënter transport. Naargelang het scenario neemt het energieverbruik van de binnenvaart en het spoor iets toe of af. Dat heeft te maken met het succes van de vervoerswijze. Door de hogere brandstofaccijnzen van sommige scenario zullen modi gestimuleerd worden om efficiëntiewinsten door te voeren bijvoorbeeld zuinigere motoren en installaties. Die efficiëntiewinsten hebben nog een additioneel effect op de reductie in voertuig- en tonkilometers.

Door de som van voornoemde effecten hebben alle scenario's een reductie van de totale CO₂-emissies tot gevolg. In het tweede scenario, het Eurovignet-scenario, bedraagt die reductie 17%. Wat een sterke daling is. Tot slot hebben de onderzoekers ook de totale opbrengsten van de belastingen en heffingen op het langeafstandsvervoer vergeleken. In scenario 2 en 3 is er bijna een verdubbeling ten opzichte van de huidige inkomsten. Afhankelijk van hoe een heffing vormgegeven is, kan ze er ook voor zorgen dat de congestie daalt. Dat is vooral het geval als de heffingen gedifferentieerd worden naargelang tijdstip en plaats en ook gelden voor het personenverkeer.

5. Conclusie

De conclusie van de studie is dat de internalisering van de externe kosten kan leiden tot een verbetering van het transportsysteem met een reductie van de emissies en congestie-niveaus, een modal shift van de weg naar de waterweg en het spoor en hogere overheids-inkomsten. Op korte termijn biedt de huidige Eurovignetrichtlijn zeker mogelijkheden, maar de invoering hangt af van een politieke beslissing. Op lange termijn lijkt de trend om alle vervoerswijzen alle externe kosten aan te rekenen. Dat past in de visie van het witboek Transport voor een efficiënter en milieuvriendelijker transportsysteem. Tot slot blijkt uit de studie dat het cruciaal is de emissiestandaarden voor de binnenvaart strenger te maken; zo blijft die vervoerswijze ook in maatschappelijk opzicht competitief.

IV. VRAGEN EN ANTWOORDEN

De heer *Ivan Sabbe* vraagt of het klopt dat de Leie tussen de aansluiting op het Schip-donkkanaal in Deinze en de sluis van Harelbeke tot klasse V (schepen tot 2000 ton) behoort. Hij informeert of er al een beslissing is genomen over de aanpassing, tot welke bevaarbaarheid die zal leiden, wanneer ze zal plaatsvinden, hoeveel ze zal kosten en of die middelen al in de begroting ingeschreven zijn.

Zijn belangrijkste bezorgdheid betreft echter de bereidheid van de Fransen om de aangepaste Leie aansluiting te geven op hun waterwegennet. Het risico bestaat immers dat ze het concreet geplande en precies begrote Canal du Nord inzetten om een enorme containeractiviteit te ontwikkelen in Duinkerken. Hij vraagt daarom naar het statuut van de opwaardering die de Fransen voor ogen hebben voor de Deule en de Leie op hun grondgebied, de timing ervan en de financiering. De Schelde als alternatief lijkt hem nog problematischer, tenzij daarvoor wel keuzes zijn gemaakt.

Ook de heer *Sas van Rouveroy* waarschuwt voor naïveteit ten aanzien van de zuiderburen. Wat zijn de bedenkingen van de Vlaamse bedrijven uit de sector bij de verschillende scenario's van tarifiering? Het lid vraagt ook een reactie op het op 9 maart 2012 in Rijsel gepresenteerde witboek 2012 van de VNF.

De heer *Wilfried Vandaele* peilt, aansluitend bij de heer Sabbe, naar de Franse intenties om ook de bruggen aan hun zijde aan te passen. Vervolgens vraagt hij of het vergelijkende onderzoek van de kostprijs er bij elke vervoersmodus van uitgaat dat de vereiste infrastructuur er al ligt.

De heer *Filip Watteuw* sluit zich aan bij de vragen over de infrastructuur in Frankrijk maar wil ook weten op welke berekening de heer Clinckers zich baseert om binnenvaart met twee lagen containers rendabel te noemen, terwijl reder Gisele Maes vreesde dat dit nooit het geval zou zijn, tot bewijs van het tegendeel⁴.

De heer *Dirk de Kort* vraagt naar het persoonlijke standpunt van de heer Clinckers over de Franse keuze voor financiering van de infrastructuur met tolheffing. Zijn er nog andere mogelijkheden dan de voorgestelde? Hoe past een en ander in de strategie van de Vlaamse havens? Werd het al besproken in het kader van Flanders Port Area?

De heer *Bart Caron* sluit zich aan bij de vragen over de bevaarbaarheid en de bruggen in Frankrijk. Wie is verantwoordelijk voor de aanpassing van de spoorwegbrug bij Kortrijk? Verder vraagt hij naar de gewenste optie voor het kanaal Bossuit-Kortrijk. Wat is al beslist over de aanpassing ervan, in het bijzonder op het laatste gedeelte, waarin de vaart aansluit op de Leie en waarvoor een reservatiezone de stadsontwikkeling erg belemmert?

⁴ Zie: Gedachtewisseling over de estuaire vaart. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de heer Carl Decaluwe (*Parl. St.* VI. Parl. 2011-12, nr. 1468, p. 14).

De heer *Ivan Sabbe* attendeert aanvullend op het rapport van Infrabel waarin gesteld wordt dat een bepaalde spoorwegbrug niet kan verhoogd worden, omdat treinen naar het station van Kortrijk dan te weinig aanloop zouden hebben. Is dat ondertussen uitgeklaard?

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, vraagt waarom men, gezien de lange uitvoeringstijd, niet overschakelt op pps. Wat is virtuele tol?

De heer *Leo Clinckers* onderstreept dat de samenwerking in de Intergouvernementele Commissie niet wegneemt dat elk land bevoegd blijft voor zijn grondgebied. Anderzijds wordt er in het gezamenlijk ingediende dossier wel voor geopteerd om voor de hele as tot klasse Vb te gaan, dus zowel in het Vlaamse als in het Waalse en Franse gedeelte. Vervolgens merkt hij op dat Vlaanderen al jaren bezig is met de uitvoering, terwijl Frankrijk nog in het stadium van de voorbereiding zit.

Het Seine-Scheldeproject is wel degelijk beslist beleid in Vlaanderen, herhaalt hij. In de begroting is het terug te vinden in de investeringsdotatie aan Waterwegen en Zeekanaal, die wordt aangevuld met de Europese subsidie. Hij herhaalt wat daarmee al is uitgevoerd en wat wordt voorbereid, de keuze voor Vb tot aan de Franse grens bevestigend en aanvullend dat de vrije brughogte 7 m bedraagt, wat drie lagen containers toelaat.

Hij ziet wel degelijk ook schepen met twee lagen containers varen en vindt dat belangrijker dan de berekening van de rendabiliteit, waarover hij niet beschikt. VNF heeft voor Noord-Frankrijk als eerste optie de brughogte op 5,25 m te brengen. Dat varen met drie lagen rendabeler is dan met twee, acht hij evident. De spreker meent zich te herinneren dat een laag meer of minder een rendabiliteitsverschil betekent tussen 15 en 30%, afhankelijk van de vulling. W&Z juicht elke brug die op 7 m wordt gebracht, dan ook toe. Hij geeft wel toe dat de aanpassing van de genoemde spoorwegbrug in Kortrijk moeilijk zal zijn.

De heer *Eric Van den Eede* stelt tegenover de verwachte groei van het containertransport, dat 80 tot 85% van de binnenvaart bulk blijft, waarvoor de brughogte een kleinere rol speelt.

De heer *Leo Clinckers* vindt het normaal dat de Fransen hun middelen concentreren op de verbindingen die vandaag slechts tot klasse II behoren. Over het genoemde deel, dichterbij de grens, zijn ze minder duidelijk.

