



HET GROOTSTE BINNENVAART
PROJECT VAN EUROPA



EESV SEINE-SCHELDE
ACTIVITEITENVERSLAG 2019

EEN NETWERK VAN SAMENWERKING VOOR DE OPWAARDERING VAN DE WATERWEG



EDITO

IN 2019 WERDEN GROTE STAPPEN GEZET IN DE UITBOUW VAN EEN MULTIMODAAL NETWERK

Het engagement van heel wat partners en betrokken partijen van het Europese waterwegennetwerk Seine-Schelde kwam in 2019 op regionaal, nationaal en Europees niveau in een stroomversnelling. Dankzij de financiering van de Europese Unie, de lidstaten en territoriale gemeenschappen konden belangrijke vorderingen worden gemaakt: grote vooruitgang van de studies i.v.m. het Kanaal Seine-Noord-Europa, met de keuze van de bouwheer voor de geografische sectoren en de sluizen tussen Noyon en Aubencheul au Bac, werken voor de heropening van de scheepvaart op het Kanaal van Condé-Pommeroeul, voorbereidende werken voor de opwaardering van de Grensleie, voortzetting van de werken aan de doortocht Doornik, modernisering van de sluizen Duinkerke-Schelde, start van de modernisering van de sluizen van de Seine, ... Sinds de Europese Unie op 27 juni 2019 het Uitvoeringsbesluit ondertekende waarmee ze zich ertoe verbindt om de realisatie van het Seine-Scheldenetwerk tot 2030 te ondersteunen, zijn de economische actoren nog intenser bezig met de voorbereiding en aanpassing van het Seine-Scheldenetwerk, in afwachting dat het Kanaal Seine-Noord-Europa wordt opengesteld. De «Loi d'orientation des mobilités» of Mobiliteitswet die op 24 december 2019 in Frankrijk werd uitgevaardigd, geeft de binnenvaartsector een nieuwe, bredere basis voor de ontwikkeling van een hedendaags en performant logistiek aanbod.

EEN INDUSTRIËLE ACCELERATOR VOOR DE EUROPESE ONDERNEMINGEN

Met de oprichting in Frankrijk van een interministerieel comité voor de logistiek, op initiatief van de Eerste Minister, kunnen de industriële van de verschillende strategische sectorcomités van de Conseil National de l'Industrie hun verwachtingen voor het Seine-Scheldenetwerk beter definiëren. Voor de 40 miljoen Europese

burgers uit de zes Franse en Belgische regio's (Normandië, Île-de-France, Hauts-de-France, Grand Est, Vlaanderen en Wallonië) en de drie Europese metropolen Parijs, Rijsel en Brussel, wordt een grote impact verwacht, op economisch, maar ook op ecologisch en sociaal vlak. Door de productie- en consumptiezones van de verschillende industriële netwerken dicht bij elkaar te brengen en mogelijkheden te bieden voor industriële en logistieke installaties langs de waterweg, is het Seine-Scheldenetwerk een industriële accelerator voor de Europese ondernemingen die van de waterweg gebruikmaken: de bouw, de landbouwindustrie, de houtsector, chemie, recyclage, grootdistributie en binnenvaart en zeevaart. Sinds enkele jaren bouwen de actoren van het Seine-Scheldeproject met deze netwerken en de territoriale gemeenschappen - in een logica van ver doorgedreven mutualisering - samen aan economische, performante en duurzame oplossingen op alle domeinen (haveninstallaties, schepen, logistieke werkmiddelen, ...) om hun activiteit te ontwikkelen en tevens voordeel te halen uit de mogelijkheden die het netwerk te bieden heeft.

KATALYSATOR VAN EEN MULTIMODAAL LOGISTIEKBELEID

Om het netwerk van binnenhavens langs Seine-Schelde te kunnen uitbreiden, moet nauwer worden samengewerkt om te garanderen dat er van het ene naar het andere punt een performant en economisch, geïntegreerd multimodaal aanbod is. Ten eerste tussen de verschillende sectoren van het netwerk (noordelijke as en

OM HET NETWERK VAN BINNENHAVENS LANGS SEINE-SCHELDE TE KUNNEN UITBREIDEN, MOET NAUWER WORDEN SAMENGEWERKT OM TE GARANDEREN DAT ER VAN HET ENE NAAR HET ANDERE PUNT EEN PERFORMANT EN ECONOMISCH, GEÏNTEGREERD MULTIMODAAL AANBOD IS.

Seine) en vervolgens tussen de verschillende vervoerswijzen: waterweg / weg om een levering van het ene punt naar het andere te garanderen voor activiteiten in de buurt van de waterweg, waterweg / spoor om oplossingen voor middel-lange afstanden aan te bieden in Europese multimodale corridors en voor de toegankelijkheid naar de grote zeehavens. De actieplannen die in 2019, bijvoorbeeld in Frankrijk, werden opgesteld tijdens de oprichting van de raden voor coördinatie tussen havens en logistiek van de noordelijke as en de Seine, alsook de acties van de industriële om hun concurrentievermogen inzake logistiek te vergroten (een sector die goed is voor 10% van het Franse bruto binnenlands product) vormen de pijlers voor een uitgesproken evolutie van de binnenvaartsector en het logistieke aanbod voor de komende tien jaren, aangezien alles klaar moet zijn tegen 2030, wanneer het Seine-Scheldenetwerk volledig wordt opengesteld. In deze periode kan door de behoeften van de grote bouwplaatsen (bouw van de Grand Paris Express en het Kanaal Seine-Noord-Europa, voorbereiding van de Olympische Spelen van 2024) het binnenvaartaanbod worden omgezet in een geïntegreerd transportsysteem ten dienste van een multimodale en koolstofvrije logistiek. Digitalisering, automatisering en gezamenlijk gebruik van gegevens worden de katalysatoren om nieuwe referentiemodellen op te stellen. Door zijn omvang en de het grote aantal aan betrokken partijen maakt het project ook de weg vrij voor de mutualisering en veralgemening van multimodale vernieuwingen, onder meer door de verspreiding van standaardoplossingen in de hand te werken en kritische afmetingen aan te bieden voor experimentering en projectontplooiing.

DE AANPASSING VAN DE ACTOREN EN HUN MOBILISERING HEBBEN EEN NIEUWE DIMENSIE AANGENOMEN EN GEVEN ONS DE MIDDELEN OM SAMEN EN DUURZAAM TE VERNIEUWEN.

EEN OVERKOPELEND PROJECT MET PARTNERSHIPS EN MEERWAARDE VOOR EUROPA

Als samenwerkingsnetwerk voor de opwaardering van de waterweg deed Seine-Schelde op elke territoriale schaal tal van allianties ontstaan. Deze internationale, nationale, interregionale, regionale en lokale allianties brengen uiteenlopende actoren samen en laten ze samenwerken: staten, gemeenschappen, economische actoren en verenigingen, experts, burgers, ... Ten overstaan van de economische, sociale en ecologische uitdagingen draagt het project ertoe bij dat een veelheid aan collectieve werkvormen en gemeenschappelijke initiatieven ontstaat: coördinatie tussen havens op de noordelijke as en de Seine, nieuwe beschouwingen over de logistiek, openbare/privépartnerships, wederzijdse investeringen in netwerken, coördinatie tussen havens en transportwijzen, grensoverschrijdende structuren.

EEN EUROPEES NETWERK OM SAMEN EN DUURZAAM TE INNOVEREN

Alles welbeschouwd is het Seine-Scheldenetwerk een fantastische accelerator van vooruitgang voor het overheidsbeleid en de Europese burgers. Dat stelden we vast tijdens de internationale evenementen Smart Rivers 2019 in Lyon en Riverdating in Luik: nadenken over het schip van de toekomst of de beroepen van morgen voor het beheer van de binnenvaart, de logistieke stromen massificeren, een netwerk van onderling verweven havens ontwikkelen, hernieuwbare energieën en energieopslag langs de waterweg tot stand brengen, de lokale industrieën internationaal verbinden, investeringen in industrie en logistiek langs de waterweg in de hand werken, bijdragen tot de vermindering van de transporteffecten op het klimaat of het ontwikkelen van nieuwe landschappen en nieuwe stedelijke en landelijke verbindingen... Het project Seine-Schelde biedt een uitzonderlijk "speelveld" om onuitgegeven oplossingen uit te denken en te realiseren. Het eigenaarschap van de actoren en hun betrokkenheid hebben een nieuwe dimensie bereikt en geeft ons de middelen om samen op een duurzame wijze te innoveren.

