

seine SCHELDE

HET GROOTSTE BINNENVAART-
PROJECT VAN EUROPA



EESV SEINE SCHELDE
ACTIVITEITENVERSLAG 2018

**EEN NETWERK
VAN SAMENWERKING
VOOR DE VALORISATIE
VAN DE WATERWEG**

EDITORIAAL

SEINE-SCHELDE IS EEN INDUSTRIEEL PROJECT TEN DIENSTE VAN DE ECONOMIE VAN VERSCHILLENDE FRANSE, VLAAMSE EN WAALSE REGIO'S.

Met zijn logistieke en industriële installaties langs de waterweg en de binnenhavens, is de waterweg de eenvoudigste en voordeligste mobiliteitsoplossing die in Europa en de rest van de wereld de zeehavens met de grote agglomeraties en productiecentra verbindt.

Met zijn 1100 km en zijn netwerk van multimodale platformen draagt het Seine-Scheldenetwerk bij tot de economische ontwikkeling en doet het mee het bruto binnenlands product van 56 miljoen Europese burgers in Normandië, Ile-de-France, Grand-Est, Hauts-de-France, Vlaanderen en Wallonië stijgen. Het biedt voordelige en duurzame logistieke oplossingen voor de ondernemingen van de verschillende industriële netwerken (bouw, hout, staal, auto, landbouwindustrie, chemie, afvalverwerking, grootdistributie). Voor de 200 steden met meer dan 20.000 inwoners die zich in de onmiddellijke nabijheid van dit netwerk bevinden, is dit een toegang tot goederenverkeer zonder opstoppingen, een opening naar Europa en een nieuw concurrentievermogen op het vlak van export.

HOE SCHEPT HET SEINE-SCHELDENETWERK WAARDE?

Het feit dat er langs het water grond beschikbaar is, is de voornaamste hefboom om waarde te creëren; er wordt een grootschalig logistiek aanbod ontwikkeld en indien nodig ook een aanbod voor de productie en opslag van hernieuwbare energie. Ondernemingen in Europa (Nederland, Duitsland, Vlaanderen, Wallonië, Frankrijk), maar ook in de Verenigde Staten en China kunnen zo genieten van een duurzaam groter concurrentievermogen (korte en directe afzetkanalen met minder overslag, schaalvergroting en mutualisering van de stromen, levering "just in time"). Doordat deze oplossingen over heel het

Seine-Scheldenetwerk verspreid zijn, spelen ze ook in op de uitdaging om congestie in de stad en op de grote verkeersassen aan te pakken, en beperken ze de uitstoot van het transport, nu de gevolgen voor het klimaat op onze planeet almaar meer voelbaar zijn. Als de werken uitgevoerd zullen zijn, komen er in deze regio's in de industrie en logistiek meer dan 50.000 banen bij, meer bepaald in de landbouwindustrie (primaire en secundaire verwerking van landbouwproducten) en de bouw (kringlooeconomie en prefabricatie langs de waterweg), in de scheepsbouw en het toerisme. Tot slot wordt het netwerk een gedeelde ruimte met tal van gebruiksmogelijkheden, ook voor vrijetijdsbesteding, en een kostbaar reservaat voor biodiversiteit, zeker nu het behoud van het milieu een topprioriteit is geworden.

WAAROM IS WATERBEHEER IN HET SEINE-SCHELDENETWERK ZO BELANGRIJK VOOR DE IMPLEMENTATIE VAN HET SEINE-SCHELDENETWERK?

We hebben het thema «water» verder uitgediept, omdat waterbeheer de kern vormt van onze business en mee het succes van het project bepaalt. Het Seine-Scheldenetwerk zal in de gebieden waar het doorheen stroomt, een aanzienlijke massa water in beweging brengen. En dat in een periode waarin de opwarming van de Aarde het risico op hoogwater en waterstress, maar ook de milieuproblematiek doet toenemen. De manier waarop het Seine-Scheldenetwerk en zijn reservebekkens ontworpen werden, maakt de vaaromstandigheden voor de schepen veiliger in geval van waterstress, maar hoogwater vereist met name op de Seine een specifiek beheer. Daarom is het van het hoogste belang dat gezamenlijke oplossingen worden doorgevoerd om het beheer van deze watermassa en periodes van hoogwater te optimaliseren, en wij werken daaraan actief samen met onze Vlaamse en Waalse partners.

AANBOD VAN ECONOMISCHE EN DUURZAME LOGISTIEKE OPLOSSINGEN VOOR DE ONDERNEMINGEN VAN DE VERSCHILLENDE INDUSTRIËLE NETWERKEN

WELKE STAKEHOLDERS ZIJN BIJ HET EESV SEINE-SCHELDE BETROKKEN OM DEZE WAARDE TE SCHEPPEN?

De effecten van het Seine-Scheldeproject (vermaasd netwerk en nieuw dienstenaanbod 24 uur per dag en 7 dagen per week) zijn doorslaggevend om een nieuw en beter presterend logistiek aanbod te kunnen opbouwen waarbij regio's, havens, scheepsbevrachters en transportondernemers betrokken zijn en waardoor de steden in de buurt van het netwerk de kans krijgen om hun prioriteiten inzake stadsbeleid aan te passen en zo deze vlotte en competitieve band duurzaam aan te halen.

Of het nu gaat om stedelijke logistiek, de landbouwindustrie of de bevoorrading van grote stedelijke werven, zoals de Grand Paris Express en de Olympische Spelen van 2024, of de bevoorrading van de werken aan het Kanaal Seine-Noord-Europa: modulaire en gemengde industriële oplossingen waarbij deze actoren uit de verschillende industrietakken betrokken zijn, moeten voordelig en performant zijn in een uitgesproken bundelingslogica.

WELKE VOORUITGANG EN RESULTATEN VOOR SEINE-SCHELDE IN 2018?

Het projectbeheer of het projectbestuur werd in het begin van het jaar geconsolideerd toen de Société du canal Seine-Nord Europe lid werd van het EESV Seine-Schelde. De partners werkten in 2018 nog nauwer samen: de Europese TEN-T Days in het Sloveense Ljubljana in maart, het Europees jaar van het intermodaal vervoer, de economische uitwisseling tussen Frankrijk en Vlaanderen in september in Parijs, de ondertekening op 19 november van vorig jaar van het internationale Grensleie-verdrag en op het einde van het jaar, de gesprekken met het Europees Rekenhof.

De ontwikkeling van industriële samenwerkingsakkoorden kwam in een stroomversnelling om een veel meer geïntegreerd logistiek aanbod uit te werken, ook voor het voor- en natransport.

De fasen die in 2018 werden afgerond, met de projecten Watertruck+ en Multiregio, kaderen in een nieuwe logica van mutualisering en kringlooeconomie die nooit eerder zo dicht bij de regio's en steden stond. De invoering van het Seine-Scheldenetwerk is ook een fantastische accelerator voor innovatie: hoe ziet het schip van de toekomst eruit, hoe moeten mensen voor de beroepen van morgen worden opgeleid om de binnenvaart te beheren?

De Europese Unie steunt dit project, dat van 1993 dateert, sinds 2004 en overweegt om die steun voor de periode 2021-2027 nog uit te breiden. Mettertijd wordt er nog meer van gedachten gewisseld om van het netwerk een heuse hefboom voor economische ontwikkeling te maken. Zo zal ook het wetsontwerp inzake mobiliteit voor de komende tien jaar in Frankrijk een weg uitstippelen voor de financiering van de infrastructuur en nieuwe relaties met de regio's; de rol van de binnenvaart en het spoor zal nog worden versterkt en de logistiek zal in de mobiliteitsplannen van de agglomeraties en landelijke gebieden opgenomen worden.

WELKE MOGELIJKE ACTIES OVERWEGEN DE LEDEN VAN HET EESV SEINE-SCHELDE VOOR 2019?

Dit jaar gaat de aandacht eerder naar de samenstelling van een globaal aanbod en de invoering in de watergebonden infrastructuur van oplossingen voor economische ontwikkeling. Sommige thema's zullen sterker naar voren worden geschoven, zoals de voorzieningen langs waterwegen en de productie van hernieuwbare energie; op dat vlak bestaat de idee erin, om naar zelfvoorziening te streven en op langere termijn zelfs een positief energienetwerk te creëren. Verder zal het project ons er ook toe aanzetten om na te denken over kwesties als de stedenbouwkundige aspecten van de waterweg en het gebruik daarvan.

Nicolas BOUR

Projectleider van het EESV Seine-Schelde & Directeur Europese verbindingen en innovatie bij VNF

INHOUDSOPGAVE

HFDST. 1 HET SEINE-SCHELDENETWERK, SCHEPPER VAN VERBINDINGEN EN DUURZAME WAARDEN 06-29

- 1- COLLECTIEVE BELANGEN 08-13
- 2- EEN GEZAMENLIJKE VISIE EN GEDEELDE DOELSTELLINGEN..... 14-19
- 3- REALISATIE IN SAMENWERKINGSVERBAND 20-29

HFDST. 2 HET BEHEER VAN DE WATERVOORRAAD, EEN ESSENTIEEL BELEIDSDOMEIN VOOR SEINE-SCHELDENETWERK 30-39

- 1- DE UITDAGINGEN INZAKE EEN GECONTROLEERD
EN OVERLEGD WATERBEHEER..... 32-35
- 2- WAT DE ACTOREN VAN HET SEINE-SCHELDENETWERK TOT NOG TOE
HEBBEN BIJGEDRAGEN..... 36-39

HFDST. 3 TERUGBLIK OP DE VOORNAAMSTE VORDERINGEN IN 2018 40-47

- 1- ONTWIKKELING VAN
HET PROJECTBEHEER..... 42-43
- 2- DE VORDERINGEN VAN DE STUDIES
EN DE WERKZAAMHEDEN..... 44-47

CONCLUSIE VOORUITZICHTEN VOOR 2019 48-51



Kanaal Seine-Noord-Europa - Brug over de RD40
© Lavigne Cheron Architectes



HFDST. 1

HET SEINE-SCHELDENETWERK, SCHEPPER VAN VERBINDINGEN EN DUURZAME WAARDEN

Het Seine-Scheldeproject is in de eerste plaats een project dat bruggen bouwt. Het moet bevolkingen, regio's en individuele en collectieve belangen verenigen rond één en dezelfde idee: van het netwerk een logistieke en industriële cluster maken die geïntegreerd wordt door de Europese binnenvaart, economische, sociale, ecologische en culturele impact heeft, de hele economie van het netwerk dynamischer maakt en de levenskwaliteit van de burgers aanzienlijk verbetert. 2018 was het jaar waarin de dialoog met alle stakeholders (burgers, gemeenschappen, ondernemingen) werd uitgediept om te bouwen aan de oplossingen van morgen en geleidelijk aan de doelstellingen van het Seine-Scheldenetwerk te verwezenlijken.



1 - COLLECTIEVE BELANGEN

EEN PROJECT TEN DIENSTE VAN DE MOBILITEIT EN HET VERKEER IN EUROPA

Het Seine-Scheldenetwerk, dat de regio's Normandië, Ile-de-France, Grand-Est, Hauts-de-France, Vlaanderen en Wallonië met elkaar zal verbinden, is een project ten dienste van de mobiliteit van goederen en personen in Europa. Doordat het de Noord-Europese logistieke ruimte uitbreidt, kadert het netwerk in het Europese beleid voor de ontwikkeling van negen multimodale corridors, voorbode voor de invoering van een trans-Europees, centraal netwerk voor multimodaal transport tegen 2030. Het wordt aanzien als het prioritaire project voor de Europese multimodale corridor Noordzee/Middellandse Zee en is op zich alleen al goed voor 15% van de investeringen voor de waterweg in het kader van het programma van de Financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen 2014-2020 van de Europese Unie. In een context die gekenmerkt wordt door de toename van het verkeer, kan met dit netwerk een belangrijk verkeersknelpunt in Frankrijk en Noord-Europa weggewerkt worden en kan de capaciteit inzake verkeer en logistieke ontwikkeling in de gebieden waar het doorheen loopt, worden verdubbeld. Het project, dat nog steeds de expliciete steun krijgt van de Europese Unie, heeft in 2018 een sprong vooruit gemaakt: Frankrijk heeft zijn engagement bevestigd door de realisatie van het Kanaal Seine-Noord-Europa op te nemen in het ontwerp van de Loi d'Orientation des Mobilités (Wet mobiliteitsoriëntatie).

EEN ACCELERATOR VOOR DE ONTWIKKELING VAN DE REGIO'S

Het Seine-Scheldenetwerk is in de eerste plaats een ontwikkelingsproject. Het zal de voornaamste industriële, logistieke en handelscentra van het Noorden van Europa verbinden met de Europese productie- en consumptiezones van de grote agglomeraties, de grote zeehavens aan het Kanaal en de Noordzee en het hinterland. Op die manier zal het bijdragen tot de cohesie en inrichting van de regio's, de grote stadscentra beter bereikbaar maken en de industriële netwerken mee een economische duw in de rug geven. Het netwerk schept immers de omstandigheden die nodig zijn opdat er om en op de waterwegen een ecosysteem

ontstaat dat de regio's op internationale, nationale, regionale, departementale en lokale schaal tal van opportuniteiten biedt voor de creatie van rijkdom, duurzame tewerkstelling, levenskwaliteit, toekomst ... Op economisch vlak voert het netwerk een logistiek continuüm in dat de binnenhavens en industriële installaties langs waterwegen versterkt voor alle waterwegen op groot gabarit en voor sommige takken verbonden met het netwerk van kleinere waterwegen, die ze met de grote zeehavens verbinden. Daardoor bevordert het de industriële ontwikkeling, met name in Frankrijk, waar het deel uitmaakt van de heroveringsstrategie die de Conseil National de l'Industrie in september 2017 lanceerde met de oprichting van de Comités stratégiques van 18 industriële netwerken, maar ook in 2018 in de regio's, met de 143 «territoires d'industrie».

De voornaamste netwerken zijn de landbouw en de landbouwindustrie, de chemische en groene industrie, de bouw, de recyclage, de staal- en automobielenindustrie, de grootdistributie, de voedingsmiddelenindustrie en de postorderverkoop. De geplande Loi d'orientation des mobilités zet de steden in de buurt van het Seine-Scheldenetwerk (goed voor meer dan 60% van de steden met meer dan 20.000 inwoners in het Franse departement Nord en in de Benelux) ertoe aan om hun economische groei te stimuleren door in hun stedenbouwkundige documenten oplossingen voor goederenverkeer over water of spoor op te nemen. Op termijn zou zo langs het water een heuse «industriële corridor» kunnen ontstaan, vergelijkbaar met die van het Albertkanaal tussen Antwerpen en Luik. Het Seine-Scheldenetwerk zou ook gevolgen moeten hebben voor het rivier-toerisme. Dat is onder meer het geval op langere termijn, met grote cruiseschepen die hun activiteit zien groeien met in Frankrijk alleen al meer dan 10 miljoen passagiers per jaar. Daar komen ook nog eens de «maatschappelijke» gevolgen bij, door de rol die de waterweg speelt op het vlak van inrichting en valorisatie van het grondgebied, structurering van en integratie in het landschap, plekken waar de bevolking kan ontspannen en zijn vrije tijd kan doorbrengen.

LOGISTIEK CONTINUÛM DAT DE BINNENHAVENS EN DE INDUSTRIËLE INSTALLATIES LANGS WATERWEGEN VERSTEVIGT



PASCAL MOENS

DIRECTEUR ONTWIKKELING BIJ DE SERVICE PUBLIC DE WALLONIE (SPW)

« Seine-Schelde is een buitengewoon project, dat tegelijkertijd structureert en heel symbolisch is en het belang van de binnenvaart voor de Europese Unie onder de aandacht brengt.