De heer *Eric Van den Eede* bevestigt dat het gezamenlijk bij Europa aangemelde project uit twee delen bestaat, die niet op elkaar aansluiten. Dat komt doordat de aanpassing van die verbinding en het kanaal naar Duinkerken binnen het reguliere budget van VNF moet gebeuren. Hij wijst er en passant de heer Sabbe op dat Duinkerken dus met hetzelfde probleem kampt als Vlaanderen. Een en ander zal, parallel met het door Europa gesubsidieerde project, zelf ook een paar miljard euro kosten. Richting Duinkerken moeten bijvoorbeeld 80 tot 90 bruggen aangepast worden.

Het nauwe overleg met de sector verloopt in gebruikersfora. Er vonden er al drie plaats: op 25 februari 2010 in Brussel, op 14 oktober 2011 in Parijs en op 28 november in Antwerpen. Op 18 april 2012 komen de vragen van het bedrijfsleven andermaal aan bod in Gent, tijdens een bijeenkomst die EESV organiseert met Voka, de Vlaamse Havenvereniging, Alfaport, en de Vlaamse zeehavens.

De Fransen gaan uit van het principe dat tol wordt geheven op de hele verbinding, waarbij de partners desnoods de tol virtueel in de plaats van de gebruikers betalen. Vlaanderen gaat niet akkoord met die grensoverschrijdende transfers. Een eventuele heffing moet dienen om een deel van de aanleg en de exploitatie op Vlaams grondgebied te financieren.

De heer *Leo Clinckers* antwoordt dat de economische verantwoordheid van een eventuele aanpassing van Bossuit-Kortrijk thans bestudeerd wordt, net als die van Roeselare-Leie, met het oog op de eventuele indiening van een Europees dossier in 2014. Het studiewerk is pas opgestart en zal ongeveer een jaar duren.

De gevraagde persoonlijke visie wenst hij niet te formuleren. De gepresenteerde studie noemt hij zeer inzichtelijk. Zij werd grensoverschrijdend uitgevoerd en voor de helft door Europa betaald. De resultaten zijn gevalideerd door een internationaal wetenschappelijk comité. Een bespreking in het kader van Flanders Port Area – en elders – zou nuttig zijn maar die beslissing komt hem niet toe. Dat geldt eveneens voor de uiteindelijke keuze, die politiek is.

De heer *Eric Van den Eede* attendeert op het belangrijke Waalse onderdeel: Seine-Schelde-Oost. In de Noord-Zuidverbinding zelf is Wallonië slechts partij voor 8 km Grensleie op één oever.

De heer *Leo Clinckers* belooft op de volgende vergadering van de Intergouvernementele Commissie te vragen naar het witboek

De heer *Huib van Essen* legt uit dat voor de verschillende modi de kosten berekend werden van zowel aanleg als onderhoud en beheer. Hij wijst erop dat spoor zoveel duurder uitkomt omdat een deel van de kosten voor de weg ten deel valt aan het personenverkeer. Ook die van de andere infrastructuur dalen als het aantal andere gebruikers toeneemt. De waarden zijn landelijke gemiddelden, al was voor Nederland meer informatie beschikbaar dan voor Vlaanderen en Wallonië.

Hij besluit dat het beprijzen van waterinfrastructuur een verandering in het denken vormt, die zich op dit moment breder voordoet, ook in Duitsland bijvoorbeeld. Voor wegvervoer is het inmiddels in heel veel Europese landen ingevoerd.

De heer *Ivan Sabbe* zag zijn vrees bevestigd dat een investering van miljoenen euro gegijzeld kan worden door de Fransen. Hij wijst erop dat het kanaal Cambrai-Duinkerken tot klasse VI behoort en dat de bruggen minder een probleem vormen doordat Duinkerken in de eerste plaats een bulkhaven is. Bovendien is het niet uitgesloten dat ze, nadat hun nieuwe kanaal is afgewerkt, vervolgens de voorkeur geven aan de aanpassing van die bruggen boven die van de Deule.

Aansluitend vraagt hij wanneer de Leie tot aan de grens bevaarbaar zal zijn tot 4500 ton. De aanpassing staat wel in het regeerakkoord maar in de begroting vindt hij haar niet terug.

De heer *Leo Clinckers* denkt dat 2017 haalbaar is. Vlaanderen stelt zich niet naïef op in de besprekingen met Frankrijk. De grensoverschrijdende samenwerking heeft alvast 20% Europese subsidies opgeleverd. Bovendien is de aanpassing van de Leie tot aan de grens op zich een zinvolle investering. Hij vult nog aan dat het vervolg in Frankrijk nergens tot een lagere klasse dan IV behoort en dat hij vertrouwen heeft in de voorgenomen verbetering.

De heer *Eric Van den Eede* vult aan dat Vlaanderen al 5 miljoen van de toegezegde 42 miljoen euro subsidies heeft ontvangen. Hij verzekert dat de EU met coördinator Karla Peijs de verrichtingen van de Intergouvernementele Commissie van nabij opvolgt; bovendien is haar rechtstreekse medewerker waarnemer bij het EESV. Europa zal niet aanvaarden dat een missing link kunstmatig in stand wordt gehouden, tegen zijn corridorconcept in. De spreker stelt zich voor dat het van de Fransen harde condities zal eisen in het kader van de volgende oproep 2014-2020.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, suggereert om de vraag over de kredieten aan de minister stellen.

De heer *Ivan Sabbe* hoopt mee dat Europa voor de Vlaamse kar kan worden gespannen.

De heer *Sas van Rouveroi* is verheugd over het overleg met de sector. Dat het witboek niet bekend is aan W&Z, verontrust hem wel. Het heeft immers tot doel economische actoren en territoriale belanghebbenden beter te betrekken in het project. Moet Vlaanderen niet iets soortgelijks doen?

De heer *Eric Van den Eede* begrijpt dat het witboek het resultaat is van regionale informatiebijeenkomsten die VNF organiseerde met de sectoren. Hij belooft dit maandag ter sprake te brengen.

De heer *Bart Van Malderen* denkt dat Vlaanderen al gewonnen heeft dat het zijn waterwegennet met Europese subsidies kan verbeteren. Hij erkent wel dat de ervaringen in financiële en energiesector leren dat het met hoge Franse heren kwaad kersen eten is. Alert blijven is aangewezen. Het klopt dat de Europese Commissie geen blijvende belemmering zal toestaan maar ook de tijd is een belangrijke factor. Men mag immers niet vergeten dat dit project mogelijk maakt om met Europees geld twee belangrijke Franse bekkens, Parijs en Rijsel-Roubaix, te verbinden. Hun zin om nadien het minder rendabele, laatste stuk uit te voeren, zal minder groot zijn.

Hij vraagt of de opbrengststudie, die Le Havre als grootste individuele winnaar oplevert, gevalideerd is en wie haar heeft uitgevoerd. Wat is het effect op de opbrengst van de Vlaamse zeehavens als de effectieve verbinding van Seine-Schelde op niveau Vb pas heel laat wordt gerealiseerd? Wat zou het gevolg zijn voor de hele Vlaamse economie?

De heer *Eric Van den Eede* attendeert op de samenwerking van de Seinehavens Le Havre, Rouen en Parijs in Haropa. Ook zij hebben belang bij de realisatie van de missing links. Verder legt hij uit dat het percentage van 10% baten niet alleen de havens maar de gehele economie betreft.