Nicolas BOUR

Beheerder van het EESV Seine-Schelde
& afgevaardigde voor industriële
en internationale aangelegenheden
Voies navigables de France

INHOUDSOPGAVE

HFDST. 1

2019, EEN JAAR VOL BESLISSINGEN EN ENGAGEMENTEN VOOR DE ECONOMISCHE ACTOREN 06-27

1- VAN EUROPEES UITVOERINGSBESLUIT TOT MOBILITEITSWET 08-15

2- INNOVATIE TEN DIENSTE VAN DE ONTWIKKELING VAN EEN HEDENDAAGS NETWERK 16-17

3- EEN PROJECT VOOR DUURZAME ECONOMISCHE ONTWIKKELING 18-22

4- TERRITORIAAL OVERLEG EN INTERNATIONALE COMMUNICATIE 23-27

HFDST. 2

DE BINNENHAVENS, MEERWAARDE IN HET HART VAN HET SEINE-SCHELDENETWERK 28-49

1- EEN NETWERK VAN BINNENHAVENS VOOR DE EUROPESE INDUSTRIE 30-35

2- MULTIMODALE SAMENWERKING VOOR EEN GEÏNTEGREERDE LOGISTIEK 36-41

3- EEN GESTRUCTUREERDE ONTWIKKELING ROND TERRITORIALE PROJECTEN .. 42-45

4- INNOVERENDE EN GECONNECTEERDE HAVENS 46-49

HFDST. 3

TERUGBLIK OP DE VOORNAAMSTE MIJLPALEN VAN 2019 50-61

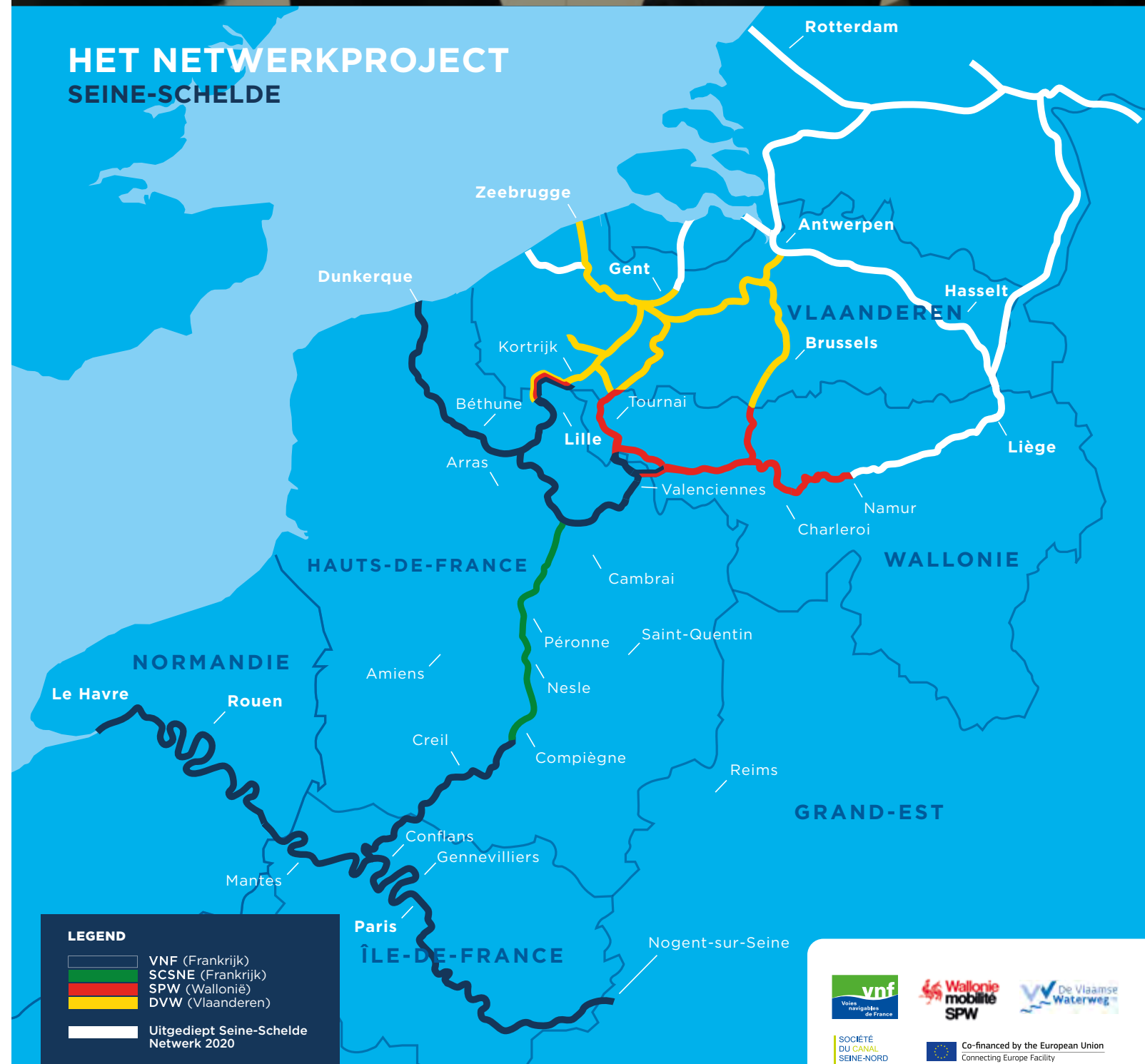
1- VORDERINGEN OP HET VLAK VAN PROJECTGOVERNANCE 52-55

2- VORDERINGEN VAN DE STUDIES EN WERKZAAMHEDEN 56-57



Vergadering van het strategisch comité van de Société du Canal Seine-Nord Europe in Nesles, in aanwezigheid van de Franse President op 22 november 2019 © AP SCSNE

HET NETWERKPROJECT SEINE-SCHELDE



HFDST. 1

2019, EEN JAAR VOL BESLISINGEN EN ENGAGEMENTEN VOOR DE ECONOMISCHE ACTOREN

Dit jaar wordt gekenmerkt door toonaangevende beslissingen op internationale, nationale en regionale schaal en 2019 zal in de geschiedenis van het Seine-Scheldenetwerk dan ook geboekstaafd staan als een cruciaal jaar. Tijdens dit jaar kon dit uitzonderlijke project, dat de waterweg opwaardert en voor de Europese economische actoren en burgers duurzame vooruitgang creëert, bruggen bouwen en zijn doelstellingen nastreven door zich op de toekomst te richten.



1. VAN EUROPEES UITVOERINGSBESLUIT TOT MOBILITEITSWET

NIEUWE FINANCIËLE VERBINTENISSEN

In 2019 volgden de belangrijke evenementen voor de financiering van het netwerk Seine-Schelde elkaar op. Op 27 juni publiceerde de Europese Commissie een uitvoeringsbesluit. Dit bevestigt de prioritaire aard van het project, geeft in detail de kalender en de routekaart weer en plaatst haar steun in een langetermijnperspectief, tot het centrale netwerk TEN-T in 2030 een feit is.

Dit jaar werd ook de bijakte n°3 aan de financieringsovereenkomst (Grant Agreement) ondertekend, die werd ingevoerd in het kader van de Connecting Europe Facility (CEF). Deze bijakte heeft gevolgen voor de Europese financiering (50% van het bedrag voor de studies en 40% van het bedrag voor de werkzaamheden) tot in 2022, en niet tot in 2020, zoals oorspronkelijk was voorzien. Bovendien wordt hiermee het aan VNF toegekende investeringsbudget naar boven toe herzien: de middelen van de organisatie stijgen met 50%, een historische stijging die aansluit bij de Loi d'orientation des mobilités (Mobiliteitswet), die op 24 december 2019 werd uitgeroepen en haar in staat zal stellen om de grote regeneratie- en moderniseringsprojecten van haar netwerk in de komende tien jaar te verwezenlijken. Nog een opmerkelijke gebeurtenis: de Franse Regering, de regio's Hauts-de-France en Île-de-France en de departementen Nord, Pas-de-Calais, Somme en Oise ronden een akkoord af voor de financiering van het Kanaal Seine-Noord-Europa.

Met dit akkoord stort het Agence de financement des infrastructures de transport de France aan de SCSNE een budgetbijdrage van de staat ten belope van 1,1 miljard euro. Ook de territoriale gemeenschappen leveren een budgetbijdrage van 1,1 miljard euro en staan borg voor de lening die op het einde van de bouwperiode voor nagenoeg 900 miljoen euro afgesloten zal worden. In dit financieringsplan wordt rekening gehouden met een bijdrage van de Europese Unie ten belope van 40% van het bedrag van de werkzaamheden, hetzij 2 miljard euro. Deze bijdrage zou vanaf 2023 kunnen worden opgetrokken tot 50%, gezien de nieuwe verordening aangaande de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen.

Dit daadwerkelijke "aandeelhouderspakt" werd geofficialiseerd door President Emmanuel Macron, toen die op 22 november 2019 in Amiens was en deelnam aan de vergadering van het strategisch comité Seine-Noord-Europa, drie dagen na de goedkeuring van de Loi d'Orientation des Mobilités door de Assemblée Nationale. Het vertrouwt vanaf 2020 het bestuur van de SCSNE toe aan de territoriale gemeenschappen, maar de staat blijft lid van de Raad van Toezicht en bevestigt de programmatie en nationale financiering van de anderen grote Franse projecten op het Seine-Scheldenetwerk, zoals de opwaardering op groot gabarit van de verbinding Bayr-Nogent in het Seinebekken en de opwaardering naar het Europese gabarit Vb van de Oise tussen Compiègne en Creil (Magéo-project).



ÉTIENNE WILLAME

ALGEMEEN DIRECTEUR (SPW) MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURES

"Na jaren van inspanningen heeft het Seine-Scheldenetwerk in 2019 doorslaggevende stappen gezet. Dat bewijst dat we de juiste keuzes hebben gemaakt, het stelt ons in staat om bijkomende middelen te mobiliseren om tot een eigentijds waterwegennetwerk te komen dat een hoge bevaarbaarheidsklasse heeft en voldoet aan de verwachtingen van alle betrokken partijen. We zijn nu halverwege. Een nieuw tijdperk breekt aan en wij zullen nieuwe investeringen kunnen programmeren en het project kunnen afronden op basis van de routekaart die we van de Europese Commissie kregen, in de vorm van een Uitvoeringsbesluit. Ik ben ervan overtuigd dat de manier waarop we de samenwerking over het netwerk hebben aangepakt en binnen het EESV Seine-Schelde hechte banden hebben gesmeed, de juiste formule is om een project als dit tot een goed einde te brengen. Op het terrein voelen we tijdens grootschalige evenementen, zoals Riverdating, steeds duidelijker dat dit project om zich heen dingen in beweging brengt, een dynamiek van uitwisseling en samenwerking doet ontstaan."

HFDST.1 - 2019, EEN JAAR VOL BESLISSINGEN EN ENGAGEMENTEN VOOR DE ECONOMISCHE ACTOREN



MARC PAPINUTTI

ALGEMEEN DIRECTEUR INFRASTRUCTUREN, TRANSPORT EN ZEE (DGITM),
FRANS MINISTERIE VOOR VERGROENING EN SOLIDARISERING (MTES)

"Nu de staat en de gemeenschappen van Hauts-de-France het akkoord hebben ondertekend dat de voorwaarden vastlegt om de verwezenlijking van het kanaal Seine-Noord-Europa af te ronden, en de Mobiliteitswet, van de Société du Canal vanaf 1 april 2020 een lokale openbare instelling maakt, kan het project dat als "ontbrekende schakel" fungeert en onmisbaar is om het Seine-Scheldenetwerk te realiseren, voor het eerst aansluiten bij een optiek op lange termijn, met een transparant bestuur en een gedetailleerde financiering. Dat is het geval voor het project in zijn geheel, met het Uitvoeringsbesluit van de Europese Commissie.

Deze gebeurtenissen wijzen op een keerpunt, maar zijn tegelijkertijd ook de voortzetting van wat we al in 2017 zegden, toen we wezen op de noodzaak om de uitvoeringsvoorwaarden van het project te verzekeren."



Vergadering van het strategisch comité van de Société du Canal Seine-Nord Europe in aanwezigheid van de Franse President op 22 november 2019 © AP SCSNE



Riverdating Luik november 2019 © VNF Didier Gauducheau



Ondertekening Financieringsovereenkomst door de President van de regio Hauts-de-France 22.11.19 © AP SCSNE

EEN NOG INTENSIEVERE COLLECTIEVE STURING

De in 2019 aangegane financiële verbintenissen brachten de samenwerkingsdynamiek van het Seine-Scheldenetwerk in een stroomversnelling. Dat het project gezamenlijk wordt bestuurd, getuigt daarvan. Aangezien het door de grensoverschrijdende dimensie noodzakelijk is dat de betrokken landen en regio's goed samenwerken, werden in 2009 twee specifieke bestuursstructuren ingevoerd: een intergouvernementele commissie en een EESV met: VNF, SPW, DVW en, sinds 2018, de SCSNE. De leden van deze instanties vergaderen en discuten regelmatig (de commissie elk trimester, het EESV maandelijks). Na verloop van tijd is een collectief ontstaan, dat in 2019 nog werd verstevigd, met name ter gelegenheid van de werkzaamheden voorafgaand aan de bijakte van de bijakte nr. 3 bij de Grant Agreement en de voorbereiding van het Uitvoeringsbesluit van de Europese Commissie.

EUROPESE EN INTERNATIONALE SAMENWERKING VOOR DE ONTWIKKELING VAN DE WATERWEG

Het hoogtepunt van de mobilisering van het EESV Seine-Schelde dit jaar was ontegenzeggelijk dat het mee "Smart Rivers 2019" organiseerde; deze wereldconferentie van de waterweg werd voor het eerst in Frankrijk gehouden, met name in Lyon, en dat, van 30 september tot 3 oktober. De conferentie werd bijgewoond door 400 deelnemers uit 34 landen en was goed voor 160 communicaties; ze was met andere woorden een unieke gelegenheid om de Europese en internationale samenwerking rond de ontwikkeling van de waterweg voor het voetlicht te brengen. Het EESV Seine-Schelde wijdde 18 maanden werk aan de voorbereiding van de conferentie, aan de zijden van de PIANC (World Association for Waterborne Transport Infrastructure). Het heeft zich in het bijzonder ingezet in het internationale organisatiecomité dat een universitaire "task force" moest samenstellen rond drie structurerende thema's voor de binnenvaart - logistiek en supply chain, digitalisering en robotisering, hernieuwbare energieën - in tal van communicaties om de strategische en technische belangen van het Seine-Scheldenetwerk aan te tonen en door 8 rondetafelgesprekken te voeren met de economische actoren.

Opening conferentie Smart Rivers Lyon oktober 2019 © VNF D. Lachas



THIERRY GUIMBAUD

ALGEMEEN DIRECTEUR VAN VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)

"In 2019 kwamen alle actoren die bij het Seine-Scheldeproject betrokken zijn, op eenzelfde lijn te staan. Er was uiteraard het Uitvoeringsbesluit van de Europese Commissie en haar engagement om momenteel ten belope van 40% en eventueel in de toekomst ten belope van 50% te financieren. Deze financiering van om en bij de twee miljard euro is een sterke politieke daad op een ogenblik dat de vraag naar Europese fondsen groot is. Verder werd de bijakte bij de Europese financieringsovereenkomst ondertekend en werden het bestuur en de financiering van het project in Frankrijk verder gepreciseerd door het akkoord tussen de staat en de gemeenschappen."

Dankzij de goedkeuring van de Mobiliteitswet in 2019 geniet VNF bovendien van een meerjaarlijkse verhoging van de staatskredieten ten gunste van de regeneratie en modernisering van het waterwegennetwerk, in eerste instantie van de Seine en het netwerk Nord-Pas-de-Calais.

Voor onze instelling zijn dat essentiële bakens, want het Seine-Scheldenetwerk vertegenwoordigt een belangrijk engagement. Tegen 2022 zullen we bijna 270 miljoen euro geïnvesteerd hebben in de modernisering van 730 km van het bestaande Franse netwerk."



DOMINIQUE VAN HECKE

ALGEMEEN DIRECTEUR DE VLAAMSE WATERWEG NV (DVW)

"Smart Rivers 2019 in Lyon was voor DVW een uitstekende gelegenheid om te tonen hoe sterk we betrokken zijn bij de ontwikkeling van het Seine-Scheldenetwerk. Hier konden we immers in een internationale context van gedachten wisselen over een veelheid van onderwerpen i.v.m. eigentijds beheer van waterwegen en de toekomst van de binnenscheepvaart.

Daarom was het zo belangrijk dat we deze conferentie bijwoonden, door het aantal deelnemers, maar ook door onze tussenkomsten aangaande de verschillende thema's die aan bod kwamen, zoals digitalisering of ecologische aanleg van waterwegen. We willen hierbij overigens de Franse afdeling van de PIANC danken en feliciteren voor dit evenement, die voor ons een echte meerwaarde heeft betekend, zowel inzake ideeën, contacten als know-how."

EEN STEEDS MEER BINDEND EN PARTNERGERICHT EUROPEES NETWERK

Dat in dit jaar van internationaal belangrijke evoluties de betrekkingen van het EESV Seine-Schelde met de Europese instellingen verder werden uitgediept, is dan ook logisch. Op basis van de doelmatigheidsaudit van de belangrijkste transportinfrastructuren die door het Europese Rekenhof werd gelanceerd, konden de leden bijvoorbeeld wijzen op het vermogen van het Seine-Scheldenetwerk om de zes doorkruiste regio's sneller te ontwikkelen en, meer nog, in te spelen op grote Europese uitdagingen. In overeenstemming met het Uitvoeringsbesluit zouden de zes Franse en Belgische regio's (Normandië, Île-de-France, Hauts-de-France, Grand Est, Vlaanderen en Wallonië) en de drie Europese metropolen Parijs, Rijsel en Brussel in de toekomst nog nauwer en intenser moeten samenwerken, wat het goede verloop van het project alleen maar kan bevorderen.

Ook de afgestemde implementatie van het Seine-Scheldenetwerk breidde in 2019 fel uit. Deze aanpak brengt onder impuls van de overheden al vele jaren diverse publieke en private actoren samen: burgers en gemeenschappen, economi-

HET OVERLEG OVER HET PROJECT WERD DIT JAAR NOG AANGEVULD MET ENKELE NIEUWE INITIATIEVEN

sche actoren en milieuverenigingen. De bedoeling is niet alleen om het netwerk uit te bouwen en eigen te maken, maar ook om de zestien doelstellingen (zie blz. 14-15) te bereiken die in 2015 werden bepaald in functie van op de prioriteiten van de Europese Commissie. Er werd al uitgebreid overlegd over het project, maar dit jaar kwamen er nog enkele initiatieven bij. In Wallonië bijvoorbeeld werden verschillende openbare onderzoeken gehouden, zodat de burgers hun steentje kunnen bijdragen tot het besluitvormingsproces. Nog een voorbeeld van deze uitbreiding van het overleg: doordat de Mobiliteitswet de ontwikkeling van een eigentijds logistiek aanbod een bredere basis gaf, versnelde ze het engagement van de economische actoren om de opening van het Kanaal Seine-Noord-Europa voor te bereiden.