Wij creëren een netwerk dat uniek is in zijn soort: het is complex, grensoverschrijdend, gemaasd en compleet, het wordt door alle regio's waar het doorheen loopt, tegelijkertijd ontwikkeld, met de grootst mogelijke graad van veeleisendheid. Het is tevens een project dat wordt gekenmerkt door een nauwe samenwerking tussen alle stakeholders.

De werkzaamheden die via het EESV worden gerealiseerd, zijn daarvan een voorbeeld. Zo kende 2018 enkele fraaie successen, waarvan de ondertekening in november van het internationale Grensleieverdrag - gezamenlijk uitgewerkt door Frankrijk, Wallonië en Vlaanderen - voortaan in Europa aangehaald wordt als een voorbeeld van goede samenwerkingspraktijken. »



JULIETTE DUSZYNSKI

DIENSTHOOFD PROMOTIE VAN DE BINNENVAART / SEINE-BEKKEN - VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)

« Het Seine-Scheldeproject gaat over veel meer dan de bouw van een nieuwe infrastructuur, het Kanaal Seine-Noord-Europa. Bij dit project voor ruimtelijke ordening zijn verschillende landen betrokken en verschillende openbare en private actoren bouwen eraan mee; het creëert een band om waarde te creëren. Twee bekkens zullen met elkaar worden verbonden tot het grootste Europese riviernetwerk.

Dat is belangrijk, want Europa moet zijn bevolking goede mobiliteitsomstandigheden bieden en het almaar toenemende verkeer absorberen zonder de nu al verzadigde wegen, met name in stedelijke gebieden, nog meer te verstoppen. Bovendien zal de waterweg dankzij Seine-Schelde weer tot de logistieke waardeketens behoren en zal het project bijdragen tot de groei van de lokale economie. Het zou verschillende industriële netwerken moeten aantrekken en dankzij het project zouden de Franse havens kunnen investeren in hun hinterland en zich voor nieuwe markten kunnen openstellen. »

Sogair's project (Parijs) van een site gewijd aan stedelijke binnenvaartlogistiek en groene energie © Sansom Lacoste



OPLOSSINGEN VOOR DE GROEI EN HET CONCURRENTIEVERMOGEN VAN DE WATERWEG

Het Seine-Scheldtenetwerk is het grootste 21^e-eeuwse project voor de ontwikkeling van de logistiek en de binnenvaart in Europa. Doordat het zich situeert op de kruising van negen Europese multimodale corridors, schenkt het de havens van Le Havre, Rouen, Duinkerke, Antwerpen en Gent een nieuwe toegangspoort naar Europa, die verbonden is met de rivier-, spoor- en wegnetwerken in de belangrijkste Europese productie- en consumptieruimte. In het hart van het netwerk vormt het 107 km lange Kanaal Seine-Noord-Europa de «ontbrekende schakel», die de modale overstap in Frankrijk, Vlaanderen en Wallonië - die met verkeerscongestie en de daarmee gepaard gaande economische en ecologische kosten geconfronteerd worden - een boost zal geven. Dankzij de vernetwerking van de activiteitenbekkens van Noord-Europa, de grotere afmetingen van de schepen, de konvooien en hun modulariteit, dankzij het feit dat schepen het netwerk op groot gabarit én het fijnma-

zige netwerk kunnen aandoen, dankzij de ontwikkeling van logistieke infrastructuur en multimodale oplossingen gekoppeld aan de ontwikkeling van de binnenvaartinfrastructuur, zal de binnenvaart aantrekkelijker, toegankelijker, competitiever en doeltreffender worden.

Er zullen grotere volumes vervoerd worden, de kosten zullen dalen, de markten zullen zich op Europese en internationale schaal uitbreiden en zich diversifiëren. De recyclagenetwerken van de kringloopeconomie zullen bijvoorbeeld het afval van de meer dan 20 miljoen inwoners van het Grand Bassin Parisien en de meer dan 30 miljoen inwoners van het Noorden van Frankrijk en de Benelux, op grotere en industriële schaal kunnen verwerken. De gebruikers van de waterweg zullen ook kunnen toetreden tot een belangengemeenschap die zeer uiteenlopende behoeften dekt, zoals de scheepsbouw. Om de modale overstap te versnellen willen

de actoren van het Seine-Scheldtenetwerk vooral het vrachtvervoer promoten d.m.v. initiatieven als Watertruck en Multiregio. Dit project zal de regio's, havens, scheepsbevrachters en transportondernemers doen samenwerken. Het heeft vier doelstellingen. Ten eerste moet het duidelijker deel uitmaken van een logistieke keten die «van deur tot deur» loopt, 24 uur per dag. Ten tweede moet het binnenvaartaanbod worden uitgebreid dankzij modulaire eenheden met een capaciteit van 300 tot 500 ton. Ten derde moet het aantal overslagstappen beperkt worden, door konvooien samen te stellen, en moeten de kosten gedrukt worden. De vierde doelstelling van Multiregio tot slot bestaat erin om een globaal logistiek aanbod te ontwikkelen (met riviersleepvaart, goederenbehandeling, opslag, voor- en natransport), geïntegreerd op zowel groot als klein gabarit en gebundeld met de actoren van verschillende havens of een binnenvaartweg.

DIT PROJECT ZAL DE REGIO'S, HAVENS, SCHEEPSBEVRACHTERS EN TRANSPORTONDERNEMERS DOEN SAMENWERKEN



Site van de Carrières Unies de Porphyres in Lessines @Eurovia



HÉLOÏSE PACORY

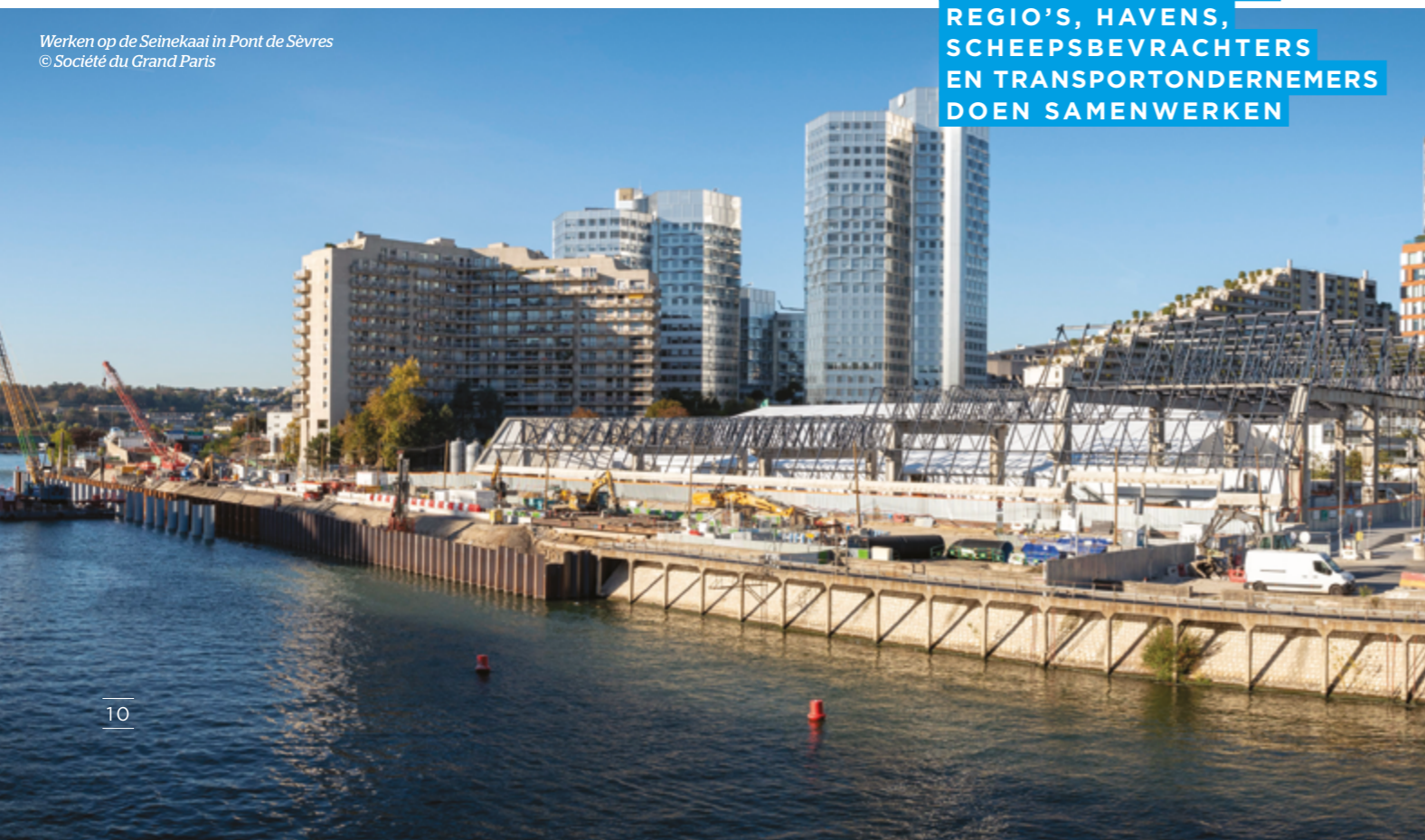
HOOFD VAN HET AGENTSCHAP RECYCLAGE, HANDEL, TRANSPORT BIJ EUROVIA

« Carrières Unies de Porphyres - op een veertigtal kilometer van Brussel - werd in 2006 overgenomen door Eurovia, een dochtermaatschappij van Vinci. De groep bestaat uit de twee steengroeven van Lessines en Bierghes, die respectievelijk 1,6 tot 1,9 en 0,4 tot 0,5 ton harde materialen produceren. Deze materialen worden gebruikt voor diverse toepassingen, gaande van de aanleg van spoorwegen tot meer industriële toepassingen, zoals de vervaardiging van keramiek.

Wij leveren bij klanten in heel België, maar ook in Nederland en Frankrijk, voornamelijk in de departementen Nord en Pas-de-Calais, en in Picardië. Leveren doen we voornamelijk via de weg. De trein was in 2017 goed voor 20% van de stromen, de waterweg voor 3,1%. We laden in de haven van Vaulx de productie van Lessines, in de haven van Clabecq de materialen van Bierghes. Om op industrieel vlak beter te presteren en onze impact op het milieu te verkleinen, willen we de binnenvaartmodus verder ontwikkelen en er een pijler van maken voor onze ontwikkeling.

In het kader van ons plan «Lessines 2020» voor de ontginning van een nieuw winningsbekken, overwegen we bijvoorbeeld om aan de Dender een laadinstallatie te heropenen die vroeger tot de uitrusting van de groeve behoorde; zo wordt het voortransport over de weg beperkt gehouden. In die context was de realisatie van het Seine-Scheldtenetwerk zeer goed nieuws. Met de komst van schepen met groot gabarit kunnen we onze verzendingen opdrijven en dankzij de koppeling en ont koppeling van de schepen, voor verschillende klanten materialen laden, die we dan via een heus stadsdistributiesysteem leveren. Zo kunnen we onze huidige handelspositie versterken en ons invloedsgebied uitbreiden, bijvoorbeeld in het Bekken van Parijs. »

Werken op de Seinekaai in Pont de Sèvres © Société du Grand Paris



EEN PROJECT MET EEN ECOLOGISCHE DYNAMIEK

Nu de internationale gemeenschap zich mobiliseert en de strijd aanbindt tegen de klimaatverandering, staat het Seine-Scheldenetwerk centraal in de vergroening en energietransitie van de Noord-Europese regio's. Het wordt een drager van energietransitie, aangezien het de modal shift naar de waterweg zal versnellen, waardoor op termijn de uitstoot van broeikasgassen zal dalen. De impact zal groter zijn dankzij de werkzaamheden die met de industriële en de producenten van hernieuwbare energie en de R&D-teams worden gelanceerd rond het emissieloze «schip van de toekomst». Daar komt nog bij dat de waterweg ook een groot potentieel heeft voor de productie en opslag van groene energie.

Waterkrachtenergie is op dit domein niet de enige piste: er zijn er meer, zoals de productie van energie op basis van biomassa, in overleg

met de actoren in de land- en bosbouw. Op ecologisch vlak is de realisatie van het Seine-Scheldenetwerk verdeenstelijk, met tal van compenserende en begeleidende maatregelen. Deze maatregelen bijvoorbeeld zijn goed voor 10% van het budget dat werd geïnvesteerd in de heropening van het Kanaal Condé-Pommeroeul in Hauts-de-France, waar in de aanloop naar de werken reeds 26 hectare waterrijke gebieden werden hersteld.

Het Seine-Scheldenetwerk is meer dan louter een bouwproject, want het streeft ook betere milieuprestaties na. Het speelt niet alleen in op belangen als ecobeheer en instandhouding van waterreserves (zie p. 33), maar ook waterkwaliteit, milieuopwaardering van de binnenvaart, groen- en waterstructuur ... Zo was zijn uitvoering in Vlaanderen de gelegenheid om de gelegenheid om een programma te lanceren ter verbetering van de ecologische kwaliteit van de Leie en de hele Leievallei.

DE ONTPLOOIING VAN HET NETWERK IS VERDIENSTELJK OP ECOLOGISCH VLAK



CHRIS DANCKAERTS

GEDELEGEERD BESTUURDER

FRANK SERPENTIER

PROJECTLEIDER VOOR DE VLAAMSE WATERWEG (DVW)



« Er is in Vlaanderen een vrij grote consensus over het Seine-Scheldenetwerk en het belang daarvan. De communicatie-inspanningen die het Europees Economisch Samenwerkingsverband (EESV) Seine-Schelde levert om het netwerk zichtbaarder en leesbaarder te maken, hebben daartoe bijgedragen. Het netwerk moet duidelijk geïdentificeerd en ervaren worden zoals het is: het grootste Europese project in termen van budget en visie.

De discussies over het netwerk worden verder gezet en nemen almaar concretere vormen aan. Zo hebben we in 2018 initiatieven genomen om uitvoeriger over het ecologische luik van gedachten te wisselen door bilaterale vergaderingen te organiseren tussen landbouwers en milieuverenigingen, wat heeft geleid tot een beter wederzijds begrip tussen beide partijen.

Het netwerk schept ook de gelegenheid om met nieuwe processen voor projectbeheer en -overleg te experimenteren, zoals het proces dat door de Vlaamse Regering werd ingevoerd i.v.m. de werken voor de opwaardering van het Kanaal van Kortrijk. »



3D-beeld van de nieuwe brug in Ingelmunster (kanaal Roeselare-Leie)
© De Vlaamse Waterweg



Europese conferentie over multimodaal transport in Sofia, in maart 2018
© European Union

2 - EEN GEZAMENLIJKE VISIE EN GEDEELDE DOELSTELLINGEN

2018, JAAR VAN DE MULTIMODALITEIT

Het Seine-Scheldenetwerk steunt op een strategische visie: op Europese schaal een nieuw multimodaal economisch model bouwen om de stromen in de doorkruiste regio's goed te beheren (met name het goederenvervoer, dat goed is voor 6,8 miljard ton in de zone, buitenlands zeevervoer inbegrepen). Dit model baseert zich tegelijkertijd op het verkeer over het water, het spoor en de weg, het is economisch doeltreffend, kan bogen op onderling verbonden kwaliteitsinfrastructuren en is gelinkt aan een performant en innoverend dienstenaanbod voor elk van de transportmodi. Het werd vanaf 2004 ontworpen op basis van de parameters van het transportaanbod op die datum en de parameters voorzien voor de inwerkingstelling van het netwerk. Sindsdien wordt het voortdurend bijgesteld op basis van studies en uitwisselingen. Tussen 2013 en 2016 verenigde het EESV Seine-Schelde, samen met spoor- en havenpartners, meer dan 250 scheepsbevrachters en voerde met name een studie over drie bekkens: Seine-Schelde, Rijn-Moezel en Rhône-Saône. De uitdaging situeerde zich op drie domeinen: multimodale dienstverlening via waterweg en/of spoor ontwikkelen

in de corridor Noordzee/Middellandse Zee; de zee- en binnenhavens nauwer bij de snelle groei van de waterweg betrekken; de voordelen voor het milieu meten door oplossingen voor te stellen om externe kosten te drukken en dit alles in nauw overleg met de economische en territoriale actoren.

In 2018 liepen de beschouwingen verder, met name ter gelegenheid van de discussies over multimodaliteit die in maart 2018 in het Bulgaarse Sofia werden gehouden tijdens het grootste Europese jaarlijkse evenement rond trans-Europese vervoersnetwerken: de Ten-T Days. Het Seine-Scheldenetwerk was een van de projecten die tijdens deze editie van de conferentie over de corridor Noordzee/Middellandse Zee werden voorgesteld. Bij de gedachteswisselingen werd erop gewezen hoe belangrijk het is dat met alle schakels van de waardeketen van de binnenvaartlogistiek rekening wordt gehouden: de logistieke en industriële processen coördineren, de samenwerking tussen de actoren van de «supply chain» ontwikkelen, de gegevens delen en de operaties almaar meer automatiseren en digitaliseren.



RENAUD SPAZZI

ADJUNCT-DIRECTEUR-GENERAAL VAN VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)

« Met Seine-Schelde - een netwerk in wording, een toekomstige toegangspoort naar Europa, het grootste waterwegontwikkelingsproject van de 21e eeuw én groeihelfboom voor alle doorkruiste regio's - doen we aan schaalvergroting. We geven een regionale infrastructuur een continentale omvang en verankeren Frankrijk in de Europese binnenvaart. Door de capaciteit van de waterweg te verhogen en hem aantrekkelijker te maken, spelen we in op een uitdaging van formaat, namelijk de modal shift van vrachtwagen naar vrachtschip in een stroomversnelling te brengen. Door aanlegmogelijkheden en logistieke infrastructuren aan te bieden, geven we onszelf ook de middelen om de lokale industriële en economische groei te versnellen en, meer nog, bij te dragen tot de dynamiek van tal van regio's. »

MIDDELEN OM DE
LOKALE INDUSTRIËLE EN
ECONOMISCHE GROEI
TE VERSNELLEN

IMPACTTABEL OP EUROPESE BELEIDSLIJNEN

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	AANLEG EN COHESIE TUSSEN STEDEN EN GRONDGEBIEDEN												
	ZWAKKE BUITENLANDSE HANDEL												
	VERGROENING (MILIEU, WATER, LANDSCHAP)												
	INDUSTRIE												
	OMVORMING VAN ENERGIESYSTEMEN (BRONNEN, BESPARING)												
	ECONOMIE												
	INTERMODAAL VERVOER												
	LANDBOUW												
	ARBEIDSPLAATSEN												
	BEGROTING / FISCALITEIT												
	TOERISME												
	DIGITALISERING												
A	LOGISTIEKE EN INDUSTRIËLE FLOWS ONDER ELKAAR VERDELEN EN MASSIFICEREN												
B	INVESTERING DOOR FR/VL/WA/UE/INTL BEVORDEREN. RAND VAN DE WATERWEG												
C	EEN RIVIERNETWERK MET GROTE DIEPGANG TUSSEN FR, VL, WA EN EU CREËREN												
D	MODERNISERING RIVIERAANBOD (ENERGIE/AANDRIJVING)												
E	EUROPESE DISTRIBUTIECENTRA VESTIGEN IN FR/VL/WA												
F	BIJDRAGEN TOT VERMINDERING VAN DE INVLOED VAN HET TRANSPORT OP HET KLIMAAT												
G	ENR LANGS WATERWEGEN ONTWIKKELEN, OPSLAAN EN VERDELEN												
H	VERMINDERING VAN DE VERKEERSCONGESTIE												
I	DE INDUSTRIËN VAN DE REGIO'S VERBINDEN MET EUROPA EN DE REST VAN DE WERELD												
J	MULTIMODALE OPLOSSINGEN WATERWEG/SPOOR/WEG ONTWIKKELEN												
K	EUROPESE EN INTERNATIONALE STRUCTURELE PARTNERSHIPS ONTWIKKELEN												
L	EEN NETWERK VAN ONDERLING VERWEVEN HAVENS FR, VL, WA EN EU ONTWIKKELEN												
M	ZACHT VERKEER ONTWIKKELEN (PASSAGIERS EN GOEDEREN)												
N	NIEUWE LANDSCHAPPEN, LINKS MET STEDEN EN PLATTELAND ONTWIKKELEN												

LEGENDE		
	GROTE IMPACT	
	MIDDELGROTE IMPACT	
	KLEINE IMPACT	

EEN TECHNISCHE EN TERRITORIALE UITDAGING AANGAAN OM EEN VEILIG EN DOELTREFFEND BESTURINGSSYSTEEM UIT TE WERKEN

Centraal in het Seine-Scheldeproject staan buitengewone werkzaamheden: de aanleg in Frankrijk van een 107 km lang kanaal met Europese bevaarbaarheidsklasse Vb, dat de Oise verbindt met het Kanaal Duinkerke-Schelde en loopt van Compiègne tot Aubencheul-au-Bac, in de buurt van Cambrai. Als het in 2027 in gebruik wordt genomen, zal het duwkonvooien van 185 x 11,40 meter aankunnen. Het bouwwerk zal een opmerkelijke omvang hebben, met 57 miljoen m³ materialen die verplaatst moeten worden. Veiligheidskwesties inzake de resistentie en lekdichtheid van het bouwwerk vormen de kern van het ontwerp en de verwezenlijking van het project en de reglementering maakt ook dat tal van milieuverbeteringen zullen worden uitgevoerd.

Bovendien zal een van de secties worden gerealiseerd zonder dat tijdens de bouw de scheepvaart op het nevenkanaal van de Oise en het Canal du Nord en het kruiselingsverkeer worden onderbroken. Ook de innovatie is een uitdaging, want

de kunstwerken op het kanaal zullen van op afstand worden bestuurd en ze zullen gebruik kunnen maken van hernieuwbare energie die op de sites van de kunstwerken of in de haveninstallaties wordt geproduceerd. Het project heeft een aantal prioriteiten: de technische prestatie voor de economische exploitatie op lange termijn door VNF, de ecoprestatie, d.w.z. de prestatie op economisch en ecologisch vlak, het partnership en de participatie. Het leidt tot een nauwe samenwerking tussen VNF en de SCSNE, want het is de bedoeling dat zo snel mogelijk alle uitdagingen inzake exploitatie, onderhoud en regeneratie worden geïntegreerd in het ontwerp van de kunstwerken en het exploitatiesysteem, opdat het kanaal veilig en doeltreffend gebruikt kan worden. Ook in 2018 werden dankzij deze samenwerking nieuwe vorderingen gemaakt. Het voorontwerp voor sector 1, tussen Compiègne en Passel, werd door de raad van toezicht van de SCSNE goedgekeurd, waarmee het startschot gegeven kan worden voor de eerste fase van overleg, tijdens verga-

deringen waaraan ook de verkozenen en de buurtbewoners deelnemen. De bouw van het kanaal is ook een uitdaging voor de ondernemingen en de gemeenschappen van de betrokken regio's, die zich moeten organiseren om in te spelen op de vereisten van de werken en de gevolgen moeten optimaliseren. Om een pertinent aanbod gemakkelijker te kunnen structureren werd in 2015 geopteerd voor een «Grand Chantier»-aanpak. Die wordt geleid door de prefect die het project coördineert, met de steun van territoriale comités. Om de lokale actoren goed te kunnen begeleiden en de kansen in verband met de realisatie van het bouwwerk te optimaliseren, werden vijf voorzieningen gecreëerd: Kanaal Werk, Kanaal Opleiding, Kanaal Solidariteit, Kanaal Ondernemingen en Kanaal Onthaal. In 2018 werden de kaderovereenkomsten inzake de thema's inschakeling (Kanaal Solidariteit), Werk en Onthaal door de Raad van toezicht van de SCSNE goedgekeurd; de creatie van een gezamenlijk logo voor de «Grand Chantier»-aanpak zorgde voor coherentie en zichtbaarheid.



PASCAL BANTEGNIES

DIRECTEUR MISSIE SEINE-NORD EUROPE BIJ HET DEPARTEMENT PAS-DE-CALAIS

« In het kader van de aanpak «Grand chantier» van het Kanaal Seine-Nord-Europe hebben de zes bij het project betrokken Franse departementen - Nord, Oise, Pas-de-Calais, Somme, Aisne en Val d'Oise - een projectleider aangesteld voor het thema inschakeling. Op korte tijd hadden ze zich georganiseerd en gemobiliseerd, zodat ze in juli 2015 een werkgroep konden samenstellen die dan een gezamenlijke routekaart uitwerkte.

Deze routekaart moet de clausule «inschakeling» bevestigen: de economische activiteit fungeert immers als bruggenbouwer voor beleidsinitiatieven die de terugkeer naar de arbeidsmarkt en de professionalisering van de bevolking beogen; verder moet ze, in partnership met de opdrachtgevers, anticiperen op de verwezenlijking van deze clausule in de aanbestedingen voor de aanleg van het kanaal. Deze voorziening kreeg de titel «Canal Solidaire» (Kanaal Solidariteit) en getuigt van de ambitie van de departementen aangaande inschakeling en maatschappelijk verantwoord ondernemen in het kader van het project. Ze staat voor hun engagement voor een globaal en geharmoniseerd dienstenaanbod ten gunste van de inwoners en alle actoren van de bouwplaats. Het dienstenaanbod werd omgezet in een methodologische gids, getiteld «Les Cahiers du Canal Solidaire». Met de realisatie van de (niet-verplichte) gids, waaraan sinds eind 2016 wordt gewerkt, werden de eerste sociale clausules in de aanbestedingen opgenomen toen dat pertinent was. Het succes was groter dan verwacht want we beoogden 3299 werkuren en dat streefdoel werd verdrievoudigd: in januari 2019 werden 13000 uren geregistreerd en 13 personen met een zeer uiteenlopend profiel werden tewerkgesteld, waarvan sommige met een COD. Op 28 februari 2019 werd de raamovereenkomst inzake het partnership voor de realisatie van het «Kanaal Solidariteit», die in 2018 goedgekeurd was, in Arras ondertekend door de Voorzitter van de Raad van toezicht van de SCSNE en de zes voorzitters van de Departementsraden van de partners. Op die manier wordt het voortbestaan van de voorziening gewaarborgd. »



Ondertekening van de conventie Kanaal Solidariteit ten gunste van de inschakeling © Yannick Cadart / CD62



PATRICIA ROUY

BELEIDSMEDEWERKER KANAAL SEINE-NOORD-EUROPA BIJ DE DT NORD-PAS DE CALAIS VAN VNF

« Als toekomstig exploitant van het Kanaal Seine-Noord-Europa, fungeert VNF als interface met de projectonderneming. Voor onze beide ondernemingen is het van belang dat problemen inzake de exploitatie en het onderhoud van deze nieuwe infrastructuur zo goed en zo snel mogelijk worden aangepakt.

Dat geldt des te meer daar VNF reeds de waterwegen exploiteert die zich aan de zuidelijke en noordelijke uiteinden van het Kanaal Seine-Nord Europe zullen bevinden, en ook toezicht houdt op de werken die op deze waterwegen uitgevoerd zullen worden in het kader van de invoering van het Seine-Scheldenetwerk. De betrekkingen tussen VNF en de SCSNE werden in een in 2018 ondertekende conventie vastgelegd. Deze conventie geeft onze instelling de opdracht om bij de grote stappen van de verwezenlijking van het project, technisch advies te geven. Tot nog toe hebben we twee keer ons advies geformuleerd, twee keer in verband met het voorontwerp voor de bouw van sector 1 van het kanaal. Deze gedetailleerde adviezen bevatten aanbevelingen waaraan een veertigtal personen bij VNF bijna een maand lang hebben gewerkt. De samenwerking met de SCSNE uit zich ook in de vergaderingen die onze respectieve teams regelmatig houden rond specifieke thema's, zoals het waterbeheer of de milieumaatregelen. Naarmate de werkzaamheden vorderen, zullen deze vergaderingen almaar technischer worden. De volgende vergadering over sector 1 is gepland voor het tweede semester van 2019, nadat het afgeronde dossier voor de start van de werken werd bestudeerd. »

DE 1100 KM VAN HET BESTAANDE NETWERK IN FRANKRIJK, VLAANDEREN EN WALLONIË REGENEREREN EN MODERNISEREN

De waterwegen stroomopwaarts en stroomafwaarts van het toekomstige Kanaal Seine-Nord Europe regenereren en moderniseren, wat absoluut noodzakelijk is om er een geloofwaardig en duurzaam transportalternatief van te maken, is de andere sleutel voor het succes van het Seine-Scheldenetwerk. Belangrijke investeringsprogramma's werden met het oog daarop gelanceerd in Frankrijk, Vlaanderen en Wallonië. Zij zullen de waterwegen en de binnenvaartinfrastructuren betrouwbaarder maken en ze aanpassen aan de toenemende stromen en de evolutie van de vloten bestaande uit grotere boten met een grotere capaciteit. Deze programma's moeten ook de kwaliteit van de dienstverlening verbeteren, het onderhoud van

het domein optimaliseren en de exploitatiekosten drukken. In het Franse Seinebekken zullen dankzij deze programma's de Oise tussen Compiègne en Creil (project Mageo) en de Seine tussen Bray en Nogent een groot gabarit krijgen. Verder zijn regeneratiewerken voorzien, in het bijzonder voor de Seine, stroomafwaarts van Parijs, met name voor de renovatie van de sluisen van Méricourt. In Hauts-de-France wordt voorrang gegeven aan de modernisering van de sluisen, zoals die van Don, en zal het Kanaal Condé-Pommeroeul worden aangepast zodat de beoogde schepen van het Seine-Scheldenetwerk er vanaf 2022 door kunnen. Aangezien deze verbinding ook aan het Waalse netwerk vasthangt, wordt het project in nauwe samenwer-

king met Wallonië gerealiseerd. Deze regio heeft op grote schaal geïnvesteerd om het gabarit van de Waalse ruggengraat te vergroten en de waterbouwkundige werken aan te passen. Zo werden de doortocht van Doornik en de stuw van Kain gemoderniseerd. De nieuwe installaties op de Bovenschelde werden in juni 2018, na afloop van grootschalige bouwwerken die in 2015 werden aangevat, plechtig ingewijd. Vergelijkbare programma's lopen in Vlaanderen, zoals blijkt uit de opwaardering van de sluisen van Evergem, Harelbeke en Sint-Baafs-Vijve op de Leie, de aanleg van een nieuwe fietsers- en voetgangersbrug over de Schelde in Wetteren en de nieuwe stadskaaimeuren in het centrum van Kortrijk.

EEN NIEUW MULTIMODAAL DIENSTENAANBOD UITWERKEN

De actoren van het Seine-Scheldeproject zetten zich echter niet alleen in voor de waterwegen en binnenvaartinfrastructuren, ze willen voor het netwerk ook een dienstenaanbod ontwikkelen, waarin ruimte is voor de multimodale dimensie van elke logistieke keten: zee, waterweg, spoorweg, wegen.

In alle betrokken regio's worden projecten gelanceerd. Voor sommige is het de bedoeling de bestaande middelen te bundelen. Zo bestuderen actoren uit de sector bouw en openbare werken de mogelijkheid om de installaties voor goederenbehandeling op de kades te delen met andere sectoren, om de vaste en variabele kosten te drukken.

Andere projecten dan weer hebben betrekking op de ontwikkeling van de havenzones, in het bijzonder door de installatie van nieuwe bi- of trimodale logistieke infrastructures, om rekening te houden

met de huidige en toekomstige vereisten inzake overslag.

Wallonië bijvoorbeeld voert in samenwerking met Frankrijk en Vlaanderen platformen in, zoals het bedrijvenpark Val d'Escaut-Port de Pecq, dat de haveninstallaties van Vaulx moet aanvullen. Tegelijkertijd zien ook nieuwe diensten het daglicht, zoals sluisen die op afstand bediend worden. In Hauts-de-France zullen 16 sluisen aangesloten worden en dan vanop afstand, vanaf dezelfde bedieningspost, worden bediend; daardoor zullen de schepen langer kunnen varen en wordt het verkeer vlotter.

De innovatie heeft ook betrekking op de werken die in Vlaanderen worden uitgevoerd in het kader van Watertruck; dit Europese programma wil binnenvaarttransport voor kleinere schepen een nieuwe boost geven door toedoen van aangepaste duwboten en duwbakken, autonome vaart, vervoer van vracht op paletten en digitale informatiediensten voor de binnenvaart.

DE INSTALLATIES VOOR GOEDERENBEHANDELING EN OPSLAG OP DE KADEN DELEN



FRÉDÉRIC ALPHAND

ADJUNCT TERRITORIAAL DIRECTEUR VAN HET SEINE-BEKKEN BIJ VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)

« De realisatie van het Seine-Scheldenetwerk ligt aan de basis van een hele keten van projecten voor de regeneratie van het rivierennetwerk in het Seine-bekken. Ik denk bijvoorbeeld aan Mageo, dat de Oise stroomafwaarts van Compiègne naar de Europese bevaarbaarheidsklasse vb moet omschakelen; of de modernisering van een aantal zeer oude kunstwerken op de Seine, stroomafwaarts van Parijs, waaronder de twee sluisen van Méricourt, waar jaarlijks de helft van de schepen die door het bekken varen, door moet; of nog de stuwen van Port-Mort en Poses-Amfreville. Daar komen nog eens de kleinere, maar even belangrijke werken bij, zoals de herstellingswerkzaamheden aan de sluisen van Bougival, die een cruciale rol spelen omdat ze stroomafwaarts van de haven van Paris-Gennevilliers geïnstalleerd zijn. Deze projecten worden gerealiseerd door VNF, bouwheer, in nauwe samenwerking met alle stakeholders. »



ISABELLE MATYKOWSKI

TERRITORIAAL DIRECTEUR NORD-PAS DE CALAIS BIJ VOIES NAVIGABLES DE FRANCE VNF

« De werkzaamheden voor de restauratie, verbetering en modernisering die in het kader van het Seine-Scheldeproject worden gerealiseerd, zullen de waterweg aantrekkelijker maken. Zie de werken die aan de sluis van Don werden uitgevoerd: een spectaculaire operatie die in 2018 werd afgerond. Om en bij de 15 miljoen euro werd geïnvesteerd om nieuwe deuren te installeren, het besturingssysteem te vernieuwen en het waterbeheer te verbeteren. Daardoor wordt de scheepvaart een pak veiliger en komt de kwaliteit van de dienstverlening op een internationaal niveau. Als sluisen op afstand bestuurd worden, kunnen we de huidige situatie - scheepvaart slechts toegestaan tussen 6u30 en 20u30 - achter ons laten; voortaan kunnen de sluisen dan op aanvraag ook buiten die uren en vanaf 2023 dus tot 24 uur per dag bediend worden. »

3 - GEZAMENLIJKE REALISATIE

DE MOBILISATIE VAN OPENBARE EN PRIVATE ACTOREN

Het Seine-Scheldenetwerk is zoals Europa: een brede waaier van openbare en private actoren die op alle niveaus actief zijn, wordt ingezet om een gezamenlijke ambitie te concretiseren. Het project wordt door de Europese Unie gesteund en vanuit de staten gedragen, samen met de gemeenschappen en economische partners en zelfs de burgers. Het wordt in alle openheid gerealiseerd en met de instellingen en actoren van de waterweg en de vertegenwoordigers van zee- en spoortransport geïntegreerd.

Aangezien het om een project met sterke territoriale verankering gaat, gaat het in zee met zeer actieve territoriale partners: regio's, departementen, intergemeentelijke samenwerkingsverbanden, gemeenten, overheidsdiensten. Het is ook de gelegenheid om een uitgebreid partnership tot stand te brengen tussen de regio's, de zee- en binnenhavens, de beheerders van waterwegen, de binnenscheepvaart, de transportondernemers, de industriële en logistieke verladers, de landbouwers, ... Het is een open project dat gevoed wordt met de inbreng van andere grote Europese projecten.

EEN UITGEBREID PARTNERSHIP CREËREN MET TERRITORIALE EN ECONOMISCHE ACTOREN EN HAVENVERANTWOORDELIJKEN

BESTUURD DOOR PARTNERS

Omdat zo veel actoren samen aan het project moeten werken, werd gekozen voor partnergestuurd beheer van het project.

Seine-Schelde. Dit beheer steunt op een intergouvernementele commissie, die elk trimester vergadert, en het Europees Economisch Samenwerkingsverband (EESV Seine-Schelde), dat elke maand vergadert en waarvan de leden dagelijks met elkaar in contact zijn. De 14 jaar samenwerking van deze leden, die in 2018 werden vervoegd door de Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE), heeft tussen de uitvoerende eenheden hechte banden gesmeed. Om het project en de financieringsovereenkomsten in goede banen te leiden, werkt het EESV Seine-Schelde nauw samen met de DG MOVE (Directoraat-Generaal Mobiliteit en Vervoer van de Europese Commissie) en het INEA, het uitvoerend agentschap voor de innovatie en de netwerken.

In 2018 werden bijvoorbeeld plaatsbezoeken georganiseerd, zodat elk van de stakeholders een diepgaand inzicht in de werkingsmechanismen kon verwerven. Nog een opmerkelijk feit van het jaar is dat, doordat het EESV in Ljubljana aan de TEN-T days deelnam, de belangen ervan in de corridor Noordzee/Middellandse Zee collectief onder de aandacht werden gebracht.

Bovendien was het de gelegenheid om een nieuwe communicatiestrategie in te leiden, met een stand van het project en de multimodale kaart van het Europese netwerk. De audit van de zes heel grote Europese projecten die het Europees Rekenhof in oktober 2018 lanceerde, maakte de samenwerking binnen het EESV nog hechter. De uitvoerende ondernemingen deelden de nuttige gegevens van alle activiteiten die sinds het begin van de jaren negentig voor het Seine-Scheldenetwerk werden gerealiseerd. Verder moesten de methodes die werden gebruikt om de stakeholders erbij te betrekken, alsook de lopende acties met elkaar vergeleken worden opdat het project tot een optimaal resultaat zou leiden. Bovendien werd eind 2018 met het INEA en het DG Move vergaderd om de tussentijdse herziening voor te bereiden van de Europese financieringsovereenkomst (Grant Agreement) en de werken te starten met het oog op de ondertekening van een uitvoeringsbesluit (Implementing Act) waarin de wederzijdse verbintenissen, de kalender en de doelstellingen voor 2030 worden gedefinieerd, in aansluiting op het akkoord van Tallinn.

Werkbezoek van de Europese Commissie met de leden van het EESV © VNF



JÉRÔME DÉZOBRY

VOORZITTER VAN HET DIRECTORIUM VAN DE SOCIÉTÉ DU CANAL SEINE-NORD EUROPE (SCSNE)

« We werken nauw samen met de regio's om de bouw van het Kanaal Seine-Nord Europe voor te bereiden. De gekozen methode steunt op een speciaal voor het project ingevoerd werkmiddel: territoriale ontwikkelingsovereenkomsten. Er is één overeenkomst per arrondissement langs het tracé, ondertekend door de staat, de regio, het departement, de intergemeentelijke structuren en de Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE).

Elke overeenkomst werd samen met de gemeenschappen opgesteld volgens drie hoofdlijnen: inrichting langs een waterweg, economische ontwikkeling tijdens en na de werken, organisatie van de bouwplaats. De overeenkomst giet het partnership met de lokale actoren in een lokaal kleedje en faciliteert het onderzoek van scenario's, de analyse van voorstellen en de prioritering van uit te voeren acties, bijvoorbeeld voor acties met betrekking tot de compenserende maatregelen op milieuvlak. »



Studieworkshop Kanaal Bossuyt-Kortrijk
© De Vlaamse Waterweg

DE SAMENSTELLING VAN HET EESV SEINE-SCHELDE



Vertegenwoordiger van Voies Navigables de France (VNF)
Nicolas Bour,
 Directeur Europese verbindingen en innovatie,
 beheerder van het EESV

De 4300 personeelsleden van Voies Navigables de France zetten zich elke dag opnieuw in voor de openbare dienstverlening i.v.m. de waterweg. Als administratieve openbare instelling van het Ministère de la Transition écologique et solidaire bekommert VNF zich hoofdzakelijk om de infrastructuur/kunswerken: VNF exploiteert, onderhoudt, moderniseert en ontwikkelt het grootste Europese netwerk (6700 km kanalen, stromen en rivieren, zo'n 4.000 kunstwerken, 40.000 hectaren openbare waterwegen).

Goedertransport: VNF ontwikkelt en promoot de vrachtbinnenvaart door bij te dragen tot de modale overstap en de multimodale logistiek te bevorderen. Toerisme/binnenvaart: VNF behoudt en valoriseert de uitrustingen en levensplekken van de waterweg om het riviertoeerisme te ondersteunen als hefboom voor lokale economische ontwikkeling.

Duurzame ontwikkeling/water: VNF optimaliseert het waterbeheer met een ecologisch verantwoorde aanpak die de biodiversiteit in stand houdt. VNF stimuleert de economische en institutionele actoren van de binnenvaart (scheepsbevrachters, transportondernemers, gemeenschappen, toeristische operatoren,...) om met elkaar in gesprek te gaan, wat de ontwikkeling van de sector ten goede komt.

Voies Navigables de France (VNF)
 175, rue Ludovic Boulleux - CS 30820- 62408 Béthune cedex - France
 T: +33 3 21 68 83 63
 nicolas.bour@vnf.fr / www.vnf.fr



Vertegenwoordiger van De Vlaamse Waterweg nv (DVW)
Frank Serpentier,
 Beheerder

De Vlaamse Waterweg nv is een autonoom agentschap van de Vlaamse overheid dat de waterwegen in Oost- en West-Vlaanderen in beheer heeft. Sinds 1 januari 2018 draagt de organisatie de naam «De Vlaamse Waterweg nv», na de fusie met de nv De Scheepvaart. Op die manier heeft het Vlaamse Gewest één enkele waterwegbeheerder voor heel het grondgebied. Vlaanderen heeft een van de dichtste riviernetwerken van Europa. De Vlaamse Waterweg heeft als missie de waterwegen te beheren en te ontwikkelen tot een krachtig netwerk dat bijdraagt tot de economie, de welvaart en de leefbaarheid in Vlaanderen. Daarom bevordert De Vlaamse Waterweg nv een multifunctioneel gebruik van kanalen en waterwegen, waarbij rekening wordt gehouden met de belangen van alle actoren. De organisatie besteedt bijzondere aandacht aan veiligheidskwesties en pleit voor een integraal waterbeheer. Als maatschappelijk project voert De Vlaamse Waterweg nv een hedendaags, innoverend en toekomstgericht beleid dat streeft naar een mobieler, veiliger en groener Vlaanderen.

Een van de grote strategische projecten van De Vlaamse Waterweg nv is het project «Seine-Schelde Vlaanderen», dat deel uitmaakt van een groter project dat de binnenvaart op Europese schaal moet opwaarderen. Door de bevaarbaarheid te verbeteren voor schepen met een groter laadvermogen, wil Seine-Schelde Vlaanderen het vrachtvervoer over het water ontwikkelen en een overtuigend alternatief bieden voor het wegtransport. Met dat doel voor ogen werkt Vlaanderen met Frankrijk en Wallonië samen aan een gedegen en gepaste oplossing die de toekomst van de binnenvaart veiligstelt.

De Vlaamse Waterweg nv (DVW)
 Havenstraat 44 - 3500 Hasselt
 frankserpentier@vlaamsewaterweg.be / www.vlaamsewaterweg.be



Vertegenwoordiger van de Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE)
Jérôme Dezobry
 Voorzitter van de Directie

De Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) is een overheidsinstelling die specifiek werd gecreëerd om toezicht te houden over de verwezenlijking van het Kanaal Seine-Noord-Europa (CSNE) tussen Compiègne en Aubencheul-au-Bac. De maatschappij werd in mei 2016 bij wet opgericht en begon haar activiteiten in 2017. Een van haar taken bestaat erin, de lokale economische ontwikkeling met betrekking tot deze nieuwe infrastructuur te bevorderen. De SCSNE leidt de ontwerpstudies, wettelijk vereiste onderzoeken, de voorbereiding van de vergunningsdossiers en de voorbereiding van de aanbestedingen aan de hand waarvan de ondernemingen gekozen kunnen worden die het kanaal zullen aanleggen, de follow-up van de werken en inwerkingstelling van het bouwwerk, dat overgemaakt wordt aan een geëxploiteerd wordt door Voies Navigables de France. Als partnerinstelling betreft de SCSNE de territoriale gemeenschappen bij het besturen van de operatie door toedoen van drie territoriale comités (Noyonnais/Compiégnois, Santerre/Haute-Somme en Artois/Cambrésis). Zo kunnen de gemeenschappen voorstellen uiten om het project te verbeteren voor wat betreft de inrichting van de oevers van het kanaal. De SCSNE wordt geleid door een raad van toezicht, voorgezeten door Xavier Bertrand, huidig president van de regio Hauts-de-France. In de raad van toezicht zetelen vertegenwoordigers van de regio Hauts-de-France, de departementen Nord, Pas-de-Calais, Oise en Somme, maar ook van de staat, Voies Navigables de France, de prefect van de regio Hauts-de-France in het bijzonder, en een afgevaardigde en een senator.

Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE)
 134, rue de Beauvais - 60280 Margny-lès-Compiègne
 T: +33 3 44 40 74 91
 jerome.dezobry@scsne.fr
 www.canal-seine-nord-europe.fr



Vertegenwoordiger van de Service public de Wallonie (SPW)
Christelle Viaud-Mouclier,
 Beheerder

De Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques neemt het initiatief voor en verzorgt de coördinatie van het beleid dat in het Waalse Gewest inzake transport en mobiliteit (weg, spoor, lucht, water) gevoerd moet worden: minder autoverkeersdruk in onze steden en dorpen, beter goedertransport over het water of via het spoor, meer multimodale clusters en nieuwe waterinfrastructuren.

Doordat de SPW zich daadwerkelijk inzet voor een duurzamere mobiliteit die voor het Gewest een sociaaleconomische ontwikkeling in zich houdt, komt hij in verschillende sectoren tussenbeide. De SPW vervult onder meer de functie van havenautoriteit (Luik en Charleroi) en organiseert het schoolvervoer.

Verder moderniseert, onderhoudt en controleert de SPW het netwerk van waterwegen en de kunstwerken en grote stuwdammen daarvan en draagt hij bij tot de ontwikkeling van de havenzones in samenwerking met de autonome havens. Tot slot coördineert, steunt en verzorgt de SPW de follow-up van de acties van andere instellingen en lokale actoren inzake mobiliteit.

Service public de Wallonie (SPW)
 Algemene operationele directie mobiliteit en waterwegen
 Boulevard du Nord 8 - B-5000 Namur
 T: + 32 81 773 069
 christelle.viaudmouclier@spwallonie.be / www.mobilite.wallonie.be



Laden van graangewassen en lossen van containers in Frankrijk
 © VNF: Alexandra Lebon



Industrie langs de Ringvaart van Gent
 © De Vlaamse Waterweg

VOORBEREIDING VAN DE WERKEN EN UITVOERING IN OVERLEG

Overleg staat al vanaf het begin van de jaren negentig in het bestuur van het Seine-Scheldeproject ingeschreven. Dat maakt dat de territoriale actoren en de Europese economische actoren het project ook steunen. De eersten kunnen rekenen op een hefboom voor duurzame ontwikkeling en duurzame banen. De laatstgenoemden kunnen beschikken over concurrerende en betrouwbare logistieke oplossingen op regionale, nationale, Europese en internationale schaal. Ten

een netwerkeffect, schaalvergroting en de installatie van nieuwe bedrijvenparken. Een ander voorbeeld zijn de workshops die Voies Navigables de France en de transportondernemers samen met de scheepsbevrachters van de verschillende industriële sectoren organiseert om een nieuw logistiek aanbod te creëren voor de bevoorrading van de grote bouwterreinen.

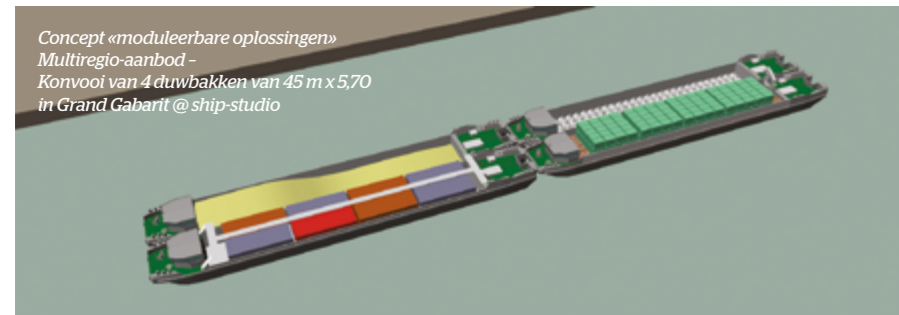
Het overleg, dat op reglementair vlak streng wordt omkaderd en dat bijzonder rijk is,

uit de gedachtewisselingen tussen Voies Navigables de France, de Service Public de Wallonie en de Vlaamse Waterweg over het herstel van de scheepvaart op het Kanaal van Condé-Pommeroeul, het bezoek van een Vlaamse economische missie aan Frankrijk en de vergaderingen georganiseerd in het Seinebekken, om het Mageo-project en de impact daarvan voor de betrokken lokale actoren voor te stellen.

Het overleg heeft ook vruchten afgeworpen, zoals nogmaals blijkt uit een van de hoogtepunten van het jaar voor het Seine-Scheldenetwerk: tijdens het staatsbezoek van de President van de Franse Republiek aan Brussel, op 19 november, werd de tripartiete overeenkomst tussen Frankrijk, Wallonië en Vlaanderen ondertekend over de werken die aan de Grensleie uitgevoerd moeten worden; deze overeenkomst regelt de samenwerking, de overdracht van middelen en de gedeelde verantwoordelijkheden.

Een andere belangrijke gebeurtenis in 2018 is de publicatie van de studie die het Agence de développement et d'urbanisme Lille Métropole en het Essec samen hebben gerealiseerd i.v.m. de Seine-Scheldeverbinding en de kansen voor lokale ontwikkeling in Hauts-de-France - een voortzetting van de impuls die al enkele jaren door de actoren van de regio wordt gesteund.

Concept «moduleerbare oplossingen»
Multiregio-aanbod -
Konvooi van 4 duwbakken van 45 m x 5,70
in Grand Gabarit @ ship-studio



bate van deze overlegdynamiek wordt alles in het werk gesteld om de dialoog over het netwerk te bevorderen. De Société du Canal Seine-Nord Europe bijvoorbeeld heeft een Directie Partnerships en Grondgebieden, om op een dubbele uitdaging in te gaan: in de eerste plaats er d.m.v. op participatie gebaseerde systemen en partnerships met de projectactoren voor zorgen dat de regio's zich het Kanaal Seine-Nord Europe eigen maken; vervolgens erover waken dat het goed wordt gebruikt, door samen met de territoriale gemeenschappen een ontwikkelingsdynamiek te implementeren voor

wordt door de overheid gestimuleerd. De structuur bestaat uit 16 vaste doelstellingen, die de partners van het EESV in 2015 bepaalden om in te gaan op de prioriteiten van de Europese Commissie. Het overleg wordt sinds 2010 op alle schalen en met alle betrokken actoren gevoerd. Het vormt de aanleiding voor raadplegingen van de verschillende stakeholders, witboeken, vergaderingen en enquêtes bedoeld om te informeren, te debatteren, meningen in te zamelen, de keuzes van het project te delen en toe te lichten. Ook in 2018 werd nog actief overlegd. Dat blijkt



Voorstelling Multiregio tijdens de Vlaamse economische missie van 20/09/18
© Economische missie Vlaanderen



Ondertekening van het protocol over de Grensleie
© FOD Buitenlandse Zaken België



PATRICK DEGRYSE

VOORZITTER VAN DE GROEP DE CLOEDT EN DE W&Z VZW
DE VERENIGING VAN GEBRUIKERS VAN WATERWEGEN IN VLAANDEREN

« In Vlaanderen hebben we met het Albertkanaal gezien hoezeer een waterweg voor de industriële een groeihefboom kan zijn. En aangezien in België het vrachtvervoer over tien jaar naar verluidt met 40% gestegen zal zijn, verwachten we heel veel van het Seine-Scheldenetwerk. We zullen onze goederen tot in Frankrijk kunnen vervoeren zonder de verkeerscongestie op de weg nog erger te maken, en we zullen kunnen genieten van nieuwe ontwikkelingskansen, zoals de werken van Le Grand Paris of die voor de Olympische Spelen van 2024.

Ook het schaalvergrotingseffect zal zich ten volle laten gelden, want we zullen gebruikmaken van schepen met een capaciteit die veel hoger ligt dan die van de schepen die nu op het Canal du Nord varen. Om een maximum te halen uit de vooruitzichten van het netwerk, hebben we het initiatief genomen om in 2018 een economische missie te sturen naar onze Franse gesprekspartners. Deze missie bestond uit ondernemers uit uiteenlopende sectoren - bouw, grondwerken, sanering, baggerwerken, recyclage, verbetering van de watercirculatie, multimodaal vervoer, distributie, logistiek - maar ook uit beheerders van waterwegen, deskundigen inzake mobiliteit, milieu, ruimtelijke ordening, hydrografisch, geofysisch en geotechnisch onderzoek, bescherming tegen hoogwater, teams die aan vernieuwende projecten als Watertruck werken.

Op 19, 20 en 21 september werden we in Parijs en Rijsel ontvangen door Voies Navigables de France, bezochten we verschillende sites, namen we deel aan workshops over bijvoorbeeld het Multiregio-project, woonden we voorstellingen van baanbrekende initiatieven bij, zoals de experimenten met Franprix, dat winkels in het stadscentrum in hoofdzaak via het water bevoorraadt. Drie dagen lang voerden we ook zeer open gesprekken met uiteenlopende gesprekspartners, om met elkaar onze kennis te delen en van gedachten te wisselen over onze toekomstvisie. De balans was uitermate positief en de missie heeft echt de grondslagen gelegd voor samenwerking in de toekomst. »



BRUNO FONTAINE

VOORZITTER VAN NORLINK

« Het Seine-Scheldenetwerk is een noodzaak als wij onze klanten willen helpen om performant te zijn en onze havens in staat willen stellen om competitiever te worden door van concurrentie over te stappen naar samenwerking. Bij Norlink werken we aan de totstandkoming van synergie tussen de havens van de noordelijke as, op basis van de routekaart die Michel Lalande, prefect van de regio Hauts-de-France en prefect van de Nord, op verzoek van de Eerste Minister heeft opgesteld. Op 10 april 2018 zat de prefect de eerste vergadering voor van de stuurgroep van de havencoördinatieraad. De tweede vergadering vond plaats op 17 mei.

De uitdaging is om een collectieve strategie op te maken voor de ontwikkeling van het hinterland en voor de investering in en de promotie van de havens. We willen eenzelfde visie delen en op basis daarvan geleidelijk aan tot concrete actie overgaan. We zijn reeds begonnen met de beschouwingen om niet alleen een gezamenlijke commerciële aanpak uit te werken, maar ook een daarmee geassocieerd aanbod van diensten met meerwaarde, want de havens zijn meer dan een plaats waar vrachten worden gelost en geladen!

Op termijn hopen we deze samenwerking verder uit te breiden en ons samen met de havens van de Seine-as verder te ontwikkelen. Voor ons allen vangt hiermee een heuse cultuurwijziging aan, die op gang komt dankzij de nieuwe dynamiek die door de Europese multimodale corridor Noordzee-Middellandse Zee wordt gedragen. »



ANTOINE BERBAIN

AFGEVAARDIGD ALGEMEEN DIRECTEUR VAN HAROPA

« 2018 mag door de oprichting van de Société du Canal Seine-Nord Europe voor het Seine-Scheldenetwerk dan een beslissend jaar zijn geweest, toch is het nog te vroeg om projecten te maken die rechtstreeks met het netwerk verband houden.

Onze prioriteit is nu om ons concurrentievermogen op de Seine-as te verbeteren. Om in te spelen op de toename van de binnenscheepvaart, installeren we bijvoorbeeld een netwerk van containerterminals in Île-de-France, Gennevilliers, Bruyères-sur-Oise, Montereau-Fault-Yonne en Evry. Voor de stakeholders is dit ook het moment om elkaar beter te leren kennen en ook de behoeften van de markt beter te leren kennen. Daarom was een initiatief als de komst van een Vlaamse economische missie naar Frankrijk - in september vorig jaar, zo belangrijk. »

MULTIMODALE OPLOSSINGEN WORDEN GEDEELD EN GEZAMENLIJK UITGEWERKT

Een van de belangrijkste onderdelen van het overleg met alle actoren van de waterweg betreft het integreren van de binnenvaart in de logistieke waardeketens en het ontwikkelen van geïntegreerde, gestandaardiseerde en op economisch en ecologisch vlak performante oplossingen.

De hoeksteen van deze collectieve aanpak is dat de belangen, behoeften en verwachtingen van de scheepsbevrachters, logistici, transportondernemers en gemeenschappen goed worden afgebakend. Dankzij de besprekingen die reeds werden gevoerd, konden de actoren van verschillende industriële netwerken bijvoorbeeld duidelijk aangeven wat voor hen met betrekking tot de binnenvaartsector en de multimodale logistiek de prioriteiten zijn.

Voor de landbouw en de landbouwindustrie is een toename van de distributie in havens en steden via het water belangrijk. De chemische industrie, die erg afhankelijk is van de internationale handel, pleitte ervoor dat de grote zeehavens rechtstreeks toegankelijk zouden zijn. De actoren van de kringlooeconomie wensten in de buurt van het netwerk te beschikken over centra voor afvalsortering en -verwerking. Om aangepaste oplossingen te kunnen bieden moeten ook de synergie en de complementariteit worden versterkt.

Het beleid dat de zee- en binnenhavens voeren, kan in dat opzicht als een voorbeeld worden gezien. Om de logistieke kansen collectief te valoriseren, hun hinterland beter te doen presteren en de resultaten te halen die met het Seine-Scheldeproject in termen van verkeer en investering in de waterweg worden beoogd, slaan zij de handen in elkaar. Sinds 2017 groepeerde de vereniging Norlink Ports zo de beheerders van 20 havensites van Hauts-de-France (in totaal goed voor 90 miljoen ton zeetransport en 12 miljoen ton binnenvaarttransport), die vooral de volgende ambitie delen: van de regio de logistieke hub van Noordwest-Europa maken. De gezamenlijke beschouwingen van de havens over

welke oplossingen moeten worden doorgevoerd, nemen naarmate het project vordert, concrete vormen aan met almaar meer initiatieven.

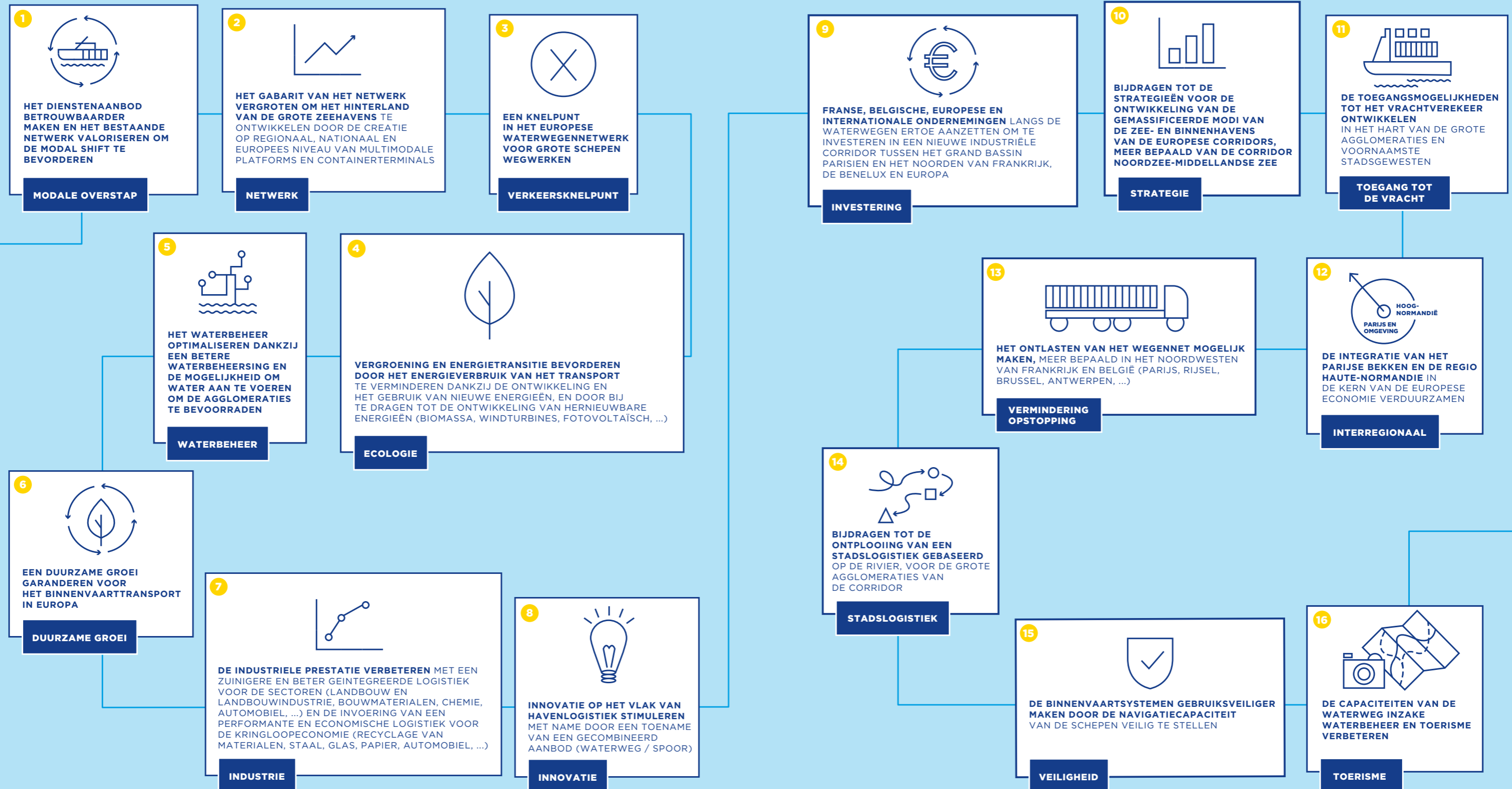
Zo ondertekenden in 2018 de havens van Paris Seine Normandie, verenigd in Haropa, met de prefect van de regio Île-de-France, de Société du Grand Paris, het stadsbestuur van Parijs en VNF, een conventie die het gebruik van de waterweg voor de verwijdering van puin en de bevoorradiging van bouwplaatsen van Le Grand Paris Express moet bevorderen.

Een eerste stap werd gezet toen Haropa voor rekening van de Société du Grand Paris het nieuwe sorteerplatform van Bonneuil sur la Marne realiseerde, dat een deel van het puin zal opvangen. In partnership met VNF en de Délégation au développement de la Vallée de la Seine werkte Haropa overigens een structuurschema uit dat de ontwikkeling van riviercruises moet bevorderen, met overnachting stroomafwaarts van de Seine in de Seinebaai. De bedoeling is om tegen 2028 28 passagiersschepen en 200.000 passagiers te verwelkomen, door het aantal aanlegplaatsen te verhogen en ze aan de afmetingen van de schepen aan te passen.

TOENAME VAN DE DISTRIBUTIE IN HAVENS EN STEDEN VIA HET WATER



DE DOELSTELLINGEN DIE DE PARTNERS VAN HET EESV SEINE-SCHELDE IN 2015 BEPAALDEN, WORDEN DOOR TOEDOEN VAN EEN PARTNERSHIP GEREALISEERD OM IN TE SPELEN OP DE PRIORITEITEN VAN DE EUROPESE COMMISSIE.



HFDST. 2

HET BEHEER VAN DE WATERRESERVES - EEN KERNTHEMA IN HET SEINE-SCHELDENETWERK

Het netwerk loopt door zes regio's in het Noorden van Frankrijk en Europa en maakt deel uit van de grote waterkringloop van deze regio's. Hoe deze rijkdom beheerd wordt, speelt een belangrijke rol voor het welslagen van het project. Dat beheer is buitengewoon complex, omdat er zo veel verbindingen zijn, omdat de problematiek zo uiteenlopend is en er zo veel actoren voor worden gemobiliseerd; toch is het ook bepalend voor het optimale gebruik van de 1200 km waterwegen en de ontwikkeling van de binnenvaart. Bovendien strijdt dit beheer mee tegen overstromingsgevaar en droogte, ijvert het mee voor het behoud van de natuurlijke milieus. De leden van het EESV Seine-Schelde eigenden zich dan ook al snel het onderwerp toe, want ze delen dezelfde ambitie: de grondslagen leggen voor een gezamenlijk en gecontroleerd beheer. De inzet is groot, in een context die wordt getekend door het vooruitzicht dat het verkeer en de activiteiten langs de waterwegen zullen toenemen, maar ook door de almaar beter voelbare gevolgen van de opwarming van de Aarde.



Stuw van Kain / Bovenschelde
Waterkrachtcentrale © SPW



PHILIPPE DIERICKX

DIRECTEUR GEÏNTEGREERD WATERBEHEER
BIJ DE SERVICE PUBLIC DE WALLONIE (SPW)

« Onze dienst heeft drie hoofdopdrachten. Ten eerste de kennis over de hydrologie en de toevoer van water in ons rivierennetwerk verder uitdiepen aan de hand van onze gegevens en die van andere regio's, bijvoorbeeld van Hauts-de-France. Ten tweede aan de hand van de alarmvoorzieningen beoordelen hoeveel druk er op de waterreserves wordt uitgeoefend: is er genoeg, te veel, te weinig water? Wat zijn de vooruitzichten op korte en middellange termijn? Ten derde moeten we dit water beheeren om de waterwegen goed te kunnen exploiteren, door er in eerste instantie het scheepvaartverkeer in stand te houden.

We werken met lokale bestuurlijke instanties, in overleg met openbare en private instanties zoals de gemeenschappen en de elektriciteitsproducenten, en in partnership met onze collega's van de naburige regio's, met name Voies Navigables de France en De Vlaamse Waterweg. In het Scheldebekken helt de tendens over naar een almaar meer gecontroleerd waterbeheer omdat de klimaatverandering het risico op droogte en plots en snel hoogwater doet toenemen. We moeten ons aanpassen en nieuwe uitdagingen, zoals de verdeling van het water, aangaan. »

1 - HET BELANG VAN GECONTROLEERD EN OVERLEGD WATERBEHEER

BETER EN SNELLER HANDELEN DANKZIJ EEN GROTERE HYDRAULISCHE KENNIS

Waterbeheer baseert zich op de inzameling van velerlei gegevens. In Frankrijk, Vlaanderen en Wallonië zijn de netwerken met meetlatten en sondes uitgerust die in elk kanaalpand de variaties in waterpeil meten, met instrumenten waarmee het debiet bepaald kan worden, met sensoren waarmee de werking van de kunstwerken gekenschetst kan worden ... Door deze informatie in te zamelen, samen te voegen, te centraliseren en in real time op te volgen, kunnen gepaste beslissingen worden genomen. Om almaar pertinent en sneller te kunnen handelen breiden de beheerders hun gegevensbanken uit en verfijnen ze deze, inzonderheid door het monitoren van wateropnames uit het natuurlijke milieu om de kanalen te voeden.

Regelmatig worden ook hydrografische studies gelanceerd om de beschikbare informatie aan te vullen. Hiermee bouwen de netwerkbeheerders historische op en gieten ze de gegevens in modellen, projecties en scenario's voor de evolutie, bijvoorbeeld om een risico op hoogwater in te schatten, of de nood aan water beter te kaderen. Zo kunnen ze beter anticiperen en reactiever optreden. De actoren van het Seine-Scheldenetwerk gaan op die ingeslagen weg verder, maar door hun uitgebreidere kennis ontstaat er ook een nieuwe problematiek: de gegevens moeten op grensoverschrijdende schaal worden gedeeld om een globaal beeld te krijgen, want dat is noodzakelijk voor een efficiënt beheer.

HET SCHEEPSVERKEER GARANDEREN DOOR HET WATERPEIL IN STAND TE HOUDEN

Bij gecontroleerd waterbeheer is een voldoende hoog en stabiel waterpeil behouden een prioriteit, wil men veilig scheepvaartverkeer mogelijk maken en de vrije hoogte onder de kunstwerken, maar ook de diepgang waarborgen. De teams die met dit beheer belast zijn in de gebieden waar het Seine-Scheldenetwerk door stroomt, houden in real time in de gaten hoe het waterpeil in de kanaalpanden evolueert, en regelen het door de verschillende waterstromen met elkaar in evenwicht te brengen: vaardebiet, afpompings, freatische lagen, zijrivieren, zuiveringslozingen, voeding van de kanalen, ... Ze moeten rekening houden met uiteenlopende parameters: werking van de kunstwerken, binnenscheepvaart, weeromstandigheden en waterverbruik. Om deze parameters in te stellen zijn meetinstrumenten en alarmsystemen noodzakelijk, maar ook bedieningen voor waterbouwkundige werken, zoals stuwen en pompen, en regels voor het beheer. In Frankrijk bijvoorbeeld voerde VNF in gevoelige zones waterbeheerprotocollen in. Om de scheepvaart op het Seine-Scheldenetwerk te garanderen moeten met het oog op het evenwicht nieuwe parameters worden ingevoerd, zoals het feit dat waterwegen onderling meer aan elkaar gekoppeld zijn. Daardoor zal geleidelijk aan een beheer per reisweg ontstaan dat zich steeds minder aan administratieve grenzen tussen regio's zal houden.

**VEILIG
SCHEEPSVERKEER
MOGELIJK MAKEN EN
DE VRIJE HOOGTE ONDER
DE KUNSTWERKEN,
MAAR OOK DE
DIEPGANG WAARBORGEN**



ANNICK DE WINTER

SPECIALIST WATERBEHEER BIJ DE VLAAMSE WATERWEG (DVW)

« In 2017 - jaar gekenmerkt door de droogte - richtten we in dat verband een commissie op. Hierin zetelen alle beheerders van de gemeenten en provincies van Vlaanderen en ze vergaderen telkens als dat nodig is, om samen een programma uit te werken van maatregelen die genomen moeten worden om periodes met laag debiet zo veel mogelijk te vermijden.

Sommige maatregelen, zoals een beperking van het scheepvaartverkeer, hebben betrekking op de waterwegen. Andere moeten dan weer het waterverbruik door de gebruikers - ongeacht of het landbouwers of industriëlen zijn - aan banden leggen. De leden van de commissie wisselen vaak van gedachten met hun Franse en Waalse partners, meer bepaald in het kader van van de werkgroep «droogte en overstromingen» van de Internationale Scheldecommissie. »



Stuw van Vives-Eaux
© Semavision

GEDEELDE EN BILLIJKE TOEGANG TOT DE WATERRESERVES VERSCHAFFEN

Rivieren dienen niet alleen voor de scheepvaart. Het water in deze rivieren voedt ook tal van activiteiten in de landbouw, de landbouwindustrie, de industrie en het toerisme in de buurt van de oevers, en dus draagt het ook bij tot de economische ontwikkeling van de regio. Het Seine-Scheldenetwerk zal een heuse groeihefboom zijn, met meer activiteiten en dus ook meer watercaptaties. Bijgevolg moeten de beheerders voorrang geven aan een gedeelde en billijke toegang tot de waterreserves. En dat, ook al hebben die door de opwarming van de Aarde de neiging om almaar kleiner te worden. In Frankrijk

werd met het project «Explore 2070» - dat van 2010 tot 2012 liep, op initiatief van het Ministère de la Transition écologique et solidaire - ingeschat welke impact de stijgende temperaturen hebben voor de waterreserves in 2070. Hieruit is gebleken dat het debiet van de waterlopen en rivieren met nagenoeg 30% zal dalen. De actoren van het Seine-Scheldenetwerk zullen met deze evolutie rekening moeten houden.

Ze zullen mee de solidariteit tussen regio's op hydraulisch vlak moeten organiseren, moeten bepalen onder welke voorwaarden in situaties van waterstress water afgenomen en geïrrigeerd mag worden, en als scheidsrechter moeten optreden bij conflicten i.v.m. het gebruik en de aanleg van waterreserves.

OVERSTROMINGEN VOORKOMEN

Behalve droogte brengt de klimaatverandering ook een groter overstromingsgevaar met zich mee, wat te maken heeft met de intensere regenbuien en de in ijtempo smeltende gletsjers. Dit risico voorkomen en bedwingen is cruciaal in de regio's waar het Seine-Scheldennetwerk door loopt, want ook tal van steden en landelijke gebieden zijn aan dit risico blootgesteld. De beheerders ondernemen in hun respectieve netwerken al enkele jaren actie: ze laten de oevers onderhouden, brengen uitrustingen aan (bv. waterkeringen), schakelen werkmiddelen in (bv. gebieden voor de indeling van de wateren en beheersplannen). In Nord-Pas de Calais werkte VNF samen met zijn lokale gesprekspartners aan de instructies voor periodes van hoogwater en de voorzieningen om de waterafvoer in goede banen te leiden opdat de regio's zo veel mogelijk behoed worden. Deze elementen zijn formeel opgenomen in de waterbeheerprotocollen. Nu de waterwegen almaar meer met elkaar verbonden zijn en de watersolidariteit in het Seine-Scheldennetwerk toeneemt, zullen de beheerders hun inspanningen zeker voortzetten en hun samenwerking beklemtonen en hun middelen onderling ter beschikking stellen om efficiënter te zijn.

TOENEMEND GEBRUIK VAN PLANTAARDIGE TECHNIKEN OM DE OEVERS TE HERSTELLEN, INSTALLATIE VAN VISPASSAGES

WAKEN OVER DE WATERKWALITEIT, DE ECOLOGISCHE CONTINUÏTEIT WAARBORGEN EN DE NATUURLIJKE HABITATS BESCHERMEN

Het waterbeheer in het Seine-Scheldennetwerk speelt ook in op een milieu-uitdaging. Het moet immers een minimumdebiet waarborgen om het visbestand te kunnen behouden en te ontwikkelen, het moet de ecologische continuïteit waarborgen en waken over de waterkwaliteit. De waterbeheerders moeten ook een rol spelen bij de bescherming van de lokale fauna, flora en ecosystemen, zeker ook omdat het netwerk aan grote reservoirs van biodiversiteit - natuurparken, beschermde ruimtes en waterrijke gebieden - gekoppeld is. De inspanningen die de voorbije jaren werden geleverd, zullen met andere woorden worden voortgezet. Dit zijn enkele van de goede praktijken die stilaan veralgemeend worden: toenemend gebruik van plantaardige technieken om de oevers te herstellen, installatie van vispassages in de kunstwerken, ecologische herstelling van sites voor sedimentbeheer (zoals in de poelen van Millam, tussen Maritiem en Binnen-Vlaanderen, na de uitbreiding van het Haute-Colme-kanaal). Nog een milieu-uitdaging is gelinkt aan het waterbeheer van het Seine-Scheldennetwerk: de ontwikkeling van waterkrachtcentrales om bij te dragen tot de energietransitie.

3D-beeld van een vispassage in Harelbeke
© De Vlaamse Waterweg



Waterkrachtcentrale aan de stuw op de Bovenschelde
© SPW

2 - WAT DE ACTOREN VAN HET SEINE-SCHULDENETWERK TOT NOG TOE HEBBEN VERWEZENLIJKT

COLLECTIEVE GOVERNANCE

Toen het Seine-Scheldeproject werd gelanceerd, wijdde slechts één collectieve bestuursinstantie zich aan het waterbeheer van het netwerk: de Internationale Scheldecommissie. Deze commissie werd in 1994 opgericht om de individuele uitvoering door de aangrenzende staten en regio's te coördineren van de verplichtingen die uit de Europese Kaderrichtlijn Water voortvloeiden. Op 6 december 2018 werd een fundamentele stap gezet, met de oprichting van een werkgroep die zich in het EESV Seine-Schelde over het waterbeheer zou buigen.

EEN NIEUWE INFRASTRUCTUUR MET EEN HYDRAULISCH NEUTRALE IMPACT: HET KANAAL SEINE-NORD EUROPE

Het Kanaal Seine-Nord Europe op groot gabarit zal de Oise met het Kanaal Duinkerke-Schelde verbinden en wordt een hoeksteen van het Seine-Scheldenetwerk. Het 107 km lange kanaal zal een diepgang hebben van 4,5 m en een breedte aan de oppervlakte van 54 m. Eén concept staat centraal in de aanleg van dit kanaal: de algemene hydraulische neutraliteit. Om het huidige evenwicht in bijzonder overstromingsgevoelige gebieden te handhaven, moet het ontwerp van het toekomstige kanaal kaderen in de bestaande globale hydraulische werking (ook in periodes van hoogwater en extreem laag debiet) en mag er geen negatief effect zijn. De SCSNE, bouwheer, en VNF, toekomstig uitbater van het kanaal, werken samen aan het project en baseren zich daarvoor op studies en hydraulische en hydrogeologische modellen waarvoor de recentst beschikbare gegevens worden gebruikt; zo moeten ze een zo exact mogelijk beeld krijgen van de gevolgen van het kunstwerk om dan de noodzakelijke maatregelen te kunnen nemen om de gevolgen voor het milieu te beperken.

De bevoorrading van het Kanaal Seine-Nord Europe is ook een aandachtspunt als het over het aquatische milieu gaat. Hoeveel water het kanaal nodig heeft, werd nauwgezet omschreven, om

zo weinig mogelijk water te moeten onttrekken. De hoeveelheid onttrokken water wordt beperkt door de combinatie van verschillende watersparende maatregelen: enerzijds wordt wat lektheid betreft, een zeer ambitieus streefdoel voor ogen gehouden om het verlies door doorsijpeling zo veel mogelijk te beperken; anderzijds worden spaarbekkens aangelegd en krijgen de sluisen een pompsysteem om het schutwater integraal te recyclen. Deze maatregelen moeten het kanaal waterzuinig maken».

Om de nodige middelen te voorzien om overblijvende, beperkte doorsijpeling en verdamping te verhelpen, werd nu reeds akte genomen van een schema voor de bevoorrading van het kanaal. Hierin wordt gepreciseerd dat geen water wordt onttrokken aan de freatische laag: het water wordt volledig overgepompt uit de Oise, die werd gekozen vanwege zijn debiet en zijn kwaliteit; de hoeveelheden kunnen worden aangepast naargelang van de behoeften en het beschikbare debiet in de waterloop. Als het debiet van de waterloop daalt tot onder een bepaalde drempel, wordt het tekort aangevuld met water uit het reservebekken La Louette. Dit bekken, dat in Allaines (Somme) wordt gecreëerd, zal een inhoud hebben van 14 miljoen m³ bruikbaar water, en wordt in periodes van hoogwater gevuld met water uit de Oise. De prioriteit bij de aanleg van de oevers ligt in de stevigheid; daarmee werd ook met de milieuproblematiek rekening gehouden: momenteel wordt nagedacht over een ecologische inrichting van de oevers, zoals oevers met lagunes en waterruimtes om het kanaal «levend» te houden. Dat is een van de onderwerpen waarover het Milieuobservatorium zich buigt; deze onafhankelijke instantie bestaande uit experts moet de bouwheer advies geven en de milieuvoorbeeldfunctie van het project Kanaal Seine-Nord Europe promoten.

**AANLEG VAN SPAARBEKKENS
EN BOUW VAN EEN EXTRA
POMPSTATION BIJ DE SLUIZEN
OM VOLLEDIGE RECYCLAGE
MOGELIJK TE MAKEN**



STÉPHANIE PASQUET

EXPERT WATERBEHEER BIJ DE SCSNE

« Bij de SCSNE zien we waterbeheer als een onderwerp dat het kader van het geplande Kanaal Seine-Nord Europe ver overstijgt. Wij situeren onze beschouwingen in een totaalbeeld op schaal van het dichte, grensoverschrijdende Seine-Scheldenetwerk. Onze voornaamste doelstelling bestaat erin om de toekomstige infrastructuur onder te brengen in het netwerk zonder het bestaande netwerk te wijzigen. Om te werken steunen wij op de diepgaande kennis die VNF heeft van de waterlopen, aangevuld door studies zoals degene die in 2016 werd geanalyseerd en die het watertoevoerschema van het Canal du Nord moest analyseren. Verder werken we het overleg verder uit, met name met de lokale commissies die met de plannen voor waterinrichting en -beheer belast zijn. Het is essentieel / cruciaal dat we ook met hun bekommernissen rekening houden, bijvoorbeeld door te vermijden dat er water uit de freatische laag wordt gehaald. »



Scheepvaart op de Bovenschelde © SPW

Sluis van Don, plaatsing van de bovenstroomse deuren
© VNF/ Alexandra Lebon - Didier Gauducheau



Overslag op het Albertkanaal
© De Vlaamse Waterweg



Overstort van Pont-Sainte-Maxence
© Entente Oise Aisne



INITIATIEVEN OM HET WATER OPTIMAAL TE BEHEREN

Gelijklopend met de bouw van het kanaal zetten de Franse, Waalse en Vlaamse beheerders zich in om het waterbeheer in hun respectieve netwerken te verbeteren. In Wallonië bijvoorbeeld komt er dankzij het Perex 4.0-project een gecentraliseerde permanentie om het waterbeheer 24 uur per dag in de gaten te houden aan de hand van gegevens die in real time van heel de regio en de aangrenzende regio's worden ingezameld. Na een proefversie in 2019 wordt het nieuwe systeem in 2021 geïmplementeerd in het Scheldebekken.

Vanaf datzelfde jaar zullen ook de sluisen in het Scheldebekken op afstand bediend worden; ook dit project van de SPW draagt rechtstreeks bij tot een efficiënter waterbeheer. De bediening op afstand van de kunstwerken is ook voor VNF en DVW een prioriteit. Sinds 2017 werken beide beheerders overigens samen in het kader van een bijzonder vernieuwend, grensoverschrijdend programma - «smart barrages» of intelligente stuwen. Doordat het waterpeil steeds meer en vaker schommelt, ligt de uitdaging hierin dat de werking van de stuwen van de Leie en de Deule - waar het probleem het grootst is - gecoördineerd moet worden om het debiet beter te regelen. Als het project resultaat oplevert, wordt het mogelijk nadien verder uitgebreid. Om het waterbeheer in het Seine-Scheldenetwerk te kunnen optimaliseren, moeten ook de infrastructuur en kunstwerken door renovatiewerken worden verbeterd.

In Frankrijk bijvoorbeeld werd ter gelegenheid van de modernisering van de Don-sluis, tussen Rijsel en Béthune, ook een nieuw pompstation geïnstalleerd. In Wallonië is de nieuwe stuw van Kain uitgerust met drie microwaterkrachtcentrales.

MEER OVERLEG IN DE REGIO'S WAAR HET NETWERK DOOR LOOPT

Binnen hun respectievelijke werkgebieden overleggen de leden van het EESV Seine Schelde almaar meer met alle betrokken partijen die bevoegd zijn voor het water. Sommige spelen een hoofdrol als het over waterbeheer gaat. In Frankrijk is dat bijvoorbeeld het geval voor L'Entente Interdépartementale pour la protection contre les inondations de l'Oise, l'Aisne, l'Aire et leurs affluents (interdepartementale vereniging ter bescherming van de Oisne, de Aisne, de Aire en hun zijrivieren tegen overstroming). L'Entente, dat werd erkend als Etablissement public territorial de bassin (EPTB), moet in eerste instantie voor alle rivieren van het stroomgebied van de Oise coherente en overlegde acties ondernemen om de strijd tegen overstroming aan te binden. Dat geldt ook voor het overleg met de intergemeentelijke samenwerkingsverbanden, die sinds kort bevoegd zijn voor het beheer van het aquatische milieu en de preventie van overstromingen. Met de verdeling van de waterreserves en het reglement over eventuele conflicten bij het gebruik, is de strijd tegen het overstromingsgevaar een van de grote thema's van het overleg inzake het waterbeheer in het Seine-Scheldenetwerk.

Sinds drie jaar is DVW betrokken bij een grootschalig programma in dit verband, dat bij wijze van experiment wordt gerealiseerd op de Dender, waarna het eventueel wordt uitgebreid. De bedoeling is om de risico's in kaart te brengen en een globaal actieplan op te stellen dat in geval van overstroming in werking treedt. Het steunt op de gedeelde verantwoordelijkheid van alle betrokken actoren - beheerders van de waterlopen, gemeenschappen, burgers, economische actoren, landbouwers, milieuverenigingen, enz. - die samen onderzoeken of oplossingen zoals de aanleg van reservebekkens of de verplaatsing van gebouwen naar waterrijke gebieden, pertinent zijn.

**DE FRANSE, WAALSE
EN VLAAMSE
BEHEERDERS ZETTEN
ZICH IN OM HET
WATERBEHEER TE
VERBETEREN.**

HFDST. 3

TERUGBLIK OP DE VOORNAAMSTE VORDERINGEN IN 2018

In 2018 verstevigden de leden van EESV Seine-Schelde hun partnership en werkten ze nog nauwer samen aan tal van onderwerpen. In Frankrijk, Vlaanderen en Wallonië vorderden de acties i.v.m. de uitvoering van de doelstellingen van het netwerk door toedoen van alle activiteiten van het programma. Sommige projecten zijn afgerond, reeds aangevatte studies en werkzaamheden werden verdergezet, sommige daarvan op substantiële wijze, maar ook nieuwe studies en werkzaamheden zagen het daglicht. Nu deze nieuwe bakens uitgezet zijn, wordt de dynamiek i.v.m. de totstandkoming van het Seine-Scheldenetwerk gevoed.



1 - ONTWIKKELING VAN DE PROJECTAANSTURING

STATUTEN Aangepast AAN DE NIEUWE MULTIMODALE CORRIDORS

De statuten van het EESV Seine-Schelde werden in 2018 aangepast. Deze aanpassing kwam er naar aanleiding van de operationele fusie van de twee waterwegbeheerders in Vlaanderen - Waterwegen & Zeekanaal nv in het westen en De Scheepvaart in het oosten - tot de Vlaamse Waterweg nv; deze fusie is sinds 1 januari 2018 een feit. Verder werd akte genomen van de komst van een vierde lid voor het EESV: de Société du Canal Seine-Nord Europe. De SCSNE, op 21 april 2016 bij ordonnantie opgericht, is sinds 5 mei 2017 bouwheer van het Kanaal. De nieuwe statuten formaliseren ook de uitbreiding van het netwerk met de bovenstroomse en benedenstroomse Seine, na de akkoorden van Tallinn van oktober 2013 (grensoverschrijdende verbinding tussen Conflans-Sainte-Honorine en Gent, in 2004), maar ook de operationele basisopdrachten die aan het EESV werden toevertrouwd in het kader van de doelstellingen van de multimodale corridor Noordzee/Middellandse Zee, binnen de Financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (FEB) 2014-2020, met name voor innovatie.

VLOTTERE SAMENWERKING

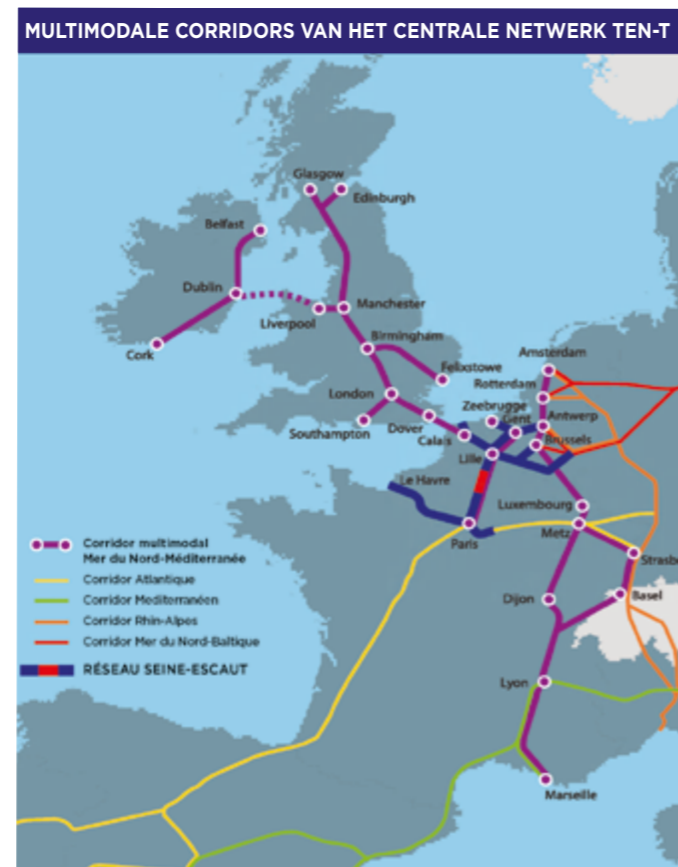
Om de vier uitvoerende entiteiten binnen het EESV Seine-Schelde beter te kunnen coördineren en om de samenwerking te bevorderen, werden procedures voor het interfacebeheer ingevoerd.

Zo kunnen de SCSNE en VNF, toekomstig uitbater van het Kanaal Seine-Nord Europe, over het ontwerp en de bouw van het kanaal reflecteren/uitwisselen dankzij een gezamenlijk technisch comité, dat eind 2017 werd samengesteld. Dit comité vergaderde in 2018 regelmatig, zodat VNF telkens de kans kreeg om aan de SCSNE zijn advies te geven over de voorontwerpstudies van sector 1 Compiègne-Passel.

GROTERE OPERATIONELE MIDDELEN

Door de aansturing aan te passen breidde het EESV Seine-Schelde in 2018 ook zijn operationele middelen uit dankzij een aantal aanbestedingen voor ondersteuning. Deze werden met name gelanceerd in het kader van de nieuwe procedures die het INEA (Innovation and Networks Executive Agency van de Europese Commissie) invoerde voor de jaarlijkse voortgangsverslagen, de financiële overzichten en de midterm review. Zo gaf het EESV de agentschappen Eurogroup, Arch Consulting en Dragon Rouge de opdracht om een communicatiestrategie uit te werken. Ook Egis Conseil kreeg een opdracht toegewezen, namelijk om de Grant Agreement 2018-2022 op te volgen.

NIEUWE BEHEERSPROCEDURES VOOR DE MIDTERM REVIEW



VOORBEREIDING VAN DE CEF 2021-2027

In 2018 concentreerde het EESV Seine-Schelde zich voornamelijk op de follow-up van de 12 activiteiten van de CEF 2014-2020, de financiële opvolging van de Europese financieringsovereenkomst CEF 2014-2020, de voorbereiding van de midterm review van de financieringsovereenkomst, de reacties op de audit van het Europees Rekenhof en de evaluatie van de ramingen van de investeringen voor de periode 2021-2027, met het oog op de budgettering van de Europese Commissie. Het EESV leidde ook het overleg in het kader van de aanbevelingen en strategische richtlijnen van de Intergouvernementele Commissie (IGC) van eind 2017. Voor dit overleg werd herhaaldelijk van gedachten gewisseld, bijvoorbeeld tijdens de negende editie van de TEN-T Days, die van 25 tot 27 april in de Sloveense hoofdstad

Ljubljana plaatsvond, of tijdens de happening met de netwerken, georganiseerd van juni tot december 2018 onder het beschermheerschap van de Conseil National de l'Industrie. Eind 2018 spraken de leden van het EESV met de auditors van het Europees Rekenhof, dat een audit maakte van de prestaties van het Seine-Scheldeproject - een van de zes prioritaire Europese projecten van de Financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, in het kader van het Europese centrale netwerk, dat tegen 2030 een feit moet zijn. De auditors spraken met de belangrijkste stakeholders (coördinerende prefecten, vertegenwoordigers van de industriële netwerken, landbouwkamers, regio's, departementsraden, gemeenteraden, regionale economische, milieu- en sociale raden, ...) die sinds 2004 in Frankrijk bij de ontwikkeling van het Seine-Scheldenetwerk betrokken zijn.

2 - DE VORDERINGEN VAN DE STUDIES EN WERKZAAMHEDEN

IN FRANKRIJK

In 2018 werd verder gewerkt aan de verwezenlijking van het Kanaal Seine-Nord Europe. Het voorontwerp van sector 1 (Compiègne-Passel) werd op 27 september door de raad van toezicht goedgekeurd. Deze goedkeuring maakte de weg vrij voor de volgende stappen, in 2019: het dossier voor de milieuvergunning indienen, de projectstudies starten, de rooiingen uitvoeren waarmee de archeologische studies afgerond kunnen worden, het milieu verder verbeteren, onroerend goed en grond verwerven en tal van overlegvergaderingen organiseren. Voor de andere sectoren van het toekomstige kanaal publiceerde de SCSNE in maart 2018 de offerteaanvragen voor het bouwheerschap. Op wettelijk vlak tot slot werd de bekendmaking van algemeen nut in juli 2018 verlengd tot september 2027.

In het Seine-bekken werd voor het Mageo-project voor de Oise een belangrijke fase afgewerkt, met de kennisgeving van de opdracht inzake bouwheerschap, voor de realisatie van de studies, de uitvoering van de waterrichtlijn inzake werken

en de opvolging van de uitvoeringsstudies. De start van het openbaar onderzoek is nu gepland voor na de goedkeuring van de Loi d'orientation des mobilités.

Op de benedenstroomse Seine werden de studies inzake het bouwheerschap en de werkzaamheden verdergezet; zo werd op 11 oktober het voorontwerp voor de renovatie van de stuw van Andresy goedgekeurd en eind 2018 waren de elektrische renovatiewerken van de site Port-Mort/Notre-Dame-de-la-Garenne klaar.

In Nord-Pas-de-Calais behandelden de studies de eindfase van de aanpassing van de Deule en de Grensleie, de heropening van het kanaal Condé-Pommeroeul voor de scheepvaart, de besturing op afstand van kunstwerken en de kwaliteit van de dienstverlening voor de gebruikers. Dit jaar werden ook enkele werkzaamheden gestart, zoals de bouw van het centrum voor afstandsbediening, in Waziers.



Condé-Pommeroeul: bouwplaats van Condé Pommeroeul: plaatsing van de brug Saint Aubert © Philippe Houzé

IN WALLONIË

Op het grensoverschrijdende gedeelte van de Leie werd de eerste fase afgerond van de werken om de waterloop naar Europese bevaarbaarheidsklasse Vb op te waarderen in de doortocht van Komen; deze fase was in december 2016 van start gegaan. De actoren van het Seine-Scheldeproject konden de tweede fase voorbereiden, die loopt van mei 2019 tot juli 2021. Voor de Bovenschelde ging in september 2018 de derde fase van start van de inrichtingswerken in de doortocht van Doornik; deze fase moet eind 2020 klaar zijn.

Dit jaar werd ook de nieuwe stuw van Kain opgeleverd en werd de bouw van de nieuwe stuw van Hérimettes aangevat; deze twee kunstwerken moeten de bevaarbaarheid van de rivier zowel in termen van capaciteit als van veiligheid verbeteren. Ook aan het project voor de heropening van het Kanaal van Condé-Pommeroeul werd verdergewerkt, volgens de planning: de werken zouden in maart 2019 moeten starten en in december 2020 opgeleverd moeten worden. Het inrichtingsproject inzake de Waalse ruggengraat (Canal Nimy-Blaton-Péronnes, Canal du Centre, Kanaal Charleroi-Brussel, Sambre) - die naar bevaarbaarheidsklasse Va wordt omgezet - werd eveneens voortgezet.

Eind 2018 waren de studies over de kaaien in de gemeenten Baudour en Manage bijna klaar, de werken aan de brug van Luttre werden opgeleverd en de modernisering van de drie sluisites - Viesville, Gosselies en Marchienne - vorderde goed.



Doortocht door Doornik - het bruggendeel van de nieuwe Pont à Pont komt aan per duwbak © SPW

IN VLAANDEREN

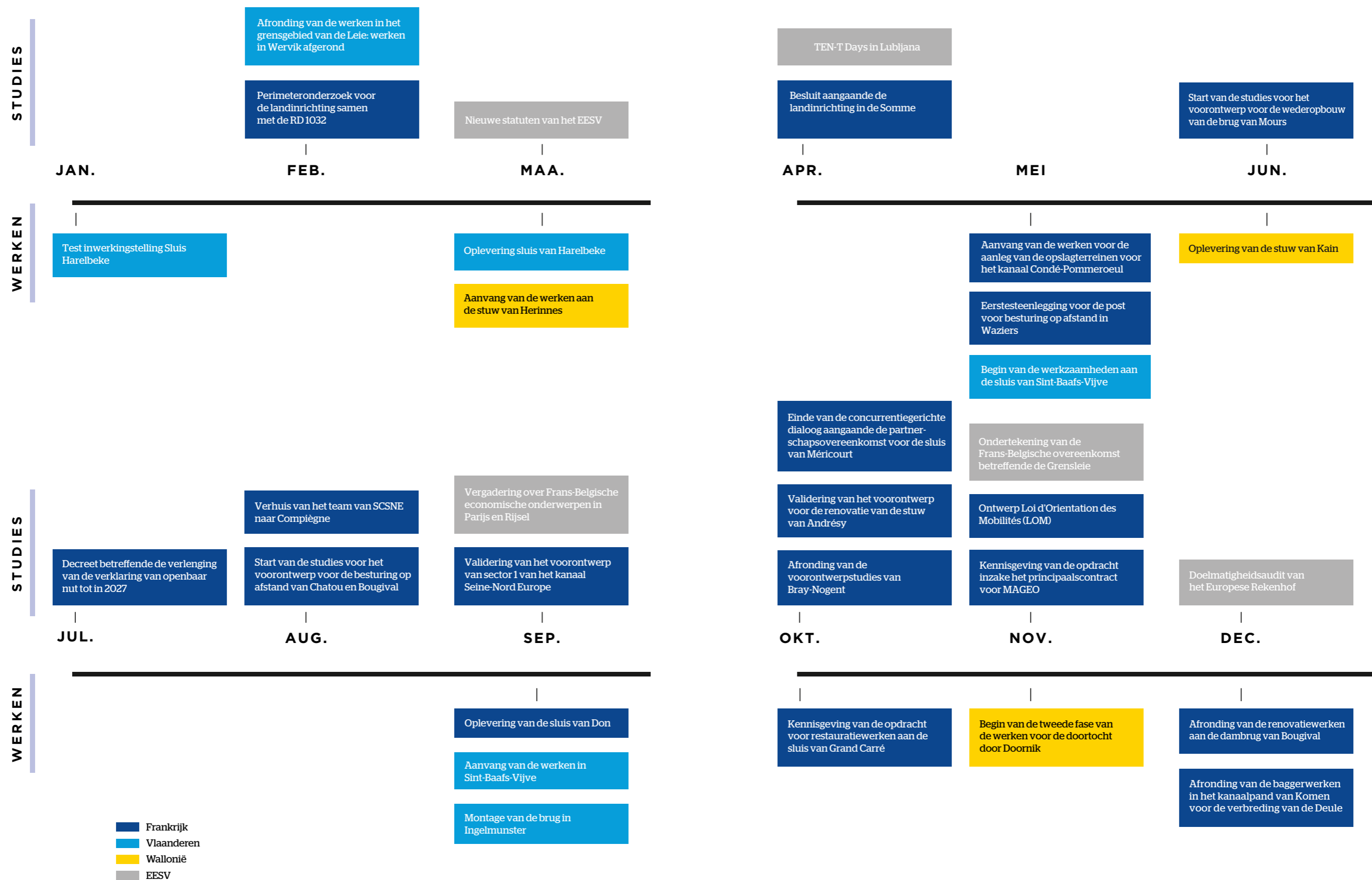
Ook in Vlaanderen werden in 2018 de sluisen verder gemoderniseerd. In Harelbeke werd de nieuwe sluis van Europese bevaarbaarheidsklasse Vb in maart in gebruik genomen en op 25 mei officieel ingewijd. De tijdelijke sluis werd afgebroken en de bouw van een definitieve stuw, een vispassage, een waterkrachtturbine en kaaimuren is aan de gang. In Sint-Baafs-Vijve ging de bouw van een sluis met bevaarbaarheidsklasse Vb van start. Er werden ook studies over en werken aan de Leie uitgevoerd, met name betreffende het uitbaggeren van het Afleidingskanaal, de aanleg van een voetgangersbrug in Nevele en het project met betrekking tot de doortocht door Menen.

Sommige bouwprojecten werden afgerond, bijvoorbeeld de stadskaaimeuren in Kortrijk, die op 24 maart werden ingewijd. Andere projecten zijn aan de gang op de Bovenschelde, het kanaal Roeselare-Leie en het kanaal Bossuit-Kortrijk. In Kerkhove bijvoorbeeld werden op de Bovenschelde een stuw en een vispassage gebouwd.



Nieuwe sluis van Harelbeke © De Vlaamse Waterweg

KERNEVENEMENTEN IN 2018

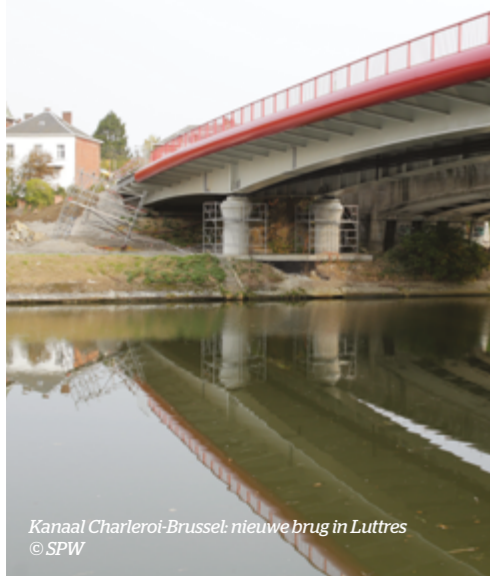


■ Frankrijk
■ Vlaanderen
■ Wallonië
■ EESV

WERKEN IN 2018



Bovenschelde - stuw van Kain: waterkrachtcentrale
© SPW



Kanaal Charleroi-Brussel: nieuwe brug in Luttre
© SPW



Tijdelijke stuw van Harelbeke
© De Vlaamse Waterweg



Bovenschelde - doortocht door Doornik - plaatsing van het brugdek voor de nieuwe Pont à Pont
© SPW



Sint-Baafs-Vijve - stuw
© De Vlaamse Waterweg



Menen - stuw
© De Vlaamse Waterweg



Transport van een nieuwe brug over het Albertkanaal
© De Vlaamse Waterweg



Luchtfoto van de vervanging van de deuren van de Don-sluis, plaatsing van de deuren bovenstrooms
© VNF/Alexandra Lebon - Didier Gauducheau



Vervanging van de deuren van de Don-sluis, plaatsing van de deuren bovenstrooms
© VNF/Alexandra Lebon



Plaatsing van de Saint-Aybert brug
© Drone-Philippe Houzé

CONCLUSIE

VOORUITZICHTEN
VOOR 2019

Het Seine-Scheldenetwerk doorliep in 2018 enkele nieuwe fasen, met tal van belangrijke beslissingen en resultaten voor de grensoverschrijdende secties (werken voor de heropening van het Kanaal van Condé in Pommeroeul en de ondertekening van het internationale Grensleie-verdrag), goedkeuring van het voorontwerp voor sector 1 van het Kanaal Seine-Noord-Europa, voltooiing van de sluis van Harelbeke en start van de regeneratiewerken aan de benedenstroomse Seine.

De komende maanden wordt het volledige Seine-Scheldenetwerk geleidelijk aan geconsolideerd en wordt de overgang gemaakt naar een nieuwe etappe, geconcretiseerd door het feit dat het Seine-Scheldeproject

wordt opgenomen in de Loi d'orientation des mobilités in Frankrijk, en, op Europees vlak, door de ondertekening van een bijakte de Grant Agreement in het kader van de Financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen [CEF 2021-2027](#), en de voorbereiding van het volgende subsidieprogramma voor de periode 2021-2027. In deze fase zal de implementatie van het Seine-Scheldenetwerk worden aangepast aan de evolutie van de context en de behoeften in de regio's, waarbij de verworvenheden uiteraard mee in rekening worden genomen. Al deze uitdagingen moeten de banden tussen de uitvoerende entiteiten binnen het EESV Seine-Schelde en al hun partners nog hechter maken en hen nog beter doen samenwerken.



Autonome haven van Straatsburg (regio Grand Est)
@VNF/Didier Gauducheau



JEAN LE DALL

ADJUNCT-DIRECTEUR VAN DE DIRECTIE VOOR TRANSPORTINFRASTRUCTUUR VAN HET MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, EN HOOFD VAN DE FRANSE DELEGATIE BIJ DE INTERGOUVERNEMENTELE COMMISSIE VOOR HET SEINE-SCHELDEPROJECT

« In het ontwerp van Loi d'orientation des mobilités, voorgesteld tijdens de Ministerraad van 26 november 2018, staat een reeks beschikkingen met betrekking tot het financiële programma dat de ontwikkeling van de transportinfrastructuren - en dan in het bijzonder die voor de binnenvaart - moet begeleiden. De klemtoon wordt op dit vlak gelegd op het onderhoud van het bestaande netwerk, dat de voorbije jaren te lijden heeft gehad onder een tekort aan investeringen.

In dit wetsontwerp, dat in de loop van 2019 in het Parlement besproken moet worden, moet de staat voor de binnenvaart een aanzienlijke inspanning leveren, aangezien voor de periode van 2019 tot 2022 een bedrag voorzien is van 110 miljoen euro per jaar, voor de periode van 2023 tot 2027 een bedrag van 130 miljoen euro. In totaal zou het bedrag voor de renovatie-, regeneratie- en moderniseringswerken, met inbegrip van de andere financieringsbronnen, tegen 2027 190 miljoen euro belopen.

Het engagement van de staat ten overstaan van de grote projecten voor de Seine-Scheldeverbinding in Frankrijk wordt overigens nogmaals bevestigd: de Grensleie moet tegen 2022 ingericht worden en de bouw van het Kanaal Seine-Nord Europe en de opwaardering naar het Europees gabarit van de Oise, die de zuidelijke aansluiting vormt, moeten effectief zijn tegen het einde van de periode 2023-2027, in overeenstemming met de richtlijnen van de regering van oktober 2017. Om de financiering van het project voor het Kanaal Seine-Noord-Europa veilig te stellen, bevestigde de Regering dan ook haar engagement om een miljard euro te investeren, en stelt ze in de Loi d'orientation des mobilités voor om van de projectonderneming een lokale overheidsinstelling te maken; daarmee vertrouwt ze de leiding over het project toe aan de gemeenschappen van Hauts-de-France, zoals zij ook gevraagd hadden.

Deze regionalisering van de het bestuur / de aansturing draagt ertoe bij dat de ondernemingen in de bouwperiode lokaal beter verankerd zullen zijn en dat een groot deel van deze banen ook na afloop van de werken nog zullen bestaan, wat dan, dankzij een hedendaagse en performante logistiek dan weer mee de economische ontwikkeling in heel het Seine-Scheldenetwerk zal bevorderen. »

seine SCHELDE

HET GROOTSTE BINNENVAART
-PROJECT VAN EUROPA

*Credit foto's, voorpagina:
Albertkanaal © De Vlaamse Waterweg
Vervoer van granulaten over de Seine © Lafarge Medialibrary
Haven van Nogent-sur-Seine © Groupe Soufflet*



SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE



Co-financed by the European Union
Connecting Europe Facility