Complementair aan de tarifieringstudie is er nog een bijkomende, waarover afgelopen maandag door VNF een rapport naar de veertien betrokken havens werd opgestuurd voor commentaar. Er resten nog vijf jaar om de gepaste tarifiering vast te leggen in functie van de door de sector gewenste dienstverlening. Sensitiviteitsanalyse leert alvast dat door de forse stijging van granulaten en graanproducten het vrachtverlies voor die sectoren minder dan 10% zou bedragen. Er zijn nog heel wat creatieve scenario's denkbaar, zoals diversificatie volgens goederen of vaartijden.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Sas VAN ROUVEROIJ
Bart CARON,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

Alfaport	De federatie van havengebonden en logistieke ondernemingen
ANB	Agentschap voor Natuur en Bos
CO ₂	koolstofdioxide
EESV	Europees Economisch Samenwerkingsverband
EU	Europese Unie
IGC	Intergouvernementele Commissie
MER	milieueffectenrapport
MSCP	Marginal Social Cost Pricing
pps	publiek-private samenwerking
RFF	Réseau Ferré de France
RWS	Rijkswaterstaat
SNE	Seine-Nord Europe
SPW	Service public de Wallonie
TEN	Trans-Europees Netwerk
TEU	Twenty feet Equivalent Unit
VLM	Vlaamse Landmaatschappij
VNF	Voies navigables de France
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal NV

BIJLAGE 1:

Presentatie van
de heer Leo Clinckers

SEINE – SCHELDE

Algemene situering

- 1) Algemene situering
Wat is Seine – Schelde verbinding
- 2) Seine – Schelde in Vlaanderen
Stand van zaken van het project op heden
- 3) Studie tol (Frankrijk)
Stand van zaken

☐ Corridorstudie Amsterdam - Parijs



Waterwegen en Zeekanaal NV
weg van water



Medegefinancierd door de Europese Unie
Trans-Europees vervoersnet (TEN-T)

SEINE – SCHELDE

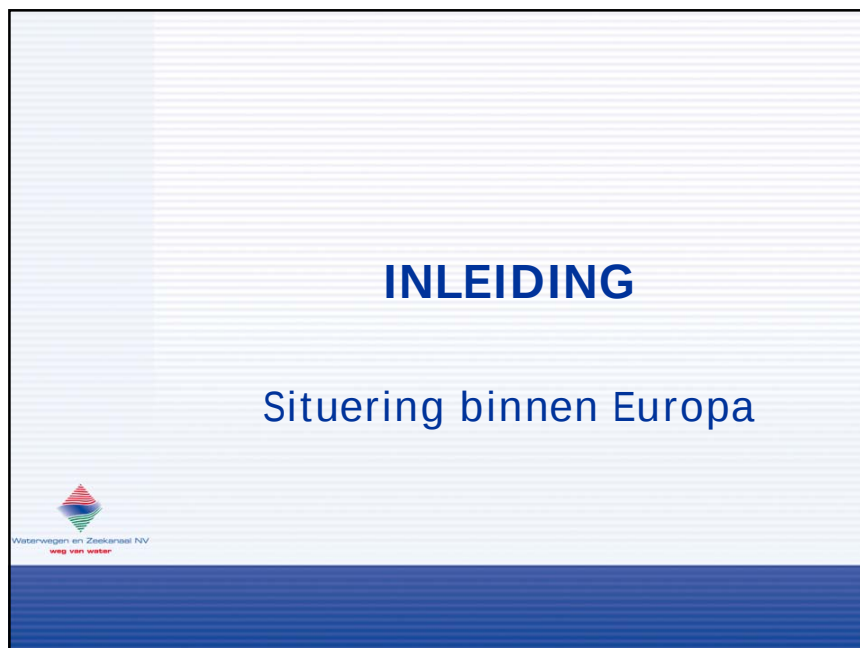
Algemene situering

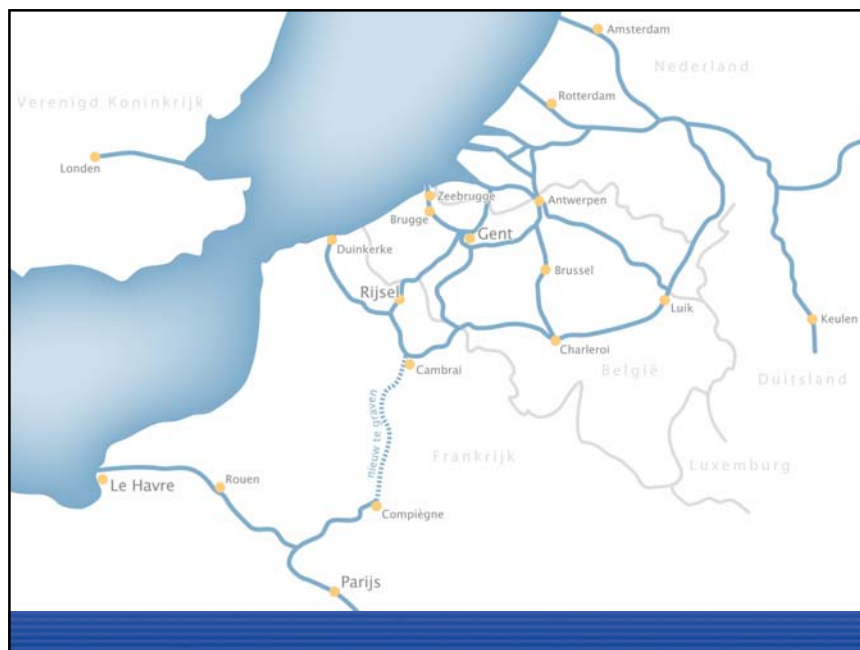


Waterwegen en Zeekanaal NV
weg van water



Medegefinancierd door de Europese Unie
Trans-Europees vervoersnet (TEN-T)





Uitvoeringsplan in Frankrijk

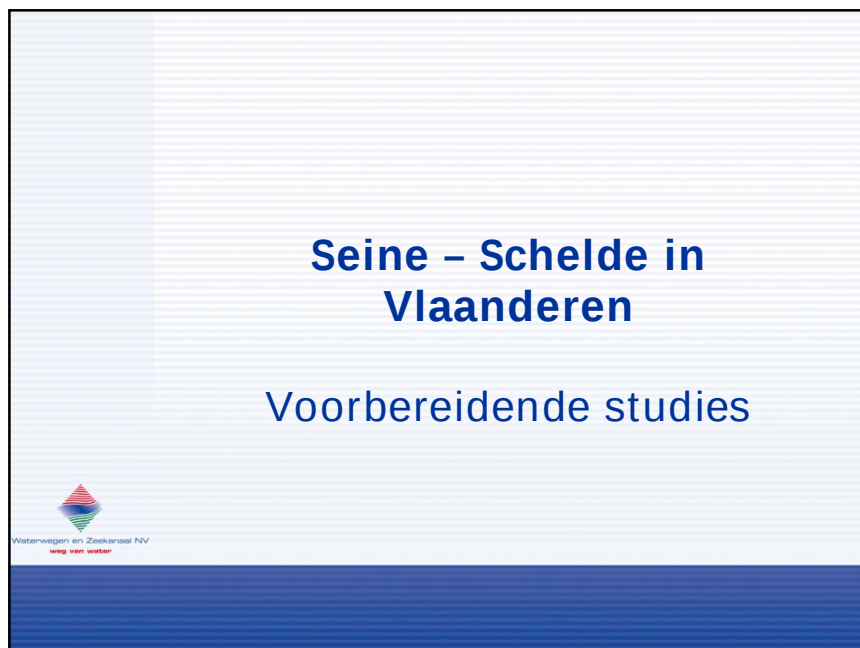
□ PPP

- “Dialogue compétitif”
 - ✓ 2011-2012
 - ✓ Vinci Concessions
 - ✓ Bouygues Travaux Publics

□ Uitvoering

- Meeste onteigeningen uitgevoerd
- Archeologisch onderzoek in uitvoering
- Eigenlijke werken
 - ✓ 2013 – 2017
 - ✓ Ruim 4 miljard euro





Voorstudie: trajectkeuze

- ❑ Kosten-effectiviteitsanalyse geplande infrastructuurwerken op Leie en Boven - Schelde (1996)
 - multi-criteria-analyse: voorkeur voor Leie op Vb
 - ✓ Rendabiliteit
 - ✓ Externe kosten
 - ✓ Ligging Rijsel
 - kosten-batenanalyse: economische haalbaarheid?



45 km rivier de Leie + 26 km kanalen



Conclusies economische studie

*Uitbouw Seine-Scheldeverbinding via Leie
tot 4.500 ton duwvaart klasse Vb
is interessante investering voor
Vlaanderen
maar
voorbij harde normalisering vraagt om
onderzoek naar maatregelen rond
rivierherstel Leie*



Rivierherstel Leie Vervolgstudies





Kernpunten herwaardering Leievallei

□ 1: implementatie Europese Kaderrichtlijn Water

➤ versterking rivierdynamiek (2027)

- ✓ aankoppeling, baggeren, uitgraven oude meanders
- ✓ vispassages aan stuwen / sluizen
- ✓ natuurvriendelijke oeeververdediging gekanaliseerde Leie



Ideeën herwaardering Leievallei

- ❑ 2: optimaliseren waterbeheer
 - gecontroleerd inschakelen oude meanders bvb. bij grote wassen
 - ✓ captatie en aftopping van wassen
 - ✓ berging van water in winterbed of stockage voor bij droogte
- ❑ 3: optimaliseren ruimtelijke kwaliteiten
- ❑ 4: optimaliseren historisch erfgoed in relatie met rivier
- ❑ 5: optimaliseren potenties i.v.m. recreatie



Binnenvaartluik in Vlaanderen

Verbeteren van de bevaarbaarheid tussen de Franse grens en de toegang tot de Schelde – Rijndelta (sluizen, bruggen, dwarsprofiel, aanlegplaatsen)



1. Bouw van nieuwe sluizen klasse Vb

❑ Dimensies sluis klasse Vb (185 x 11,40 m)

- Lengte: 230,00 m
- Breedte: 12,50 m
- Drempel: 4,70 m

❑ Comfortcapaciteit bestaande sluizen bij huidige bediening (24 uren per weekdag, gereduceerd in weekend)

- Harelbeke: 5,2 M ton/jaar
- Sint-Baafs-Vijve: 10 M ton/jaar



Afmetingen bestaande sluizen

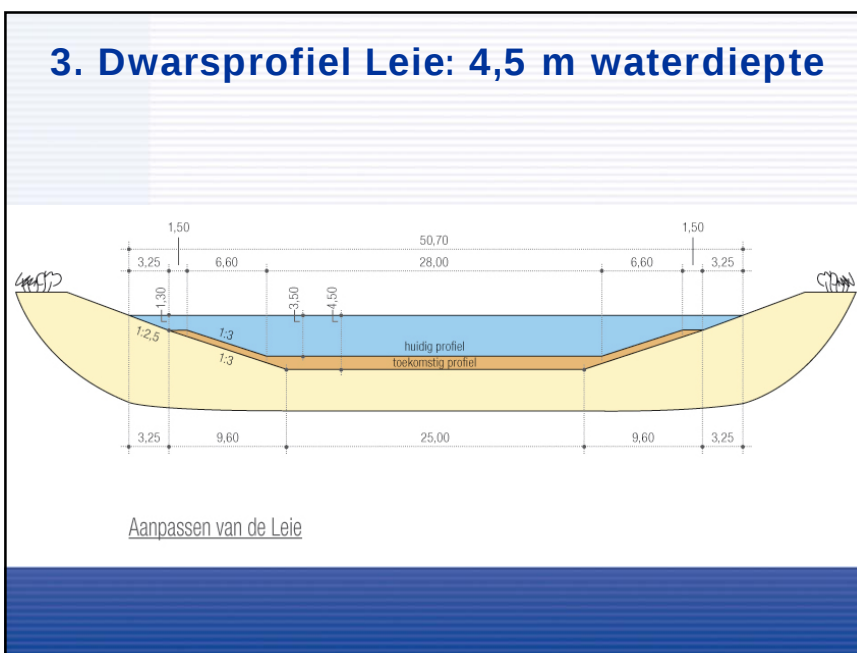
	Lengte	Breedte	Diepte
Evergem 2	230 m	25,0 m	5,00 m
Evergem 1	136 m	16,0 m	4,25 m
Sint-Baafs-Vijve	136 m	16,0 m	3,50 m
Harelbeke	115 m	12,5 m	3,50 m
Menen	195 m	12,5 m	4,50 m



2. Bruggen: 7 m vrije hoogte



3. Dwarsprofiel Leie: 4,5 m waterdiepte



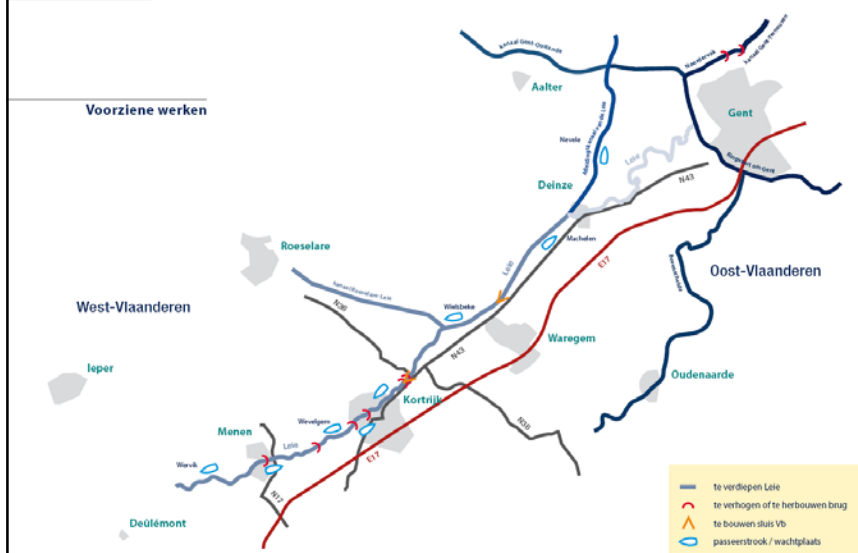
3. Dwarsprofiel Noordervak Ringvaart: bakprofiel



3. Dwarsprofiel Noordervak Ringvaart: bakprofiel



4. Leie en Afleidingskanaal: passeerstroken



Uitvoeringsplan in Vlaanderen

□ Werken W&Z

- Binnenvaart (239 miljoen euro)
 - ✓ kanalen van Gent tot Deinze: 2009 - ca 2014⁽¹⁾
 - ✓ rivier Leie van Deinze tot Wervik : 2012 – 2017 e.v.⁽¹⁾
- Rivierherstel (71 miljoen euro)
 - ✓ natuurvriendelijke oevers en vispassages:
 - 2007- 2015⁽¹⁾
 - ✓ aankoppeling, uitgraven en baggeren meanders:
 - mijlpalen 2021 en 2027⁽¹⁾

□ Andere initiatieven (vooral ANB)

- Inrichtingsplannen (37 miljoen euro)
 - ✓ 2009 – 2025⁽¹⁾



(1) Streefdata

BESLUITVORMING



Periode 2006 - 2008 Beslissing Vlaamse Regering van 16 juni 2006

- ☐ Neemt kennis geïntegreerd plan
- ☐ Vraagt verdere voorbereiding:
 - “vereiste studies”
 - gepast instrumentarium voor luik rivierherstel
 - MER-studies
 - landbouwstudie
 - subsidieaanvraag gezamenlijk met Wallonië en Frankrijk



Beslissing Vlaamse Regering van 13 juli 2007

- ☐ Principieel akkoord met uitvoering in periode 2009 – 2016
- ☐ OK voor subsidieaanvraag EU in kader van TEN
- ☐ Gemeenschappelijke aanpak met Wallonië en Frankrijk (+ Nederland)



Beslissing Vlaamse Regering van 18 juli 2008

- ☐ Akkoord voor oprichting Intergouvernementele Commissie
- ☐ Akkoord voor oprichting Europees Economisch Samenwerkingsverband
- ☐ Akkoord voor ondertekening verbintenissen bij financiële plan subsidiedossier



Relevante studies 2006 - 2008

- ☐ Landbouweconomisch onderzoek
- ☐ Ecohydrologische studie Leievallei
- ☐ Landschapsstudie Leievallei
- ☐ Plan – Mer globale project Seine Schelde: goedgekeurd op 14 augustus 2008



Europees subsidiedossier

- ☐ Beschikking 884/2004/EG
 - Seine – Schelde één van de dertig prioritaire projecten van het Trans-Europees Netwerk voor Transport (TEN-T)
- ☐ Beschikking tot toekenning van financiële bijstand van 15/12/2008, periode 2007-2013
 - voor Vlaanderen: 20% subsidies
 - deel van het binnenvaartluik
 - deel van het luik rivierherstel (vismigratie, oevers, aankoppeling meanders)



Periode 2009 – 2014

Vlaamse Regering 2009 - 2014

- ❑ Vlaams regeerakkoord
 - duurzaam investeringsplan
 - ✓ uitvoeren Seine-Scheldeverbinding
 - Vlaanderen in Actie, slimme mobiliteit en logistiek
 - ✓ verbeterde bereikbaarheid via de waterweg, prioritair werk maken van Seine-Scheldeproject



Vlaamse Regering 2009 - 2014

- ❑ Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken
 - schakels vervoersnetwerk optimaal beheren en uitbouwen
 - ✓ Seine-Schelde vanuit een integrale visie
 - scheepvaart op groot gabariet
 - herstel van door vroegere werken verloren gegane milieu- en landschappelijke waarden



Intergouvernementale Commissie (IGC)

- Opvolger van het Comité Seine – Schelde (opgericht op 24/11/05)
- Officieel in voege sinds 24/09/09
- Frankrijk, Wallonië en Vlaanderen
- Overleg over gemeenschappelijke aspecten zoals
 - kenmerken van de verbinding
 - modaliteiten voor verwezenlijking
 - exploitatievoorwaarden



Intergouvernementale Commissie (IGC)

- Analyseren van voorstellen voor oprichting van een Europees Economisch Samenwerkingsverband (EESV)
- Uitvoeren controletaak over EESV
- Analyseren voorstellen EESV:
 - de coördinatie van de financiering, studies, milieuprocedures en de werken
 - de voorwaarden voor harmonisering van de tariefstelling
 - de harmonisering van het trafiekbeheer (o.a. via RIS)



Beslissing Vlaamse Regering van 12 maart 2010

- ☐ Akkoord met statuten Europees Economisch Samenwerkingsverband (vanaf 12 april 2010 operationeel)
- ☐ Waterwegen en Zeekanaal NV verzekert Vlaamse vertegenwoordiging in Europees Economisch Samenwerkingsverband



Relevante studies 2009 - 2010

- ☐ Ontheffingsdossier Ringvaart om Gent – Noordervak
 - goedgekeurd op 21 maart 2009
- ☐ Ontheffingsdossier doortocht Wervik
 - goedgekeurd op 18 augustus 2009
- ☐ Project – Mer verdieping en lokale verbredingen van de Leie, Grensleie en Afleidingskanaal van de Leie:
 - goedgekeurd op 5 juli 2010



Relevante studies na 2010

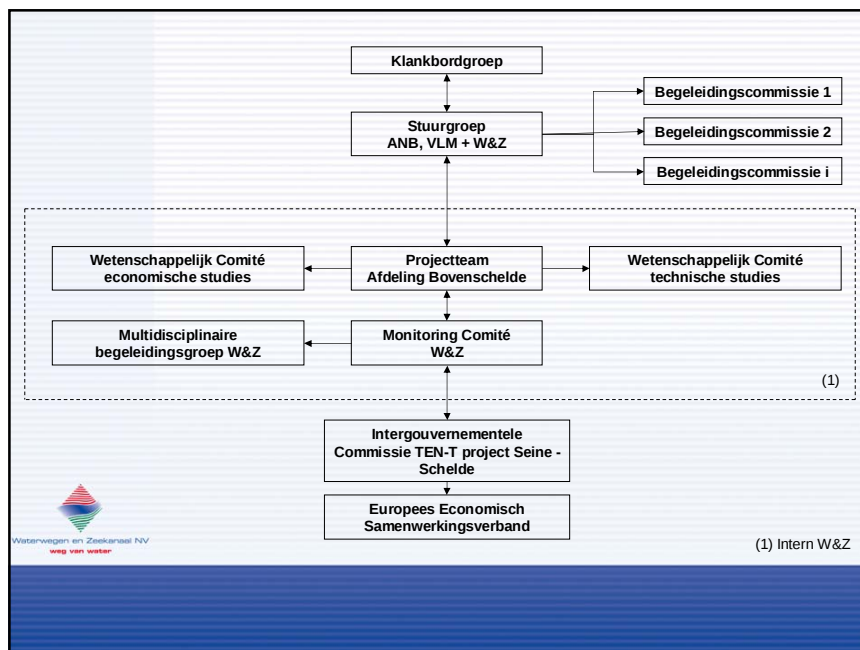
- ☐ Project – Mer sluis Sint – Baafs – Vijve
- ☐ Project – Mer sluis Harelbeke
- ☐ Project – Mer aankoppeling Leiemeanders



Beslissing Vlaamse Regering 17 december 2010

- ☐ Kennisname plan-Mer
- ☐ W&Z: coördinatie geïntegreerd plan Seine – Schelde + oprichting stuurgroep met ANB en VLM + klankbordgroep
- ☐ W&Z: uitvoering geïntegreerd plan (- ANB)
- ☐ ANB: uitvoering 500 ha watergebonden, terrestrische natuur
- ☐ VLM: uitvoering landbouweffectenrapport + oprichting grondenbank





Seine – Schelde

Meer informatie:
www.wenz.be/Projecten/seineschelde


 Medegefinancierd door de Europese Unie
Trans-Europees vervoersnet (TEN-T)

Waterswegen en Zeekanaal NV
weg van water

BIJLAGE 2:

Presentatie van
de heer Eric Van den Eede

SEINE – SCHELDE

Studie van de tolheffing Scenario's van tarifiering

Vlaams Parlement
Commissie Mobiliteit en Openbare Werken

15 maart 2012



Waterwegen en Zeekanaal NV
weg van water



Medegefinancierd door de Europese Unie
Trans-Europees vervoersnet (TEN-T)

Inleidende bemerkingen

- De studie tolheffing vertrekt van de voorbereidende Franse studies
- Werd door het Europees Economisch SamenwerkingsVerband (EESV) gevalideerd op 24.11.2010
- Vormt een eerste benadering en basis voor overleg met gebruikers en besluitvorming in betrokken landen/regio's
- Zal verder verfijnd worden in functie van de economische randvoorwaarden
- Is input voor de competitieve dialoog voor Seine-Nord Europe (SNE)
- Een paar slides zijn overgenomen uit de Franse studies



Waterwegen en Zeekanaal NV
weg van water

Besluitvorming t/m 2007 in Frankrijk i.v.m. de tol

- Sociaal - economische studie (2004) in overleg met de gebruikers
 - Tolheffing van toepassing op de 106 km van het kanaal Seine - Nord Europe (SNE): 1,75 €₂₀₀₀/t
- Interministeriële commissie Gressier (rapport juli 2006)
 - Deel van "subsidies" zoeken bij "begunstigde" landen, België en Nederland
- Ministeriële validatie van de tarifiering voor SNE in het dossier DUP(= verklaring van openbaar nut - november 2006)



3

Besluitvorming t/m 2007 in Frankrijk i.v.m. de tol

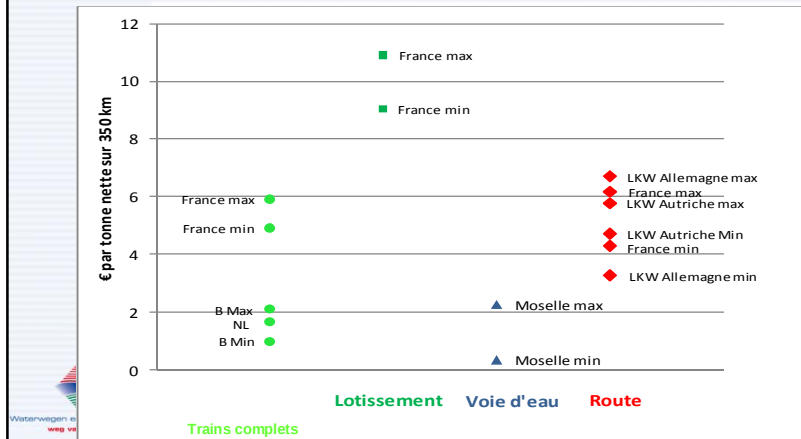
- Aanbeveling van de bijzondere commissie voor de harmonisering van de tarifiering in Europa **waarmee rekening gehouden wordt in de tarifieringstudie Seine-Schelde (2007) van 2,5 €₂₀₀₀/t over 350 km**
- Dit tarief werd vastgelegd na gesprekken tussen een speciale commissie met de gebruikers en meer bepaald met de vertegenwoordigers van de granulaatindustrie



4

Studie 2007

Vergelijking tussen de tolsystemen in Europa



Studie tolheffing, scenario's van tarifiering (2009 – 2010)

- De tarifiering van 2,90 €₂₀₀₇/t voor de verbinding is de actualisering van de waarde van 2,50 €₂₀₀₀/t die voorgesteld werd tijdens de studie van 2007
- Deze waarde stemt overeen met gemiddeld 30 % van het economische voordeel dat het project aan de gebruikers biedt
- Meer dan de helft van de economische voordelen komt de gebruikers ten goede, wat bijdraagt tot het concurrentievermogen van het vervoer via het water



Waterwegen en Zeekanaal NV
Weg van Water

Studie tolheffing, scenario's van tarifiering (2009 – 2010)

- Deze spilwaarde wordt aangepast op basis van de industrietak om het concurrentievermogen van de waterwegen te bevorderen
- Tarifiering voor het leeg doorvaren (voor bulkproducten) hangt af van de exploitatie- en onderhoudskosten (doorgang sluizen SNE)



7

Studie tolheffing, scenario's van tarifiering (2009 – 2010)

De tolvverschillen per goederencategorie dat op 25 februari 2010 aan het Gebruikersforum werd voorgelegd, maken het mogelijk om:

- De tarifiering te baseren op de marktkennmerken voor elke goederencategorie met de bedoeling om het concurrentievermogen van de waterwegen te bevorderen
- Groeimogelijkheden te bieden aan de waterwegen door zich te baseren op de historische trafiek:
 - Tarifiering lager dan de gemiddelde tolheffing voor goederen met sterke modale concurrentie, die op dit ogenblik weinig gebruik maken van de waterwegen en waarvan het groeipotentieel hoog ligt
 - Tarifiering hoger dan de gemiddelde tolheffing voor goederen met een hoog bijdragevermogen



8

Studie tolheffing, scenario's van tarifiering (2009 – 2010)

Op het Gebruikersforum van 25 februari 2010 werden de volgende engagementen aangegaan:

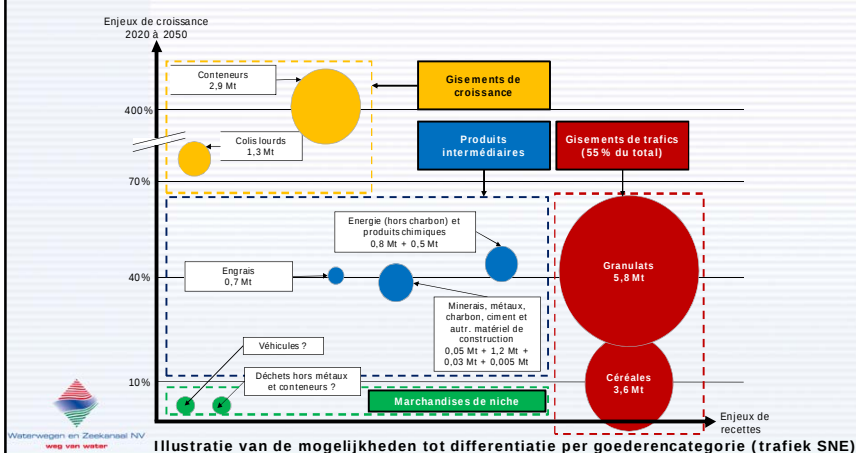
- De tarifiering zal verder verfijnd worden, in overleg met de gebruikers, tijdens de verdere voorbereidingsfase van het project
- Aanpassingen aan de economische realiteit blijven mogelijk tijdens de exploitatieperiode van het kanaal SNE
- De tarifiering zal ook in functie staan van het aangeboden dienstverleningsniveau



9

Studie tolheffing, scenario's van tarifiering (2009 – 2010)

De analyse van de trafiek benadrukt het belang van granulaten en graangewassen en de groeimogelijkheden voor containers



10

Studie tolheffing, scenario's van tarifiering (2009 – 2010)

uniforme
per

Er zijn drie tarifieringsscenario's bestudeerd: een scenario met tolheffing en twee scenario's met gedifferentieerde tolheffing goederencategorie (waarden in € 2007)

■ **Referentiescenario:** tol vastgelegd op de spilwaarde van 2,90 €/t over de hele verbinding

■ **Scenario 1:**

- Containers: 1,59 €/t (aanmoediging tot ontwikkeling van de trafiek, lagere tolheffing dan de spilwaarde)
- Bulk: 3,30 €/t (heffing gemiddeld 30% van de bijdragecapaciteit volgens de goederencategorie, tol 15% hoger dan de spilwaarde)



11

Studie tolheffing, scenario's van tarifiering (2009 – 2010)

■ **Scenario 2:**

- Landbouwproducten: 4,9 €/t
- Steenkool, petroleumproducten, ertsen, metalen, meststoffen: 4,3 €/t
- Granulaten, chemie: 3,4 €/t
- Cement, kalk, andere bouwmaterialen: 2,9 €/t
- Containers, transportmateriaal, diverse producten: 2 €/t

■ Deze scenario's baseren zich op een constante globale trafiek, met de bedoeling om de impact op de marktsegmenten te evalueren



12

Studie tolheffing, scenario's van tarifiering (2009 – 2010)

- **Scenario 1 is minder optimaal dan scenario 2:** de heffingen zijn meer aangepast aan de bijdragecapaciteit in scenario 2
- **Voor welk tarifieringsscenario men ook kiest, de percentages van de bijdragecapaciteit liggen, voor de meerderheid van de goederen, tussen 25 en 35 %, behalve voor granulaten en landbouwproducten**



13

Studie tolheffing, scenario's van tarifiering (2009 – 2010)

- **Granulaten: het aandeel van de heffing in de bijdragecapaciteit is hoger (> 40 %), ondanks een lagere heffing per tonkm** omwille van de vervoerskenmerken van dit soort goederen
 - Vooral gebruik van de corridor noord-zuid (delen met tarifiering)
- **Graangewassen: het aandeel van de heffing in de bijdragecapaciteit is lager (ca 20 %), ondanks een hogere heffing per tonkm** omwille van de transportkenmerken van deze goederen
 - Vervoer over korte afstanden
 - Bestemming zeehavens
 - Via de as Seine en een deel van het netwerk in het noorden dat geen tolheffing kent



14

Studie tolheffing, scenario's van tarifiering (2009 – 2010)

Discussies met de gebruikers over:

- Het gebruik van de waterwegen: hoe kunnen nieuwe industrietakken overtuigd worden om de waterwegen te gebruiken?
- Wat is de rol van de binnenhavens in de ontwikkeling van een multimodale logistieke organisatie?



15

Conclusies

Frans standpunt:

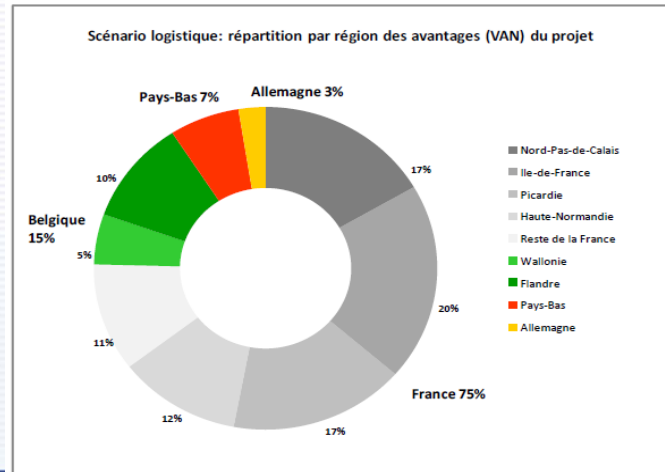
- De tolheffing wordt ingevoerd op de volledige verbinding tussen Conflans en Gent
- Indien alleen op Frans grondgebied, dan virtuele tol op overige secties via gewesten of havens
- Het economisch surplus in de betrokken zeehavens werd als volgt becijferd (in Mio EUR tot 2050)

<i>Franse havens</i>		<i>Havens Benelux</i>	
Le Havre	749	Antwerpen	575
Duinkerke	198	Rotterdam	427
Rouen	132	Gent	79
Totaal	1.079	Totaal	1.081



16

Conclusies



Conclusies

Vlaams standpunt:

- In de Intergouvernementele Commissie (IGC) heeft de Vlaamse afvaardiging meermaals voorbehoud geformuleerd omtrent een Vlaamse bijdrage en een extra tolheffing op Vlaamse waterwegen, als bijdrage aan de bouw en exploitatie van SNE
- Voor het aspect virtuele tol via de havens moet elke Vlaamse zeehaven, gelet op haar autonomie, haar eigen standpunt bepalen
- Akkoord om een meer gedetailleerde studie uit te voeren aangaande een eventuele virtuele tol, te betalen door de havens van Rotterdam, Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Brussel, Luik, Namen, Charleroi, Peco, Rijsel, Duinkerke, Parijs, Rouen en Le Havre

Seine – Schelde

Meer informatie:
www.seineschelde.be



Medegefinancierd door de Europese Unie
Trans-Europees vervoersnet (TEN-T)

BIJLAGE 3:

Presentatie van
de heer Huib van Essen

INTERNALISATION OF EXTERNAL COSTS
IN THE PRICING OF
THE TRANSPORT MODES

SEINE - SCHELDE
Studie corridor Parijs -
Amsterdam

Vlaams Parlement
Commissie Mobiliteit en Openbare Werken
15 maart 2012

 Medegefinancierd door de Europese Unie
Trans-Europees vervoersnet (TEN-T)

INHOUD

- Aanleiding van de studie
- Inventarisatie van kosten
 - Infrastructuurkosten
 - Externe kosten
- Internaliseringsscenario's
- Resultaten modellering
- Conclusies

 Medegefinancierd door de Europese Unie
Trans-Europees vervoersnet (TEN-T)

AANLEIDING VAN DE STUDIE

- Uitdagingen goederenvervoer
 - Congestie op de weg
 - Afhankelijkheid van fossiele brandstoffen
 - Milieuvervuiling en broeikasgasemissies
- Uitbouw Seine-Schelde verbinding
 - Modal shift van weg naar waterweg
 - Evenwichtiger gebruik van de modi
- Eurovignet Richtlijn en Witboek Transport: “de vervuiler betaalt” en modal shift



INTERNALISERING EXTERNE KOSTEN

Opdrachtgever studie:
EC – VNF – RFF – W&Z – SPW – RWS

Uitvoerders studie:
CE Delft – Alenium – Infrast – Herry
SETEC-STRATEC

Begeleiding studie door
wetenschappelijk comité
o.l.v. Prof. Emile Quinet

Gerealiseerd met 50% steun
van de Europese Unie



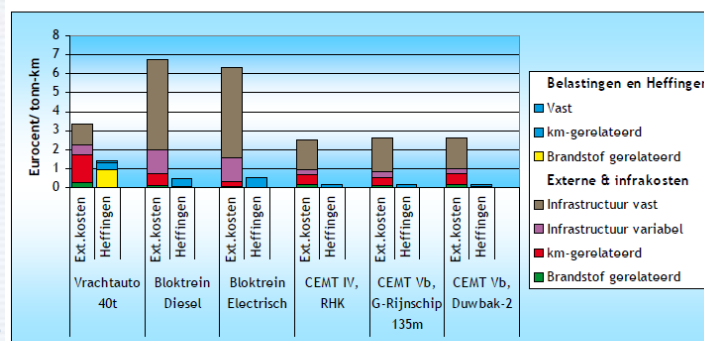
INVENTARISATIE VAN DE KOSTEN (1)

- Infrastructuurkosten en Externe kosten:
 - Weg, spoor en binnenvaart,
 - Voor NL, B en F, consistent gemaakt
 - Extern: Klimaat, luchtvervuiling, geluid, ongevallen, congestie en energieproductie
 - Corridorspecifieke waarden, in lijn met IMPACT handbook (2008): marginale kosten
- Bestaande belastingen en heffingen:
 - Voertuigbezit, tol, km-heffingen en vignettes, energiebelastingen en subsidies



INVENTARISATIE VAN DE KOSTEN (2)

Vergelijking van kosten en belastingen/heffingen voor bulktransport op de corridor Parijs-Amsterdam in 2007

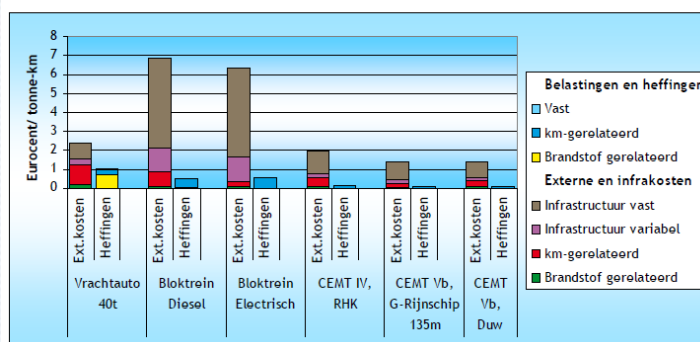


NB: De km-gereleerde externe kosten hebben betrekking op ongevallen, geluid, luchtvervuiling, congestie en verlies aan biodiversiteit. Brandstofgereleerde externe kosten omvatten klimaatverandering en emissies van brandstof- en elektriciteitsproductie.



INVENTARISATIE VAN DE KOSTEN (3)

Vergelijking van kosten en belastingen/heffingen voor containertransport op de corridor Parijs-Amsterdam in 2007



NB: De km-gerelateerde externe kosten hebben betrekking op ongevallen, geluid, luchtvervuiling, congestie en verlies aan biodiversiteit. Brandstofgerelateerde externe kosten omvatten klimaatverandering en emissies van brandstof- en elektriciteitsproductie.

ONDERZOCHE SCENARIO'S

- Referentiescenario
 - Realisatie Seine-Schelde project tegen 2017
 - Geen nieuwe beleidsinitiatieven
 - Behoud bestaande subsidies spoor en waterweg
- Internaliseringsscenario's (5):
 - Realisatie Seine-Schelde project tegen 2017
 - Bijkomende beleidsinitiatieven voor internalisering kosten (goederen)transport
 - Géén verlaging bestaande brandstoftaksen
 - Gebruik inkomsten voor financiering infrastructuur

INTERNALISERINGSSCENARIO'S (1)

- Scenario 1: MSCP
 - Internalisatie van externe kosten voor alle modi
 - Eerder theoretisch scenario
- Scenario 2: Eurovignet - basis (enkel weg)
 - Extra heffing wegverkeer (geluid, lucht, congestie)
 - Meest realistische scenario op korte termijn
- Scenario 3: Eurovignet - plus (alle modi)
 - Scenario 2 + marginale kost spoor en waterweg
 - Realistisch scenario op korte-midellange termijn

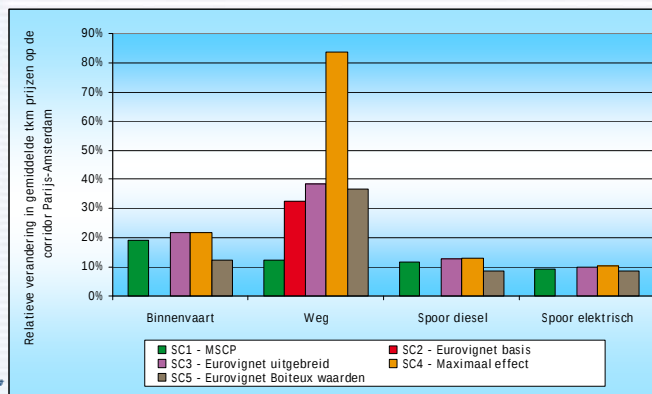


INTERNALISERINGSSCENARIO'S (2)

- Scenario 4: Doelgerichte tarifiering
 - Modal shift van weg naar spoor/waterweg
 - Substantiële reductie van de externe kosten
 - Weg: dekking van kosten x 2
 - Spoor/waterweg: marginale kosten
- Scenario 5: Eurovignet - plus -Boiteux
 - Scenario 3, maar met Franse referentiewaarden

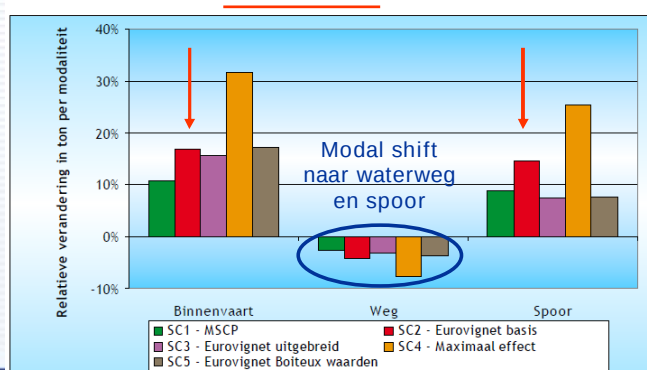


INTERNALISERINGSSCENARIO'S (3): KOSTEN PER TKM



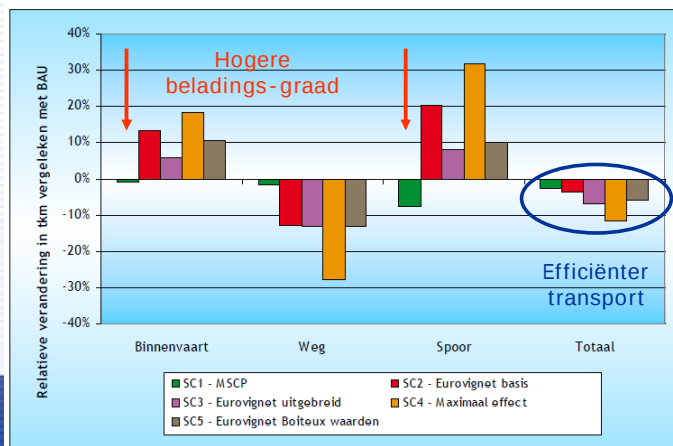
RESULTATEN SCENARIO'S: trafiek (1)

Relative veranderingen in het aantal vervoerde ton in 2020 in vergelijking met BAU



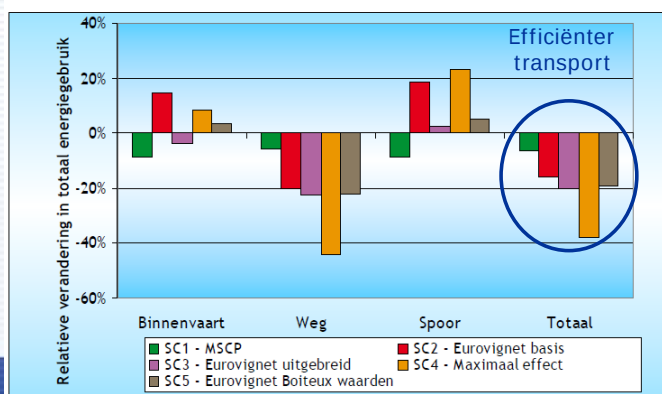
RESULTATEN SCENARIO'S: trafiek (2)

Relatieve veranderingen in het aantal tonkilometers voor de gehele corridor in 2020 in vergelijking met BAU.



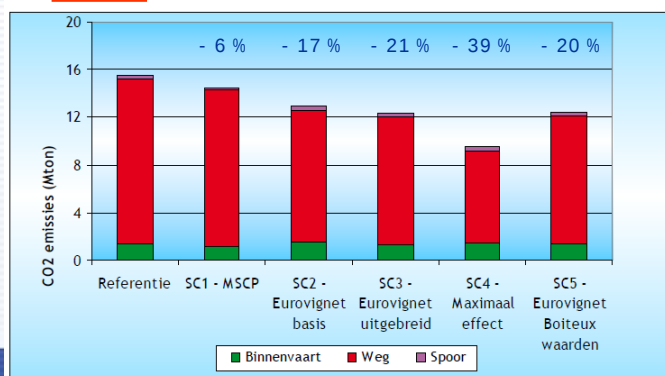
RESULTATEN SCENARIO'S: energie

Relatieve veranderingen in energieverbruik per transportmodaliteit in 2020, vergeleken met BAU



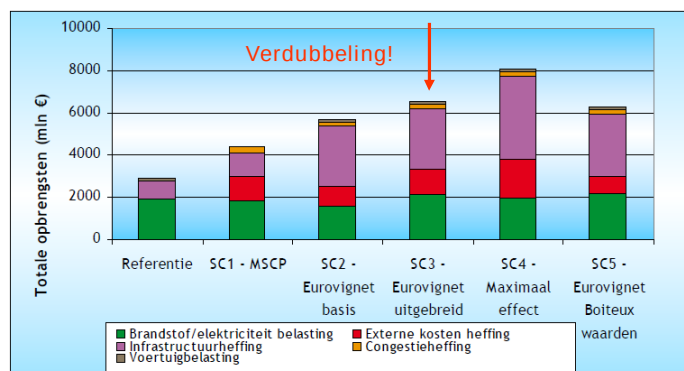
RESULTATEN SCENARIO'S: CO₂

Totale CO₂-emissies (well-to-wheel) in 2020



RESULTATEN SCENARIO'S: opbrengst

Totale opbrengsten van belastingen en heffingen op het langeafstandsvrachtvervoer op de corridor in 2020



CONCLUSIE

- Internalisering van de externe kosten leidt tot verbetering van het transportsysteem
 - Reductie van emissies (vervuiling en klimaat)
 - Modal shift van weg naar waterweg en spoor
 - Overheidsinkomsten
- Korte termijn: heffingen voor wegverkeer voor kosten van infrastructuur, geluid en luchtvervuiling
 - Mogelijk binnen huidige Eurovignetrichtlijn
 - Technisch mogelijk
- Lange termijn: alle externe kosten en vervoerswijzen
- Past goed in 2050 visie van Witboek Transport
- Aanscherping emissiestandaarden binnenvaart nodig