Omgeving

Betrouwbaarheid

Toerisme

Kanaal

Externe handel

Transport

Logistiek

Wederzijdse beïnvloeding

Multimodaliteit



JEAN-FRANÇOIS LEGARET

REGIONAAL ADVISEUR ÎLE-DE-FRANCE

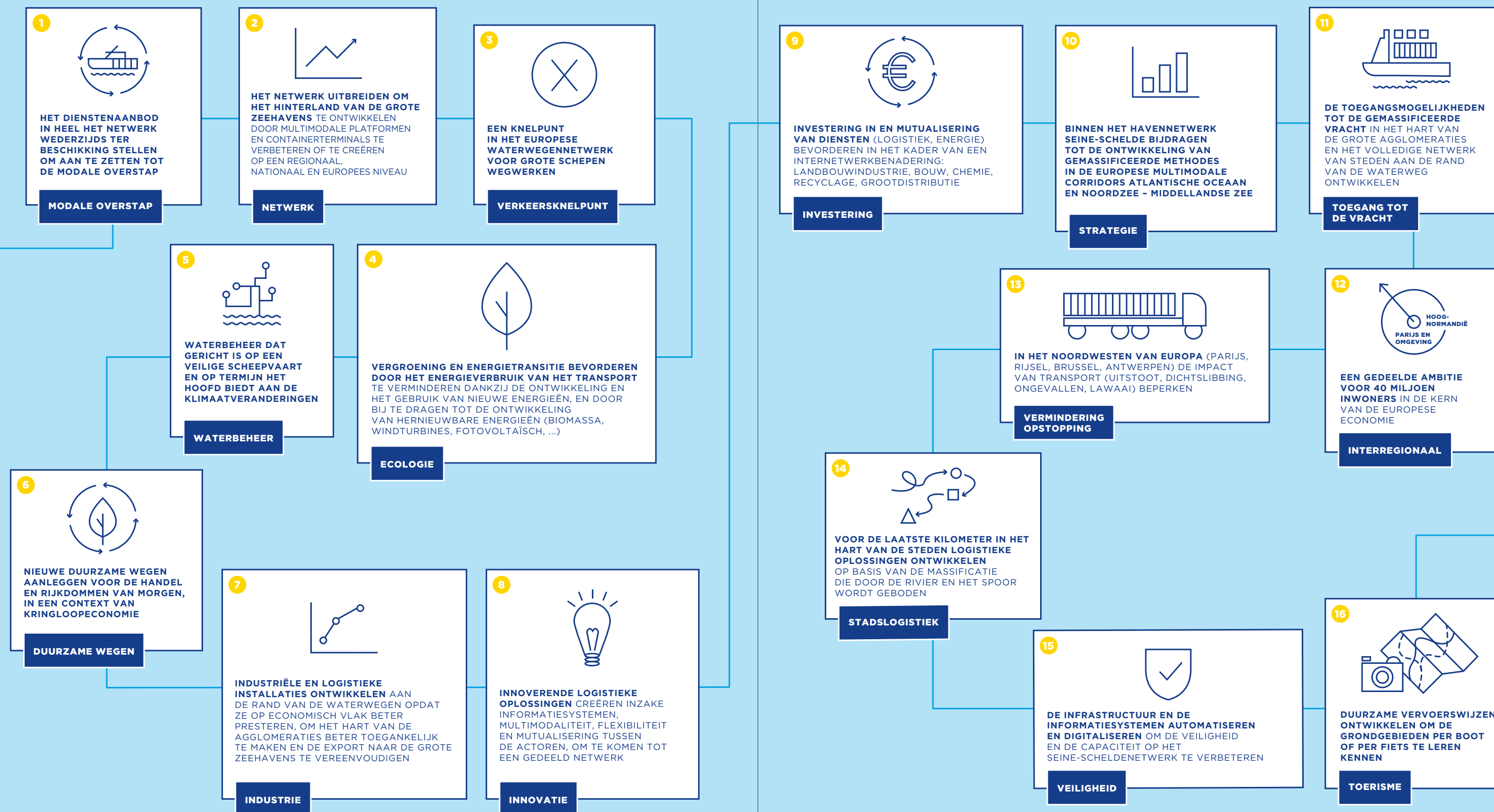
"Ik was in de Somme toen het akkoord tussen de staat en de gemeenschappen voor de financiering van het Kanaal Seine-Noord-Europa werd ondertekend. Voor mij is dit een historische stap voor het Seine-Scheldenetwerk, want zo worden de leefbaarheid en de aanvang van een nieuw tijdperk voor het bestuur van de grote infrastructuurprojecten symbolisch erkend. De regio Île-de-France besliste om 110 miljoen euro in het Kanaal te investeren, ook al worden alle werkzaamheden buiten zijn grondgebied uitgevoerd.

Zo kunnen wij ons op een voluntaristische manier engageren voor wat wij beschouwen als hét grote Europese project van de toekomst. In Île-de-France is de waterweg de enige weg die nog niet verzadigd is. Dankzij het nieuwe kanaal kan het verkeer verder ontwikkeld worden en wordt het wegen- en spoornet ontlast. Wij weten dat het mogelijk is, want de Seine is in onze regio, die nochtans uitermate verstedelijkt is, nu reeds goed voor 90% van het transport van bouwmaterialen en massagoederen."

Laden van een aak © AIRDIASOL Rothan



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.





2. INNOVATIE TEN DIENSTE VAN DE UITBOUW VAN EEN HEDENDAAGS NETWERK

UITGESTREKTE EN GEOPTIMALISEERDE WATERGEBONDEN INFRASTRUCTUREN

Om het Seine-Scheldennetwerk in 2028 te kunnen openstellen voor het scheepvaartverkeer, moeten nieuwe infrastructuur gecreëerd worden, meer bepaald het Kanaal Seine-Noord-Europa, een 107 km lange waterweg met Europese bevaarbaarheidsklasse Vb die de Oise met het Kanaal Duinkerke-Schelde zal verbinden, gaande van Compiègne tot Auchenbeul-au-Bac. Het project wordt maar een succes als ook de 1000 km van het reeds bestaande netwerk in Frankrijk en België wordt geregenereerd en gemoderniseerd. Verschillende uitdagingen moeten aangegaan worden: de waterwegen en watergebonden infrastructuur betrouwbaarder maken; ze aanpassen aan de toenemende stromen en de evolutie van de almaar grotere schepen met een almaar grotere capaciteit; de kwaliteit van de dienstverlening verbeteren; het waterbeheer en het onderhoud van het domein optimaliseren; de exploitatiekosten drukken... In de regio's waar het netwerk doorheen loopt, werden dan ook investeringsprogramma's gelanceerd om de watergebonden infrastructuur geleidelijk aan te installeren, in lijn met de ambities van het project. Al deze programma's, met perspectieven voor innova-

tie en vooruitgang voor de waterwegen, werden in 2019 voortgezet, en bovendien vorderden ze bijzonder goed. In Frankrijk ging de modernisering van de sluis van Méricourt op de Seine van start en bij de aanleg van het Kanaal Seine-Noord-Europa werden belangrijke stappen afgewerkt. Zoals: in april werd voor het zuidelijke gedeelte het milieuvergunningsdossier ingediend en werden voor het noordelijke gedeelte heel wat technische proefboringen uitgevoerd; in december werd de opdracht inzake het bouwheerschap voor de aanleg van de 89 km van de sectoren 2, 3 en 4 toegekend. In Wallonië wordt de laatste hand gelegd aan de modernisering van de doortocht door Doornik, zodat schepen van 2000 ton en 11,40 meter breed er door kunnen. De eerste fase (een kaai verwijderen) is klaar. Fase 2 en 3 (stadsverbouwingswerken die tot in 2020 zullen duren) zijn van start gegaan en de laatste fase (de heropbouw van de Pont des Troux na de gedeeltelijke afbraak) krijgt stilaan vorm. In Vlaanderen wordt de nieuwe sluis van Harelbeke plechtig geopend, en wordt het Kanaal Bossuyt-Kortrijk verbeterd, een complex project dat de verbinding op bevaarbaarheidsklasse Va zal creëren tussen de Leie en de Bovenschelde. Hier werd een openbaar onderzoek gehouden en de drie technische alternatieven werden grondig geanalyseerd, waarmee de weg wordt vrijgemaakt voor een arbitrage door de Vlaamse Regering in 2020 en het project



CIZA-JOELLE KABANYEGEYE

DIRECTEUR (SPW) MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURES

"Al verschillende jaren integreren wij, net zoals VNF aan de andere kant van de grens, digitale technologieën in onze informatiesystemen en uitrustingen. We streven daarbij een tweevoudige doelstelling na: enerzijds willen we onze kunstwerken vanop afstand kunnen bedienen en beheren en anderzijds willen we onze verschillende sites aan elkaar koppelen. Daarvoor moeten we almaar meer gegevens die nuttig zijn voor het beheer van het water, de menselijke middelen, de operaties, het onderhoud, de follow-up van het verkeer, de informatie voor de gebruikers enz., verzamelen, centraliseren, verwerken en delen.

Momenteel werken we aan een supervisietool die een standaard zou kunnen worden. We hebben thematische werkgroepen samengesteld die hierover moeten nadenken, maar tegelijkertijd zo goed mogelijk op de hoogte zijn van de noden van de teams op het terrein. Tegen eind 2020 willen we een referentiekader opstellen van alle gegevens die we nodig hebben. Om die benadering te vervolledigen hebben we onszelf dit jaar voorzien van een prototype waarmee we de sluis van Salzinnes, in de buurt van Namen, op afstand kunnen beheren. De testfase loopt nu en in februari 2020 beginnen we het prototype ook te testen voor het beheer van de besturing van de stuw naast de sluis.

Als deze tests uitgevoerd zijn, zullen we de standaard valideren en deze vervolgens geleidelijk aan d.m.v. geïntegreerde kasten implementeren op onze sites, kunstwerk na kunstwerk, om de uitrusting aan te passen aan de lokale eigenheden. Tegelijkertijd werken we aan een beslissingsondersteunend hulpmiddel voor waterbeheer. Het prototype zal klaar zijn in april 2020."

definitief uitgewerkt kan worden. Het jaar was ook vruchtbaar voor het grensoverschrijdende partnership tussen Frankrijk, Wallonië en Vlaanderen voor twee emblematische bouwplaatsen: de Grensleie aan de Frans-Belgische grens wordt omgeschakeld naar een hogere bevaarbaarheidsklasse en in Hauts-de-France wordt het Kanaal Condé-Pommerœul - een van de drie aansluitingen met de corridor Seine-Schelde naar de waterwegennetwerken op groot gabarit van Noord-Europa - weer in gebruik genomen. Eind 2019 begaven Thierry Guimbaud en Etienne Willame, algemeen directeur van respectievelijk VNF en SPW, zich samen naar de bouwplaats van het Kanaal Condé-Pommerœul om te zien hoe de werkzaamheden vorderen.

DIGITALISERING ALS KERN VAN HET PROJECT

Door zijn omvang, ambities en veelheid aan ingezette expertise is het Seine-

Scheldennetwerk een fantastisch innovatiedomein. Vooral de digitalisering neemt een centrale plek in bij de tenuitvoerlegging van het project. Beheer van de infrastructuur, de uitrustingen, de vracht, de vloten, de scheepvaart, ... De digitale revolutie zal de volledige waardeketen van de binnenvaart omvormen, ze reactiever, efficiënter, betrouwbaarder en vlotter maken, bijdragen tot kostenverlaging en de modellen doen evolueren. Om hun doelstellingen te bereiken willen de actoren van het Seine-Scheldennetwerk op deze veranderingen inzetten. Gedeelde databanken samenstellen en benutten, kunstwerken in modellen gieten en op afstand bedienen, uitrustingen automatiseren, predictief onderhoud naar een hoger niveau brengen, toepassingen ontwikkelen die de logistieke processen verbeteren en meer en betere informatie over de binnenvaart verstrekken, autonome schepen, internet der dingen... Aan onderwerpen die verder uitgediept moeten worden, geen gebrek.

Sommige daarvan werden reeds volledig in het Seine-Scheldeproject geïntegreerd. Zo worden de hydraulische kunstwerken op afstand bediend en wordt een geïntegreerd, digitaal en grensoverschrijdend beheerssysteem ontwikkeld. Andere domeinen worden versterkt in de lopende projecten en de opgestarte initiatieven. Zo bevindt de digitalisatie van de binnenvaart zich in België in het hart van het programma Smart Shipping van DVW, dat meerdere pilootprojecten omvat omtrent autonome vaart en logistieke innovatie.

HET PROJECT WORDT MAAR EEN SUCCES ALS OOK DE 1000 KM VAN HET REEDS BESTAANDE NETWERK WORDT GEREGENEREERD EN GEMODERNISEERD

3. EEN PROJECT VOOR DUURZAME ECONOMISCHE ONTWIKKELING

EEN NETWERK DAT BANDEN SMEEDT EN WAARDE CREËERT

Het Seine-Scheldeproject is cruciaal voor de mobiliteit en het verkeer in Europa, want het zal de Seine- en Scheldebekkens met elkaar en met andere grote waterwegennetwerk, zoals dat van de Rijn en de Maas, verbinden. Zo zal een riviernetwerk met grote capaciteit ontstaan dat binnen- en zeehavens van dit uitgestrekte, grensoverschrijdende gebied met elkaar verbindt. Dit netwerk zal de verkeerscapaciteit en de logistieke ontwikkeling in de doorkruiste gebieden verdubbelen. Het project is echter ook om nog een andere reden belangrijk voor de mobiliteit, want het werd geïdentificeerd als een belangrijke schakel voor de Europese multimodale corridor Noordzee/Middellandse Zee en vormt het draaipunt van een multimodaal beleid met de andere Europese corridors (Atlantische Oceaan, Middellandse Zee, Rijn-Alpen en Noordzee-Baltische Zee). Doordat het Seine-Scheldenetwerk grondgebieden en bevolkingsgroepen dicht bij elkaar brengt, door productie- en consumptiezones en, stedelijke, industriële, logistieke en handelscentra met elkaar te verbinden, wordt het een heuse hefboom voor lokale, nationale en internationale ontwikkeling.

Concreet ontstaat zo rondom de waterwegen een ecosysteem dat tal van mogelijkheden biedt om rijkdom en banen te creëren, om de levenskwaliteit te verbeteren en duurzame vernieuwingen door te voeren. De 200 steden met meer dan 20.000 inwoners in de buurt van het netwerk zullen eveneens genieten van het verkeer van bezittingen en goederen zonder opstoppen, van de openheid naar Europa toe, van een nieuw concurrentievermogen op het vlak van export, én van de voordelen die ruimtelijke ordening, toerisme en vrijetijdsbesteding te bieden hebben.

EEN ACCELERATOR VOOR INDUSTRIËLE ONTWIKKELING

De industriële zijn het nauwst bij het Seine-Scheldeproject betrokken. Door een logistiek continuüm te creëren dat de zee- en binnenhavens en de installaties langs de waterwegen verstevigt, maakt het netwerk de binnenvaartmodus toegankelijker, concurrentieler en performanter. Daardoor is het synoniem van groei voor de ondernemingen uit de sectoren die van de waterweg gebruikmaken: industrieën die actief zijn in de bouw en openbare werken, in de hout-, staal- en automobielsector, in de landbouwindustrie, de chemie, kringlooeconomie, de grootdistributie, ... Al verschillende jaren werken de actoren van de binnenvaart nauw samen met deze sectoren om oplossingen te bedenken die de waterweg integreren in de logistieke waardeketens en ertoe bijdragen dat langs de Seine-Schelde-infrastructuur een heuse *industriële corridor wordt aangelegd*.

Uit het overleg dat met name in het kader van de strategische sectorcomités van de Conseil National de l'Industrie wordt gehouden, kan worden afgeleid welke specifieke behoeften elke sector heeft. Vervolgens worden in de regio's initiatieven gelanceerd om op die behoeften in te spelen. De bedoeling is bijvoorbeeld om de installaties voor goederenbehandeling en opslag wederzijds ter beschikking te stellen, de havenzones uit te rusten met nieuwe multimodale infrastructuur, innoverende prestaties voor te stellen, zoals digitale diensten ter ondersteuning van de scheepvaart, nieuwe gebruiksmogelijkheden voor de binnenvaart te bedenken, zoals systemen voor stadsdistributie. Zodra in Frankrijk het Interministeriële comité voor de logistiek, aangekondigd voor begin 2020, wordt opgestart door de Eerste Minister, zullen de industriële hun verwachtingen verder kunnen precisieren.



CHRIS DANCKAERTS

GEDELEGEERD BESTUURDER DE VLAAMSE WATERWEG (DVW)

“De balans van 2019 voor het Seine-Scheldenetwerk is opmerkelijk. Het was een zeer positief jaar, getekend door aanzienlijke vorderingen op internationaal vlak, zoals bijakte nr. 3 bij de Grant Agreement en het Uitvoeringsbesluit, maar ook de vorderingen voor onze regio, zoals de voltooiing van ons sluizencomplex in Harelbeke. Het project wint in Vlaanderen almaar meer aan bekendheid en draagkracht, zowel bij onze betrokken partijen als bij het grote publiek, en dat dankzij het actieve en concrete communicatiebeleid dat wij al sinds enkele jaren aanhouden. De oprichting van het Seine-Scheldenetwerk wordt gezien als een belangrijke prioriteit om de modale overstap naar de waterweg te stimuleren. Het zal bijdragen tot de duurzame ontwikkeling van het vrachtvervoer, tot de vermindering van de dichtslibbing en tot de strijd tegen de opwarming van de aarde. Daardoor neemt het netwerk in ons mobiliteitsbeleid een centrale plaats in, wat ook blijkt uit het feit dat het project werd opgenomen in het regeerakkoord van de nieuwe Vlaamse Regering.”



Plechtige opening van DE sluis van Harelbeke © De Vlaamse Waterweg nv



ALAIN LEFEBVRE

ALGEMEEN DIRECTEUR PORTS DE LILLE

“Dankzij zijn vele troeven - onderdeel van een Europese corridor, zeer interessant gabarit en voordelen van de binnenvaart voor ondernemingen die almaar meer begaan zijn met maatschappelijk verantwoord en milieubewust ondernemen - zal het Seine-Scheldenetwerk de activiteit langs de waterwegen een heuse boost geven. Zo zal het voor de Rijselse havens, die veel met de voedingsmiddelenindustrie samenwerken, de landbouwproductiezones toegankelijker maken. Het opent ook perspectieven voor de snelle groei van de kringlooeconomie, die de regio Hauts-de-France de mogelijkheid biedt om de andere regio's, te beginnen bij Île-de-France, van gerecycleerde materialen en producten te voorzien. Zolang het Kanaal Seine-Noord-Europa echter niet voltooid is, blijft het netwerk een onbeschreven blad. Om van dit kanaal meer te maken dan een transitweg, is de manier waarop de gronden beheerd worden, van fundamenteel belang. Er zal een zorgvuldige selectie gemaakt moeten worden van de sectoren en ondernemingen die zich aan de rand van de waterwegen zullen vestigen, en de voorkeur moet gaan naar die sectoren en ondernemingen die er belang bij hebben om in te zetten op een multimodale aanpak. Bij de koersbepaling voor de economische ontwikkeling zal tevens rekening moeten gehouden worden met de zones van consumptie, zal moeten ingezet worden op uitwisseling en een versterkte samenwerking tussen de havens en dienen de industriële zeer vroeg te worden betrokken.”

NAUW BETROKKEN INDUSTRIESECTOREN

In 2019 zagen we ook hoe de industrieën almaar meer betrokken zijn bij de tenuitvoerlegging van het Seine-Scheldetransportsysteem. Op 13 februari werd het Contrat stratégique de filière “Industries pour la Construction” (Strategisch sectorcontract “Industrieën voor de bouw”) ondertekend door de Staat (vertegenwoordigd door François de Rugy, Minister van vergroening en solidarisering, Julien Denormandie, Minister bij de Minister van cohesie van de grondgebieden en betrekkingen met de territoriale gemeenschappen, verantwoordelijk voor Stad en Huisvesting, en Agnès Pannier-Runacher, Staatssecretaris bij de Minister van economie en financiën), door de Association des Maires de France (Vereniging van Franse burgemeesters) en de Association française des industries de produits de construction (AIMCC - Franse Vereniging van bouwproductindustrieën), die de actoren van de bouwsector vertegenwoordigt (materialen, wegen, openbare werken, bouw, hout, staal). Het contract omvat het Projet Multiregio, een nieuw logistiek aanbod voor

de binnenvaart met als toepassingsgebied het volledige Seine-Scheldenetwerk en de capillaire zone daarvan met middelgrote diepgang. Multiregio – “Une route fluviale pour l’économie circulaire” (Een binnen-vaartroute voor de kringlooeconomie) – is een nieuwe aanpak ter aanvulling van het huidige binnenvaartsysteem, op vraag van tal van industrieën die op zoek zijn naar eenheden van middelgrote capaciteit, en krijgt de steun van verschillende sectoren van de Conseil National de l’Industrie. De aanpak steunt op de bouw van modulaire eenheden (motoraken en niet-gemotoriseerde bakken) met 500 T capaciteit, die moeten werken als gemengde konvooien (van twee, vier of zes eenheden) en zonder overslag tussen de waterwegen met groot en middelgroot gabarit (Canal du Nord, Aisne, Marne).

Na dit Strategische contract en een protocol dat in 2012 werd ondertekend door 40 sectoren boven- en benedenstrooms van de landbouwsector, werd op 6 mei 2019 een protocol ondertekend door VNF, AIMCC, Intercéréales (brancheorganisatie die de productie, commercialisering en eerste verwerking van graangewassen verte-

genwoordigt) en GICAN (groepering van industrieën voor scheepsbouw en scheepvaartactiviteiten). De ondertekenaars verbinden zich ertoe om in het kader van een investering verdeeld over de industrieën van deze twee sectoren, een Multiregio-proefproject te verwezenlijken om in te gaan op de projectoproep die eind 2018 door BPI France werd gelanceerd (Banque Publique d’Investissement). Zo kunnen ondernemingen die in verschillende activiteitensectoren actief zijn, meebouwen aan deze oplossing. Samen en met de hulp van BPI France plannen ze om twee ondernemingen op te richten – één gewijd aan onderzoek en innovatie i.v.m. het project en één gewijd aan de verhuur van bakken – en binnen de Seine-Scheldeperimeter een gemutualiseerd globaal logistiek aanbod te ontwikkelen, met integratie van binnenvaarttractie, de behandeling, de opslag en de voor- en natransporten. Indien het experiment slaagt, kan deze benadering een standaard worden voor de binnenvaart in Frankrijk of zelfs Europa, waarvoor talrijke actoren reeds een interesse in hebben betoond.

NIEUWE SAMENWERKINGSVERBANDEN TEN DIENSTE VAN EEN MULTIMODAAL LOGISTIEKBELEID

Om de doelstellingen i.v.m. de industriële ontwikkeling van het Seine-Scheldenetwerk te halen, moet van A tot Z een performant multimodaal aanbod gegarandeerd worden waarin alle regio's en alle vervoerswijzen opgenomen zijn: binnenvaart en weg voor leveringen op korte afstand, maar ook binnenvaart en spoor voor transport op middellange afstand en naar de grote zeehavens. Op die manier fungeert het project als katalysator van een multimodaal logistiekbeleid dat nieuwe

samenwerkingsvormen doet ontstaan. In Hauts-de-France bijvoorbeeld werd een raad voor de coördinatie van de havens en de logistiek van de noordelijke as opgericht om vergroening, energiebewustzijn en digitalisering in een stroomversnelling te brengen en het logistieke systeem van het Europese Noordwesten nog competitiever te maken. De Raad wordt voorgezeten door de Prefect van de regio en bestaat uit publieke en private besluitvormers: zeehavens van Boulogne, Calais, Duinkerke en Eurotunnel, regionale Kamer van koophandel en industrie, federatie Norlink, weginfrastructuurbeheerders (DIR Nord, SANEF), waterweginfrastructuurbeheerders (VNF en SCSNE), spoorinfrastructuurbeheerders (SNCF), Regionale raad, agglomeratiegemeen-

schappen Le Boulonnais, Calais, Duinkerke en de Europese metropool Rijsel. Met het actieplan voor 2020-2025 moeten de vrachtvervoerswijzen op de noordelijke as beter op elkaar afgestemd worden en moet de inwerkingstelling van het Kanaal Seine-Noord-Europa voorbereid worden. De bouwplaats van het Kanaal, maar ook die van de Grand Paris Express en de Olympische Spelen van 2024 zullen de actoren van de waterweg – en niet alleen op de noordelijke as – een bevoorrecht actieveld geven waar ze hun transport- en logistiek aanbod in een geïntegreerd systeem omzetten en klaar zijn vanaf de opening van het Seine-Scheldenetwerk in 2030.



HUGUES VÉRITÉ

ALGEMEEN AFGEVAARDIGDE VAN DE ASSOCIATION DES INDUSTRIES
DE PRODUITS DE CONSTRUCTION (AIMCC)

“Het Seine-Scheldenetwerk is strategisch, want het bevindt zich in de “blauwe banaan”, een zeer dicht bevolkte en verstedelijkte megalopolis. Het vormt ook de kern van de goederenstromen van en naar de hele wereld, van Le Havre tot Duinkerke en Antwerpen, want bovenstrooms liggen internationaal belangrijke havens en benedenstrooms bevinden zich uitvoerende verwerkingsindustrieën. Het netwerk is met andere woorden op drie vlakken aantrekkelijk: de activiteiten die voortvloeien uit Le Grand Paris, het project voor het Kanaal Seine-Noord-Europa en de aanwezigheid van exporteurs langs het water. Ruimer gezien draagt het bij tot het concurrentievermogen van de waterweg, Multiregio en de aantrekkelijkheid van de sectoren in de schoot van de Nationale Raad van de Industrie.”



HET PROJECT
FUNGEERT ZO ALS
KATALYSATOR VAN
EEN MULTIMODAAL
LOGISTIEKBELEID

4. TERRITORIAAL OVERLEG EN INTERNATIONALE COMMUNICATIE

TERRITORIAAL OVERLEG - DE SLEUTEL VOOR COLLECTIEVE MOBILISATIE

Aangezien alle betrokken partijen dezelfde economische en ecologische belangen hebben, kan het Seine-Scheldennetwerk zowel in stedelijke als in landelijke gebieden alleen maar verwezenlijkt worden als de actoren op het terrein erbij betrokken worden: burge-meesters, burgers, landbouwers, verenigingen, ... De acties die de leden van het EESV Seine-Schelde al bijna twintig jaar onafgebroken ondernemen, hebben op dit vlak vruchten afgeworpen: niet alleen wordt het in forse mate aanvaard, maar er geldt ook een

engagement voor een coconstructieve aanpak. In Wallonië bijvoorbeeld was de doortocht door Doornik - en meer bepaald de Pont des Trouis - een van de voornaamste bottlenecks in dit deel van het Seine-Scheldennetwerk. In 2019 werden vele lange jaren van gesprekken met verkozenen en inwoners van de gemeente afgesloten met een akkoord over de gedeeltelijke afbraak en de reconstructie van de brug, mét oog voor het lokale erfgoed.

De SCSNE op haar beurt startte de regionalisering en legde de laatste hand aan de samenwerkingsovereenkomsten met de Franse territoriale gemeenschappen aangaande de "Grand Chantier"-aanpak, geïmplementeerd in het kader van de bouw van het Kanaal. De eerste overeenkomst, "Canal solidaire", betreft de sociale inschakeling en werd ondertekend door de voorzitter van zes departementen - Nord, Oise, Pas-de-Calais, Somme, Aisne en Val d'Oise - en door de voorzitter van de regio Hauts-de-France. Parallel hiermee werden twee nieuwe overeenkomsten - "Canal Emploi" en "Canal Entreprises" - voorbereid, die op hun beurt in de loop van 2020 zouden moeten ondertekend worden.



Overleg Vlaamse kunstwerken © De Vlaamse Waterweg nv



HET SEINE-SCHELDE
NETWERK STAAT
TEN DIENSTE VAN
DE ECOLOGISCHE
TRANSITIE

Flash event Smart Logistics - Smart Rivers Lyon oktober 2019 © VNF D. Lachas

DOELSTELLINGEN INZAKE MILIEUPRESTATIES

De internationale gemeenschap maakt zich hoe langer hoe meer zorgen om de ontregeling van het klimaat en de gevolgen daarvan, en het Seine-Scheldennetwerk ijvert mee voor vergroening. Door voor het vervoer in stedelijk gebied én naar zeehavens de voorkeur te geven aan een ambitieuze overstap van de weg naar de waterweg, speelt het netwerk in op de Europese doelstelling om het transport koolstofvrij te maken, en op de verwachtingen van economische actoren die almaar meer begaan zijn met maatschappelijke verantwoordelijkheid. Het Seine-Scheldeproject gaat over veel meer dan de modale overstap en streeft ook ecologische doelstellingen na, met benaderingen om de biodiversiteit te beschermen, de aandrijving van de vloten groener te maken en langs de waterweg hernieuwbare energieën te ontwikkelen. Deze benaderingen maken opgang in de regio's, zoals ook blijkt uit de vorderingen van 2019. In Vlaanderen bijvoorbeeld werden de nieuwe stuwten van Kerkhove op de Bovenschelde en van Harelbeke op de Leie, geïnstalleerd in het kader van de modernisering van het Vlaamse waterwegennetwerk, uitgerust met vispassages zodat vissen gemakkelijker kunnen migreren. In Lievegem werden meer dan 2000 bomen en struiken geplant en in Harelbeke werd een hydro-elektrische turbine geïnstalleerd.



BRAM TACK
COÖRDINATOR LEIEDAL

"Seine Schelde is een ambitieus project met een grote ruimtelijke impact. Dit betekent dat de komende jaren de aanblik en de werking van onze regio grondig zal veranderen. Het is daarom ontzettend belangrijk dat Seine Schelde niet louter als een infrastructuurproject wordt beschouwd maar gezien wordt als een gebiedsgericht project. Een project dat ook regionale en lokale ambities en wensen helpt realiseren en op alle schaalniveaus ruimtelijke kwaliteit creëert. Niet alleen mobiliteits- en transportkwesties komen aan bod, maar ook de restauratie van de waterlopen. In een regio waar het aanbod aan groen en natuur beperkt is, vormt de realisatie van bijkomend groen en natuur, in synergie met landbouw en recreatie, een meerwaarde. Door hun aard vormen de waterwegen belangrijke blauw-groene verbindingen. Een prachtig voorbeeld is de Leiedoortocht in Kortrijk. Daar heeft Seine Schelde uiteindelijk geleid tot een kwaliteitsvolle stedelijke renovatie."



LIEVEN DEJONCKHEERE
AFDELINGSHOOFD BOVENSCHELDE DE VLAAMSE WATERWEG NV

"DVW is er absoluut voorstander van om i.v.m. het Seine-Scheldennetwerk een breed en zo participatief mogelijk overleg te organiseren. Met dat doel voor ogen kiezen wij voor een actief en duurzaam communicatiebeleid en maken we gebruik van traditionele hulpmiddelen, zoals nieuwsberichten, maar ook van nieuwe werkmiddelen, zoals online platforms. Deze communicatie, die tot alle betrokken partijen gericht is, verhoogt zonder meer de zichtbaarheid van het project en draagt ertoe bij dat het publiek achter het project staat, wat onmisbaar is voor een programma van deze omvang. Het overleg wordt ook formeel georganiseerd. Voor elke belangrijk element van het project, zoals de Leie-as of de doortocht door Brugge, werd een raadgevende groep van deskundigen en betrokken partijen samengesteld, die dan regelmatig vergaderde opdat de actoren met elkaar in gesprek konden gaan. De openbare onderzoeken die voor elke milieu-impactstudie of bouwvergunningsaanvraag werden gehouden, geven de burgers ook de gelegenheid om deel te nemen aan het besluitvormingsproces. Dat was in 2019 het geval voor de onderzoeken i.v.m. de brug van Ooigem en het Kanaal Bossuyt-Kortrijk."



SMART RIVERS EN RIVERDATING, TWEE GELEGENHEDEN OM INTERNATIONALE ERVARINGEN TE DELEN

Om het Seine-Scheldenetwerk te doen vorde- ren en te maken dat het door alle betrokken partijen wordt aanvaard, werken de actoren aan de communicatie over het project. In 2019 werd vooral internationaal uitvoerig gecommuniceerd, ter gelegenheid van een aantal evenementen. Zo stond de Seine-Scheldeverbinding op het programma van Riverdating, dé place to be voor de Europese actoren van de binnenvaart en multimodale logistiek, waarvan de 12^e editie op 27 en 28 november plaatsvond in het Palais des Congrès van Luik. Het EESV Seine-Schelde,

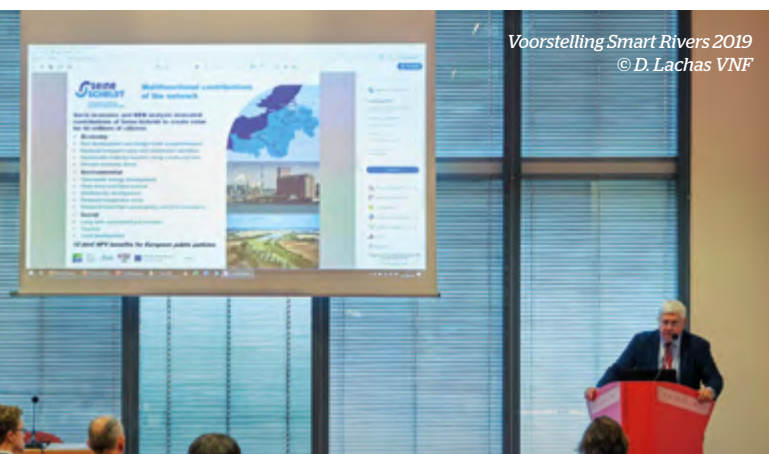
Smart Shipping kwamen de motoraken en de intelligente scheepvaart aan bod. Het *Flash Event Smart Tourism* verduidelijkte hoe alle actoren samen aan het toeristische aanbod werken en hoe de waterweg bijdraagt tot duurzaam toerisme. Het *Flash Event Smart Energy* bracht klaarheid over de energietransitie in de binnenvaart. Tijdens het *Flash Event Smart Water Management* werd uitgelegd hoe water dankzij de nieuwe technologieën op een intelligente manier beheerd kan worden. Het Flash Event Smart Circular Economy tot slot was gewijd aan het gebruik van de waterweg voor de kringlooeconomie.

SEINE-SCHELDE - ACCELERATOR VAN DE KRINGLOOECONOMIE

Net zoals de andere *Flash Events* van *Smart Rivers* 2019 heeft diegene over de kringlooeconomie de gedachtewisselingen over de toekomst van de waterweg verrijkt. De betrokken partijen toonden aan hoe de binnenvaartmodus als gemassificeerde en van nature uit pendelende transportoplossing, een manier is om het inzamelen en hergebruiken van afval te ontwikkelen om zo materiaalbronnen te sparen. Een van de voorgestelde projecten was een initiatief van de Rijselse metropool, die beslist heeft om de binnenwateren te gebruiken voor het afvaltransport tussen Halluin en Sequedin, twee gemeenten op 38 kilometer afstand van elkaar. Twee schepen varen voortdurend heen en weer tussen deze gemeenten en vervoeren in de ene richting bioafval en in de andere richting huishoudelijk afval tot aan de sites waar ze verwerkt worden. Als het afvaltransport tot het hele Seine-Scheldenetwerk uitgebreid wordt, zou dit het recyclagepotentieel van de verschillende industriële sectoren wezenlijk kunnen doen groeien. De verandering voor de actoren van de circulaire economie bestaat uit de industriële competitiviteit die door de waterweg met een netwerk van 1100 km wordt aangebracht, en de uitbreiding van deze strategische markt tot een uniek bekken van meer dan 40 miljoen Europese burgers, hetgeen toelaat de grootte van de herbehandelings-eenheden op te voeren.

medeorganisator van de conferentie Smart Rivers 2019 in Lyon, leidde samen met VNF en de CNR een reeks van acht *Flash Events* om innoverende initiatieven onder de aandacht te brengen en de standpunten aangaande uiteenlopende onderwerpen tegen elkaar af te wegen. Het *Flash Event Smart Logistics* lichtte de problemen toe inzake intelligente logistiek voor de binnenvaart. Het *Flash Event Smart Data Management* ging over gegevensbeheertoepassingen voor de uitbouw en exploitatie van kunstwerken. Het *Flash Event Smart Cities* stelde innoverende oplossingen voor om in de steden de logistiek van en naar de havens te realiseren. Tijdens het Flash Event

Voorstelling Smart Rivers 2019
© D. Lachas VNF



CHRISTOPHE VANMUYSSEN

INSPECTEUR-GENERAAL EN DESKUNDIGE (SPW) MOBILITÉ ET INFRASTRUCTURES

“Na zeven jaar bespreken en overleggen, met name door toedoen van volksraadplegingen en burgerworkshops, kregen we in 2019 de toestemming om de Pont des Trous in Doornik gedeeltelijk af te breken om de middenboog te kunnen verbreden. Dit is een emblematische fase, want het gaat om een geklasseerd middeleeuws kunstwerk waar de bevolking zeer aan gehecht is. Dit was ook het enige verkeersknelpunt dat voor de doortocht door de stad nog verholpen moest worden: als de brug niet werd aangepast, konden er geen gestandaardiseerde binnenvaartuigen van klasse Va door.

We bouwen de brug opnieuw maar met een grotere bevaarbaarheidsklasse: 12,5 meter breed en 7 meter vrije hoogte onder de middenboog. Bij dat alles worden erfgoedvoorschriften nageleefd en het karakter van het bouwwerk in ere gehouden. We gebruiken zo veel mogelijk de stenen van de afbraak opnieuw. De extra stenen die nodig zijn voor het nieuwe gebouw, komen van de steengroeve van Gore, beheerd door de SPW. De werken zullen ook bijzonder ecologisch verlopen en meer bepaald voorrang geven aan zachte vervoermiddelen, om de uitstoot van broeikasgassen te beperken.”



JÉRÔME DEZOBRY

(SCSNE) VOORZITTER VAN HET DIRECTORIUM SCSNE

“Door de regionalisering van de SCSNE is de taakverdeling bij de verwezenlijking van het Kanaal Seine-Noord-Europa duidelijker geworden: de Staat behoudt zijn soevereine rol en laat de gemeenschappen op de frontlinie de werken volledig zelfstandig uitvoeren en vertrouwt ze daar ook in. Dat is een nieuwe manier om een groot project te realiseren, in de lijn van wat het Seine-Scheldenetwerk is: een infrastructuurproject in ieder geval, maar in eerste instantie een inrichtingsproject en een project voor economische ontwikkeling, dat bovendien de milieuproblematiek aanpakt. We vorderen en blijven tegelijkertijd zo dicht mogelijk bij het terrein om in te spelen op de lokale omstandigheden, meter na meter zetten we het overleg verder en we blijven diep geloven in de collectieve intelligentie van de regio's.”

Ondertekening van de overeenkomst Canal Solidaire
op 28 februari 2019 © Y. Cadart CD62



DE SAMENSTELLING VAN HET EESV SEINE-SCHELDE



Vertegenwoordiger van Voies Navigables de France (VNF)

Isabelle Matykowski,
Territoriaal directeur Voies navigables de France
Nord-Pas-de-Calais
Projectleider van het EESV Seine-Schelde

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).

Goederentransport: 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 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 Bouloux - CS 30820- 62408 Béthune cedex - Frankrijk
T: +33 3 20 15 49 90
isabelle.matykowski@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 nv moet de waterwegen en een krachtig netwerk beheren en ontwikkelen om zo bij te dragen tot de economie, welvaart en leefbaarheid van Vlaanderen. Daarom promoot 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
frank.serpentier@vlaamsewaterweg.be / www.vlaamsewaterweg.be

**SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE**

Vertegenwoordiger van de Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE)

Jérôme Dezobry,
Voorzitter van het Directorium

De Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) is een overheidsinstelling die specifiek werd gecreëerd om toezicht te houden op de aanleg 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 kunstwerk, dat overgemaakt wordt aan en 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 voorzitter 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, de oise en de Somme alsook vertegenwoordigers van de Staat, Voies Navigables de France, de prefect van van de Regio Hauts-de-France in het bijzonder, alsook een gedeputeerde 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 SPW Mobilité et Infrastructures neemt het initiatief en coördineert het te volgen beleid inzake het transport en de mobiliteit (via de weg, het spoor, lucht en water) in het Waalse Gewest: vermindering van de autodruk in onze steden en dorpen, ontwikkeling van het goederentransport via de waterweg of het spoor, ontwikkeling van multimodale polen en nieuwe hydraulische infrastructuur.

Een echte voorstander van een meer duurzame mobiliteit gericht op de socio-economische ontwikkeling van het Gewest, komt zij tussen in een groot aantal sectoren. Zij verzekert onder andere de functie van luchthavenautoriteit (Luik en Charleroi) en zij organiseert het schooltransport. Zij moderniseert, onderhoudt en controleert het netwerk van waterwegen, zijn kunstwerken en grote stuwen. Zij participeert in de ontwikkeling van havenzones in samenwerking met de autonome havens. Tenslotte coördineert, ondersteunt en verzekert ze de opvolging van de acties van andere organisaties en lokale actoren op het vlak van mobiliteit.

De overheidssdienst Wallonië (SPW)
Mobiliteit en infrastructuur
Boulevard du Nord 8 - B-5000 Namen
T: +32 81 773 069
christelle.viaudmouclier@spwwallonie.be / www.mobilite.wallonie.be



Vervanging sluisdeur Les Fontinettes © VNF



Sluis van Harelbeke © De Vlaamse Waterweg nv

HFDST. 2

DE BINNENHAVENS, MEERWAARDE IN HET HART VAN HET SEINE-SCHULDENETWERK

Synergie en vernetwering van de binnenhavens van het Seine-Schelddenetwerk, die uitgesproken ambitie koesteren publieke en privéactoren, die samen nieuwe, competitieve en duurzame multimodale diensten willen ontwikkelen ten gunste van de logistiek van de productie- en consumptie-industrieën van de zes Europese regio's.



Albertkanaal © De Vlaamse Waterweg nv



Haven van Béthune © VNF



Haven van Gennevilliers © HAROPA

1. EEN NETWERK VAN BINNENHAVENS VOOR DE EUROPESE INDUSTRIE

HET HART VAN HET SEINE-SCHULDENETWERK

Het Seine-Scheldenetwerk zal 24 uur per dag 1100 km waterwegen op groot gabarit met elkaar verbinden. Deze waterwegen stromen door zes Europese regio's (Normandië, Île-de-France, Grand Est en Hauts-de-France in Frankrijk en Vlaanderen en Wallonië in België), drie metropolen (Parijs, Rijsel en Brussel), vijf zeehavens (Le Havre, Rouen, Duinkerke, Antwerpen en Zeebrugge) en tal van binnenhavens. Deze havens vormen de schakel tussen hun grondgebied en de buitenwereld, industriebeheers, knooppunten en bronnen met toegevoegde waarde; ze zijn de drijvende kracht bij de verwezenlijking van de doelstellingen van het Seine-Scheldenetwerk. Door logistieke en industriële activiteiten in binnenhavens, op multimodale platforms of kaaien te installeren, verloopt het rivierverkeer vlotter en kunnen voor de industriële

activiteiten waarden makkelijker omgezet worden. In die zin werden in Vlaanderen in de jaren negentig al de eerste stappen gezet met het ENA (Economic Network Albert Kanaal).

Het EESV Seine-Schelde is zich bewust van de rol die het netwerk van binnenhavens te spelen heeft, en bereidt daarom een studie voor die het havennetwerk Seine-Schelde en zijn potentieel voor multimodale platforms en energieontwikkeling moet beoordelen. De bedoeling is om te bepalen waar er tussen 2020 en 2028 in de zes doorkruiste regio's geïnvesteerd moet worden opdat het binnenvaartinfrastructuurnetwerk optimaal rendoert tegen dat het Kanaal Seine-Noord-Europa wordt opengesteld. Deze studie, die in nauwe samenwerking met de havens, de spoorinfrastructuurbe-

heerders en de territoriale gemeenschappen wordt gerealiseerd, zal uitvoerig met alle gebruikers, scheepsbevrachters, transporteurs en logistiek-deskundigen besproken worden. Aan de hand van de studie kan gepreciseerd worden welke programma's in aanmerking komen voor toekomstige Europese offerteaanvragen op twee niveaus: regionaal voor de financiering van de infrastructuur en specifieke uitrustingen van elke haven met zijn lokale partners; Europees voor de financiering van de multimodale Seine-Schelde-infrastructuur, de verbetering van de energie-efficiëntie en de ontwikkeling van Europese standaarden en innoverende oplossingen waarbij almaar meer wordt gedigitaliseerd om de modale overstap naar de waterweg een duwtje in de rug te geven.

DE HAVENS ZIJN DE DRIJVENDE KRACHT OM DE DOELSTELLINGEN VAN HET SEINE-SCHULDENETWERK TE HALEN



Albertkanaal © De Vlaamse Waterweg nv



OLIVIER BERGER

DIRECTEUR ONTWIKKELING VAN VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)

"In Frankrijk hebben we al meer dan vijftig jaar niet meer in nieuwe rivierkanalen geïnvesteerd. Het Seine-Scheldeproject is een buitengewone gelegenheid om de binnenvaart van de 21e eeuw uit te vinden, met oplossingen die mogelijk zeer sterk verschillen van de huidige. Dit netwerk zal de evenwichtsverhoudingen van vandaag veranderen, o. a. wat concurrentievermogen betreft, maar het zal ook nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden bieden voor onderwerpen als connectiviteit, toegankelijkheid, nieuwe gebruiken van de waterweg, enz. Dit project schudt de kaarten opnieuw, zodat er bijzonder veel kansen ontstaan die nu gegrepen moeten worden, door met alle betrokken partijen in zee te gaan. Ik denk bijvoorbeeld aan wat de nieuwe technologieën kunnen betekenen voor de bouw van intelligente schepen en uitrustingen, hoe de interfaces tussen schip en haven verbeterd kunnen worden. Om deze kansen te benutten moeten we opteren voor een globale logica, elke schakel onder de loep nemen en tegelijkertijd kijken naar de volledige keten van de binnenvaart, meer in gesprek gaan met de gebruikers en de gemeenschappen om samen waarde te creëren."



STