



HAALBAARHEIDSTUDIE SEINE-SCHELDE WEST

SEINE-SCHELDE WEST BINNEN HET VLAAMSE HAVENBELEID

Oprichtgever: Waterwegen en Zeekanaal NV, Afdeling Bovenschelde

Documentnummer: 8101-5191-152-05

Versie: 05

Datum: 12-03-09



DOCUMENTINFORMATIE

Titel	Haalbaarheidsstudie Seine-Schelde West
Subtitel	Seine-Schelde West binnen het Vlaamse Havenbeleid
Titel kort	SSW Nota Havenbeleid
Opdrachtgever	Waterwegen en Zeekanaal NV, Afdeling Bovenschelde
Documentnummer	8101-5191-152-05

DOCUMENTGESCHIEDENIS (BOVENSTE RIJ IS HUIDIGE VERSIE)

Versie	Datum	Opmerkingen
05	12-03-09	Definitieve versie

DOCUMENTVERANTWOORDELIJKHEID

Auteur(s)	Datum	Handtekening
Michiel Dockx, Ewald Wauters	16-12-08	

BESTANDSINFORMATIE

Bestandsnaam	P:\PROJECTEN\80-8101 HAALBAARHEIDSSTUDIE SEINE-SCHELDE WEST\5-OUTPUT\51-RAPPORTEN\5191 BIJKOMENDE NOTA'S HAALBAARHEIDSSTUDIE\DEFINITIEVE VERSIE\8101-5191-152-05 NOTASSWHAVENBELEID_DEF.DOC
Aanmaakdatum	16/12/2008
Laatste bewaring	18/03/2009

INHOUD

0	Voorwoord	i
1.	Vlaams havenbeleid: Algemeen Kader	1
1.1	Het havendecreet	1
1.2	Flanders Port Area.....	1
1.3	Strategische visienota Vlaamse Havens.....	3
2.	Vlaams (haven)beleid en hinterlandontsluiting	5
3.	Ontsluiting van de kusthavens via Seine-Schelde West	7
4.	Besluit	12

0 VOORWOORD

Deze nota heeft tot doel het project 'Seine-Schelde West' te kaderen in zijn beleidscontext, meer in het bijzonder in het havenbeleid. Daarbij wordt achtereenvolgens ingegaan op het Vlaamse havenbeleid in het algemeen, de hinterlandontsluitingen van de kusthavens in het Vlaamse beleid en tenslotte Seine-Schelde West. Hiermee wordt het beleidskader geschetst dat uiteindelijk heeft geleid tot de haalbaarheidsstudie Seine-Schelde West.

1. VLAAMS HAVENBELEID: ALGEMEEN KADER

Vlaanderen is vier zeehavens rijk. Zij hebben, evenals Vlaanderen, een unieke ligging: zeer centraal in Noordwest-Europa en op het knooppunt tussen de zee en een zeer groot hinterland. Dit schept enorme mogelijkheden voor de industrie en voor de handel. Veel bedrijven kunnen niet draaien zonder de grondstoffen die via de havens worden aangevoerd. Aangezien onze economie een zeer open economie is, hangen veel bedrijven ook voor hun export af van de havens. In feite wordt heel de wereld een gemakkelijk bereikbaar afzetgebied voor de productie in Vlaanderen, België en de buurlanden dank zij de performantie van de havens. Tenslotte is ook het belang van de havens voor de consument zeer groot. West-Europa is nu eenmaal in belangrijke mate afhankelijk van de import van goederen allerhande geproduceerd over de ganse wereld. Een heel assortiment goederen kan maar pas in de Vlaamse huiskamers terechtkomen nadat ze de havens gepasseerd zijn. De Vlaamse havens zijn de poorten van en naar de rest van de wereld.

De werkgelegenheid in de havens is zeer groot (ruim 250.000 mensen). Dat komt erop neer dat bijna één op de negen jobs in Vlaanderen rechtstreeks of onrechtstreeks iets met de havens te maken heeft. De toegevoegde waarde die rechtstreeks of onrechtstreeks door de Vlaamse havens werd gegenereerd, bedroeg in de voorbije periode jaarlijks ruim 27 miljard euro, dit is bijna één zevende van het bruto regionaal product van Vlaanderen.

1.1 Het havendecreet

De Vlaamse Overheid bezit sinds 1 januari 1989 de bevoegdheid over het ganse zeehavenbeleid¹. Gezien de uiterst belangrijke socio-economische impact van de zeehavens op de Vlaamse economie, is ook het belang van het havenbeleid bijzonder groot. Vandaar dat de Vlaamse Overheid meteen na de regionalisering gestart is met de opmaak van een havendecreet. Dit concretiseerde zich in het decreet van 2 maart 1999 *'houdende het beleid en beheer van de zeehavens'*²

Dit decreet legt de basis voor een vernieuwd havenbeleid, waarin door middel van een globale visie de totaliteit van het maritieme aanbod in Vlaanderen wordt geoptimaliseerd.

Het uitgangspunt in het havendecreet met betrekking tot de financiering van haveninfrastructuur en van de maritieme toegangswegen is dat de Vlaamse Overheid verantwoordelijk is voor het vrijwaren van de maritieme toegankelijkheid en de aanleg en instandhouding van basisinfrastructuur van de Vlaamse zeehavens. Daartegenover staat dat de havenbesturen een grotere verantwoordelijkheid krijgen inzake de aanleg van commerciële infrastructuur.

1.2 Flanders Port Area

De concurrentie tussen Europese zeehavens om de ladingstromen aan te trekken, zal toenemen. Deze toenemende concurrentie is een gevolg van een reeks externe ontwikkelingen, zoals de internationale markt van het goederenvervoer, de strategische investeringen van buitenlandse havens, de schaalvergroting in het maritiem vervoer in het

¹ Dit zeehavenbeleid omvat openbare werken, waterwegen en aanhorigheden, loods- en bebakeningsdiensten van en naar de havens en de reddings- en sleepdiensten op zee.

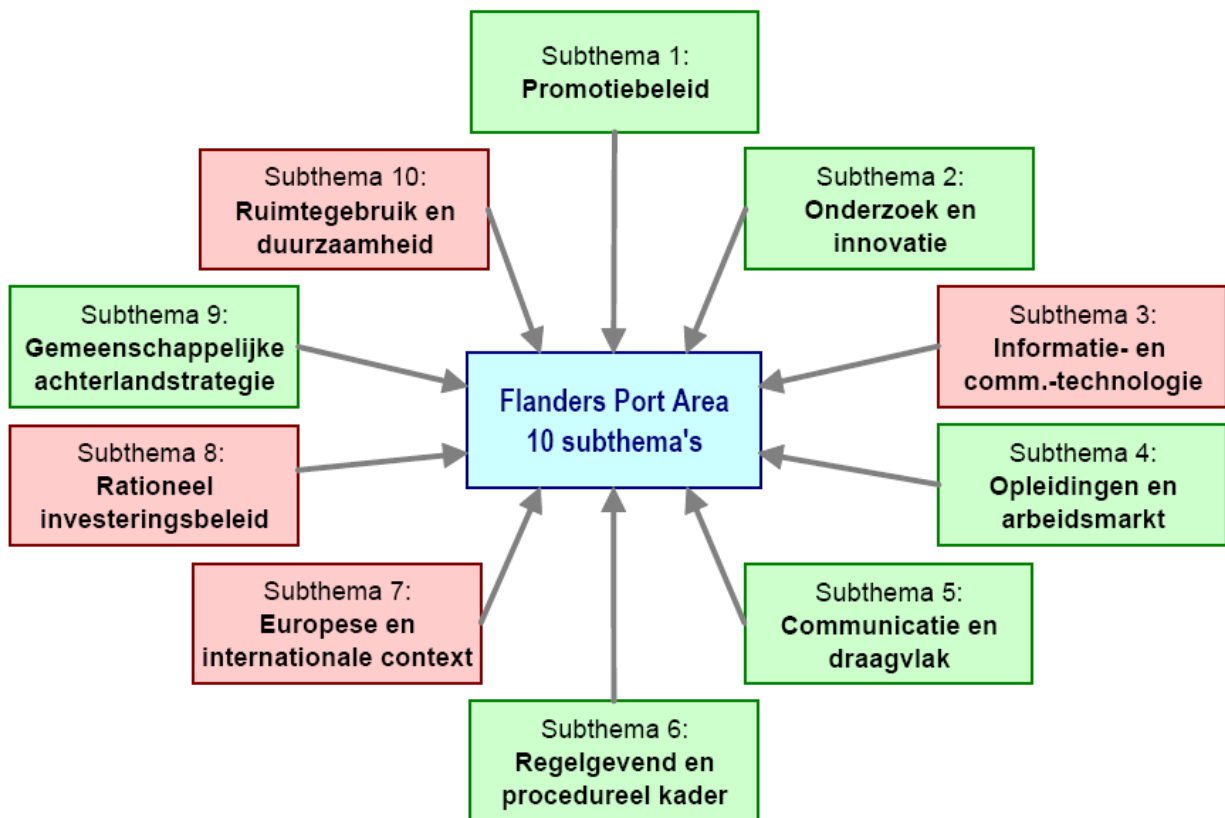
² Dit 'Decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens' werd op 8 april 1999 gepubliceerd in het Belgisch staatsblad.

algemeen en in het containertransport in het bijzonder, de vorming van internationale logistieke netwerken en niet in het minst de hoge waarde van de havens in de economie en de werkgelegenheid. Elke regio wil dan ook deze meerwaarde uit de havens in zijn eigen regio maximaliseren.

De Vlaamse havens zijn ergens ook concurrenten van elkaar, al was het maar via hun klanten die als rederijen, goederenbehandelaars en logistieke bedrijven onderling concurrenten van elkaar zijn. Maar de havens hebben ook verscheidene gemeenschappelijke punten: de zoektocht naar arbeidskrachten, het imago dat beter kan, de nood aan performante informatie- en communicatienetwerken, de behoefte aan goede ontsluiting van en naar het hinterland. In die zin is concurrentie iets dat zich ook in belangrijke mate afspeelt tussen Nederlandse, Duitse, Franse en Vlaamse havenregio's. Wordt concurrentie op deze schaal bekeken, dan is de bundeling van krachten voor een aantal belangrijke dossiers en kwesties zeker aangewezen. Vanuit deze vaststelling sluiten samenwerking en concurrentie tussen de Vlaamse havens elkaar niet uit.

Om deze bundeling van krachten concreet te organiseren, is in 2007 een concept en platform uitgewerkt door de overheid, de havenbesturen en de privésector: Flanders Port Area.

- Flanders Port Area is **een beleidsinitiatief** dat de minister bevoegd voor havens heeft genomen, samen met de havens en de sector, om vanuit de Vlaamse overheid een structurele ondersteuning te bieden voor de eigen dynamiek van de vier Vlaamse havens.
- Flanders Port Area is **een programma van een hele reeks actiepunten** die samenhangen met verschillende subthema's zoals promotiebeleid, onderzoek en innovatie, communicatie en draagvlak, regelgevend en procedureel kader, enz. Het grootste deel van de 10 geselecteerde subthema's zal een concrete uitwerking krijgen op korte termijn.
- Flanders Port Area is tenslotte **een merknaam** die gebruikt kan worden als ondersteuning van gezamenlijke initiatieven van de Vlaamse havens inzake promotie, communicatie en versterking van het maatschappelijk draagvlak. De merknaam "Flanders Port Area" is ondersteunend en komt niet in de plaats van de individuele merknamen van de Vlaamse havenbesturen.



Figuur 1 Subthema's van Flanders Port Area

1.3 Strategische visienota Vlaamse Havens

De ambities van Flanders Port Area werden binnen het Vlaams beleid verder vorm gegeven in de 'strategische visienota Vlaamse Zeehavens' (2007). Deze nota bevat de beleidsmatige vertaling van zowel de strategische planningsprocessen voor de havens als de Lange Termijnvisie voor het Zeehavenbeleid. Het is een richtinggevend kader voor de uitvoeringsfase van het havenbeleid. Belangrijk aspect is dat er beleidsdomeinoverschrijdend wordt gewerkt. Voor de huidige legislatuur worden de strategische thema's concreet vorm gegeven. Volgende strategische thema's komen aan bod:

- Verzekeren van een toekomstgerichte en economisch verantwoorde toegankelijkheid van de Vlaamse zeehavens
- Verbeteren van de multimodale hinterlandontsluiting, interportuaire verbindingen en intermodale overslagfaciliteiten
- Zorgen voor voldoende en tijdig beschikbare haventerreinen
- Aansporen tot intensievere samenwerking tussen de Vlaamse zeehavens
- Bevorderen van innovatieve concepten en processen in haventechnologie en havenlogistiek

- Zorgen voor een stimulerend investeringsklimaat en aantrekkelijke vestigingsfactoren in de Vlaamse zeehavens

2. VLAAMS (HAVEN)BELEID EN HINTERLANDONTSLUITING

Het **mobilitéitsbeleid** van de Vlaamse Regering is er op gericht de binnenvaart te bevorderen ten behoeve van een betere mobiliteit in Vlaanderen, alsook de hinterlandontsluiting van de zeehavens te versterken.

Het stimuleren van de binnenscheepvaart als volwaardig alternatief van het vervoer van goederen over de weg wordt - naar analogie met het Europese beleid³- als beleidspunt door de Vlaamse regering hoog in het vaandel gedragen.

In de beleidsvoornemens zoals geformuleerd in het **Mobiliteitsplan Vlaanderen** (2003) werd reeds allusie gemaakt op het feit dat om in de toekomst tot een groter gebruik van de binnenvaart op het hoofdwatwegennet⁴ te komen, een aantal infrastructurele belemmeringen weggewerkt dienen te worden.

Deze belemmeringen hebben zowel betrekking op specifieke knelpunten, onvoldoende doorvaarbreedte of -diepte, onvoldoende hoogte van bruggen, werking van sluizen, onvoldoende overslagcapaciteit enz. waardoor een ononderbroken doorvaart van schepen niet het hele jaar door mogelijk is.

In het **regeerakkoord** (2004-2009) van de Vlaamse Regering werd opgemerkt dat niet alleen de toegankelijkheid aan zeezijde, maar ook de ontsluiting van de havens aan landzijde zowel over de weg, het water als het spoor, de nodige aandacht dient te krijgen.

'Bij deze hinterlandontsluiting van de zeehavens dient aandacht te worden besteed aan de modal shift naar de binnenvaart en het spoor' luidt het aanvullend bij de Vlaamse beleidsoptie. Een modale verschuiving van het goederenvervoer van wegvervoer naar de meer milieuvriendelijke transportmodi binnenvaart en spoor is dan ook duidelijk één van de strategieën in het Vlaamse vervoersbeleid om een meer duurzaam transportsysteem te verwezenlijken.

Er worden op verscheidene beleidsniveaus - Europees, federaal en Vlaams - talrijke maatregelen genomen om spoorvervoer, binnenvaart en intermodaal vervoer met spoor en binnenvaart te bevorderen. Deze maatregelen variëren van de voorziening van infrastructuur, over subsidies tot algemene promotie.

In het kader van 'Flanders Port Area' worden bijvoorbeeld actiepunten met betrekking tot een gemeenschappelijke achterlandstrategie uitgewerkt die kaderen in een verbeterde hinterlandontsluiting en een modale verschuiving aan landzijde. Deze actiepunten gaan in de richting van het afstemmen van marktprospectie en watergebonden grondbeleid op de binnenwateren met die in de havens.

³ Europese Commissie, 2001, Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010 : tijd om te kiezen, COM (2001), 370; Europese Commissie, 2006, NAIADES, Navigation and Inland Waterway action and Development in Europe. Dit actieplan wordt geïmplementeerd via Platina (Platform for the Implementation of Naiades).

⁴ Het hoofdwatwegennet, zoals gedefinieerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, verzorgt de verbindingen van (inter)nationaal en Vlaams niveau. Naast zijn (inter)nationale verbindende functie ontsluit het hoofdwatwegennet de belangrijkste economische knooppunten zoals de Zeehaven van Antwerpen en Gent, het economische netwerk van het Albertkanaal, de omgeving van Kortrijk enz.. +/- 97 % van de huidige trafiek via de binnenvaart wordt op deze verbindingen gerealiseerd.

In de '**Strategische Visienota voor de Vlaamse Zeehavens**' wordt nogmaals de noodzaak van een multimodale ontsluiting voor de havens herhaalt. Meer bepaald wordt het optimaliseren van de hinterlandverbindingen naar voor geschoven. Seine-Schelde West wordt hier expliciet vermeld.

De beleidsbrief '**Beleidsprioriteiten 2007 – 2008 Havens**' stelt dat er gewerkt wordt aan concrete projecten ter ontsluiting van de Vlaamse zeehavens. Onder deze categorie vallen ook de projecten aangaande de ontsluiting van de haven van Zeebrugge via estuaire vaart, het Seine-Scheldeproject en de ontsluiting van de kusthavens via binnenvaart (Seine-Schelde West).

3. **ONTSLUITING VAN DE KUSTHAVENS VIA SEINE-SCHELDE WEST**

In de bindende bepalingen van het **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen** (conform het besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 1997, bekrachtigd voor wat de bindende bepalingen betreft bij decreet van 17 december 1997) wordt gesteld *dat de verbinding van de kusthavens van Oostende en Zeebrugge met het hoofdwatwegennet als een hoofdwatweg beschouwd wordt*.⁵ Deze aansluiting beantwoordt echter vooralsnog niet aan de eisen van een hoofdwatweg.

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV)⁶ wordt het hoofdwatwegennet gedefinieerd als volgt:

- het Albertkanaal;
- het Kanaal Gent-Terneuzen;
- de Schelde-Rijnverbinding;
- de Zeeschelde en Boven-Schelde;
- de Ringvaart om Gent;
- de Leie en het Afleidingskanaal van de Leie tot in Merendree.

De omschrijving van het hoofdwatwegennet in het RSV komt overeen met het Vlaamse gedeelte van het Trans-Europese vervoersnet voor watwegen dat werd vastgelegd door een Beschikking van het Europees Parlement en de Raad⁷. Vanuit de kusthavens zijn de meest nabijgelegen aanknooppunten op het hoofdwatwegennet, zoals hierboven omschreven, de volgende:

- de monding van de Westerschelde;
- het Kanaal Gent-Terneuzen;
- het Kanaal Gent-Brugge-Oostende, opwaarts van de kruising met het Afleidingskanaal van de Leie in Merendree.

Dit betekent dat het project van de verbetering van de binnenvaartontsluiting van de kusthavens een verbinding met de kwaliteiten van een hoofdwatweg dient te realiseren met één van deze drie aanknooppunten. In het RSV worden geen expliciete minimumeisen voor een hoofdwatweg bepaald. Er wordt enkel vastgesteld dat het Vlaamse hoofdwatwegennet grotendeels voldoet aan de 'in Europees verband beschreven minimumklasse IV'⁸. Het Besluit van de Conferentie van de Europese Ministers van Transport

⁵ Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement LIN, AROHM, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, Brussel, 1998, p592.

⁶ Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, Deel 3 Bindende bepalingen, p. 592.

⁷ Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een Trans-Europees vervoersnet (Publicatieblad nr. L228 van 9 september 1996).

⁸ Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, Deel 2 Gewenste ruimtelijke structuur, p. 510.

uit 1992 gaat iets verder.⁹ Hierin wordt aanbevolen dat een profiel van minimaal Klasse Vb zou gevolgd worden bij de modernisering of aanleg van waterwegen met een internationaal belang. Dit betekent dat de vaarweg moet geschikt zijn voor duwkonvoeien met een lengte tot 185m (twee duwbakken in rij), een diepgang van 2,8m en een vrije doorvaarthoogte onder bruggen van 7m (drie lagen containers). Op basis van een analyse van de bovenvermelde Europese beslissingen en van de op lange termijn voorziene uitbreidingsplannen in Duitsland, Frankrijk en Nederland lijkt Klasse Vb een minimale eis bij de aanleg van een nieuwe hoofdwaterweg.¹⁰

Het RSV verordent verder dat drie alternatieven moeten onderzocht worden om de bestaande aansluiting op het peil van een hoofdwaterweg te brengen:

- Verbetering van het kanaal Gent-Brugge;
- Verbinding tussen Zeebrugge en het Kanaal Gent-Terneuzen;
- Uitbouw van de kustvaart op de Scheldemonding.

Als invulling van deze bindende bepalingen liet de Administratie Waterwegen en Zeewezen van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap in 2001 een '**Maatschappelijke Impactstudie**', kortweg MaIS, uitvoeren. In het onderzoek werden de ruimtelijke en economische opportuniteiten gezamenlijk onderzocht en werden de prioriteiten bepaald. Op basis hiervan worden de alternatieven beoordeeld.

De primaire doelstelling van de ontsluiting is het verbeteren van de binnenvaartverbinding tussen de kusthavens en het hoofdwaterwegennet. In de evaluatie werd echter niet enkel het effect op de ontsluiting beschouwd, maar ook andere effecten die relevant zijn in het kader van de algemene doelstelling 'duurzame ontwikkeling'. Daarbij werd niet enkel gekeken naar de mogelijke negatieve impacts op sociaal, cultureel, economisch en milieugebied, maar werd gezocht naar opportuniteiten op deze vier gebieden die zich voordoen naar aanleiding van de realisatie van het betrokken alternatief. Hierbij werd tevens gesteld dat de mogelijke nieuwe ontsluiting bij voorkeur een positief effect heeft op de waterhuishouding in het gebied.

Tijdens de uitvoering van het onderzoek werd evenwel duidelijk dat de MaIS op zichzelf geen eenduidige keuze tussen de drie alternatieven toeliet. De reden is dat de optimale keuze voor een verbeterde binnenvaartontsluiting en de maatschappelijke waarde ervan afhankelijk was van een aantal fundamentele beleidskeuzes, die voorafgaandelijk dienen te worden gemaakt, en die buiten het kader van de MaIS lagen. Het gaat hier om algemene beleidsrichtingen op het niveau van het Vlaamse Gewest op de domeinen van ruimte, mobiliteit, economie en milieu. Bijgevolg heeft het onderzoek van de alternatieven in de MaIS geen eenduidige, onvoorwaardelijke optimale oplossing voor de binnenvaartontsluiting van de kusthavens opgeleverd. Zij heeft wel oplossingen aangeduid, die in functie van een bepaald Vlaams ruimtelijk-economisch-milieubeleid optimaal kunnen zijn. Met andere woorden, bij elke beleidsrichting hoort een optimale ontsluiting, en deze is niet noodzakelijk voor elk beleid gelijk.

⁹ Resolution No. 92/2 on new classification of inland waterways. De Europese Conferentie van Transportministers (ECMT) is een ruimer verband dan de Europese Unie, en omvat ook andere landen uit West- en Centraal-Europa.

¹⁰ Zie MaIS, Aanvulling eerste inventarisatierapport, 1 oktober 2000, pp. 81-82f.

Het ontwerp van Seine-Schelde West sluit aan bij ontwikkelingsschets 5 uit de MaIS, met dien verstande dat gekozen werd voor een minder breed profiel. Op deze wijze werd tegemoetgekomen aan één van de voornaamste knelpunten voor deze verbinding, nl. de aanzienlijke grondoverschotten en de bijhorende kostprijs. Een aantal andere randvoorwaarden die in de MaIS worden vooropgesteld zijn intussen gerealiseerd (bv. sluis van Evergem) of gepland (Seine-Scheldeverbinding).

In de **'Langetermijnvisie voor het Vlaamse Zeehavenbeleid'** (2005) wordt vastgesteld dat de binnenvaartontsluiting van de kusthavens -Zeebrugge en Oostende- een beperkt gabariet en capaciteit heeft waardoor ze slechts in beperkte mate hun hinterlandvervoer via de binnenvaart kunnen afwikkelen.

Het aanbieden van een multimodale ontsluitingsinfrastructuur is dan ook één van de actiepunten die in het strategisch plan van de zeehaven van Zeebrugge (2004) naar voren komt. Het plan beschrijft de gewenste ontwikkeling van het zeehavengebied van Brugge en Zeebrugge op korte (5 jaar), middellange (10 tot 15 jaar) en lange termijn (30 jaar). In overeenstemming met de bepalingen van het (ontwerp-) Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt in de loop van de planperiode (2000 – 2030) een modal shift nagestreefd met een aanzienlijke vermindering van het aandeel van het wegverkeer (minstens 5%). Tevens stelt het strategisch plan dat in de toekomst een groeiend aandeel van de waterweg wenselijk is.

Voorts blijkt dat door de aard van de trafieken in Zeebrugge, de containers de belangrijkste goederencategorie zijn waarvoor duidelijke verschuivingen van modal split verwacht kunnen worden. Het plan argumenteert dat spoor en waterweg elk eigen troeven en mogelijkheden hebben en dat ze op vlak van containervervoer ook deels concurrenten zijn. Er wordt geconcludeerd dat om het aandeel wegvervoer te beperken, best geopteerd wordt om zowel het spoor als de waterweg een reeks stimulansen te geven.

In het Mobiliteitsplan Vlaanderen 2001 werd reeds opgemerkt dat de Vlaamse overheid een optie had genomen om de Leie te laten fungeren als schakel in de Seine-Scheldeverbinding. De verbeteringswerken op de Leie dienden alzo een grote prioriteit gegeven te worden. Geargumenteed werd dat het hinterland dat op termijn via de Leie met schepen uit grotere scheepsklassen bediend zal kunnen worden en zich tot diep in Noord-Frankrijk en zelfs tot in Parijs zou kunnen uitstrekken.

“De verbinding tussen het Seinebekken en het Scheldebekken zal het markt bereik van de Vlaamse zeehavens nog vergroten. Zij komen alzo op een scharnier te liggen van twee grootschalige Europese waterwegassen: oost-west (Rijn-Donau) en noord-zuid (Seine-Schelde-Rijn). De Seine-Schelde verbinding is één van de prioritaire projecten voor de realisatie van het trans-Europese vervoersnetwerk” stelt de langetermijnvisie voor het Vlaamse Zeehavenbeleid.

In het **Vlaamse Regeerakkoord** van 2004 werd nogmaals aangestipt dat in het raam van goed nabuurschap er gewerkt diende te worden aan een oplossing voor de dossiers van de verdieping van de Westerschelde, de aanleg van de IJzeren Rijn en de Seine-Scheldeverbinding.

Concreet werd in het akkoord dan ook de belofte gedaan de invulling te voorzien van de missing links in het wegen-, waterwegen- en spoorwegnet. De lijst van missing links omvat onder andere, zoals reeds in juni 2001 in de ontwerpnota Binnenvaart van het Mobiliteitsplan Vlaanderen opgenomen, voor het kanaal Gent-Oostende en de aansluiting op de haven Zeebrugge 'de ganse sectie Brugge tot aan de kruising met het Afleidingskanaal van de Leie'.

In de **beleidsvoornemens van het Vlaamse Mobiliteitsplan** (2003) werd dit onder de titel "Uitbouw van het hoofdwaterwegennet conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen - Subactie wegwerken grote knelpunten hoofdwaterwegennet" voor Seine-Schelde op volgende wijze geconcretiseerd:

- *Verruimen van de doortocht van de Leie in Kortrijk (Klasse IV):* De werken aan de Leie in de doortocht Kortrijk zijn, op de doortocht Wervik na, de laatste kalibreringswerken om de Leie bevaarbaar te maken voor 1350 tonschepen (klasse IV). Door deze kalibreringswerken zal het hinterland kunnen bediend worden door schepen uit een grotere scheepsklasse, en zal het hinterland op termijn via de uitbouw van de Seine-Scheldeverbinding kunnen uitgebreid worden tot heel Noord-Frankrijk.

De prioriteiten in de periode 2008-2012 liggen bij volgende projecten:

- *Aansluiting van de haven van Zeebrugge via het Aflleidingskanaal van de Leie:* Het verbreden en verdiepen van het Aflleidingskanaal van de Leie over zijn gehele lengte afwaarts van het kanaal Gent-Oostende is één van de mogelijke scenario's van de ontsluiting van de havens van Zeebrugge en Oostende naar het hinterland. Scheepvaart met 4500t schepen (Klasse Vb) is dan mogelijk. Een alternatief op 9000t (Klasse VI), waarbij ten dele het Aflleidingskanaal van de Leie wordt gevolgd, is eveneens nog ter studie. Een ander mogelijk scenario is de optimalisatie van het kanaal Gent-Brugge waarbij evenwel slechts 1350t (Klasse IV) scheepvaart mogelijk wordt.
- *Aanpassen van de doorvaartbreedte van het kanaal van Gent naar Brugge:* Het kanaal Gent-Brugge is tussen Gent en Beernem deels op 1350 ton (Klasse IV) en deels op 2250 ton (Klasse Va) gekalibreerd. Tussen Beernem en Brugge zijn er afwisselend stroken van 300/600 ton en van 2250 ton. Door het instellen van een éénrichtingsverkeer is er scheepvaart tot 1.350 ton (Klasse IV) mogelijk. Wat betreft het kalibreren van de 300/600 ton gedeelten tussen Beernem en Brugge, wordt concreet slechts gedacht aan het verbreden tot Klasse IV. Hierin zitten vervat: het herbouwen van de brug van Steenbrugge en de aanpassing van haar omgeving om een vlotte doorgang van de scheepvaart te garanderen (en een betere oplossing voor het wegverkeer eveneens ondertussen te realiseren), evenals de kalibrering van de overige gedeelten. Afhankelijk van de beslissing over de ontsluiting van de haven van Zeebrugge (en Oostende) zal al dan niet in de aanpassing van het kanaal van Gent naar Brugge worden geïnvesteerd.
- *Verruimen van de Leie, in het vak Kortrijk-Ringvaart, naar de Klasse Vb:* Eenmaal de werken tot uitbouw van de Leie voor de klasse IV beëindigd zijn (zie hoger), kan de Leie, in het vak Kortrijk-Ringvaart, worden verruimd naar de Klasse Vb. Evenwel zal een éénrichtingsverkeer voor deze klasse Vb schepen worden ingesteld. Hiermede wordt het Europese project Seine-Schelde tot stand gebracht en sluit het Vlaamse waterwegennet op volwaardige wijze aan bij het waterwegennet tot Parijs. De in dit project voorziene werken houden vooral de bouw van aangepaste kunstwerken (sluizen en bruggen) in en omvatten geen herbouwen van de werken voorzien in het kader van het verruimen van de doortocht van de Leie in Kortrijk (Klasse IV).

In de '**Strategische Visienota voor de Vlaamse Zeehavens**' wordt het ontbreken van een volwaardige binnenvaartverbinding als een zwakte van de haven van Zeebrugge aangehaald.. Seine-Schelde West wordt hier expliciet vermeld als project waaraan binnen de legislatuur verder zal worden gewerkt..

Dat het werk nog niet voltooid is, werd duidelijk bij voorlezing van de **Septembeerklaring 2008** door minister-president Peeters. Hierbij kwam naar voren dat er verdere stappen zullen worden gezet bij de uitvoering van het Seine-Schelde-project waardoor het Vlaamse waterwegennetwerk een aansluiting vindt op het Seine-bekken voor de binnenvaart.

“De mogelijke ontsluiting van de kusthavens via de binnenvaart wordt verder onderzocht, in het bijzonder via de opmaak van een gebiedsvisie en plan-MER voor het project “Seine-Schelde-West”. Het gaat dus, zowel op de weg als op het water, vooruit met de missing links, maar ook in het laatste jaar van deze legislatuur moeten nog belangrijke stappen worden gezet”.

4. BESLUIT

Zoals blijkt uit al het voorgaande is de ontsluiting van de kusthavens voor de binnenvaart een belangrijke prioriteit in het Vlaamse beleid. Sinds de goedkeuring van het RSV in 1997 is de hinterlandontsluiting van de kusthavens steeds opnieuw aan bod gekomen in uiteenlopende beleidsplannen. Zowel binnen het mobiliteits-, het haven als het ruimtelijk beleid wordt de noodzaak voor een volwaardige verbinding van de kusthavens met het hoofdwaterwegennet bevestigd.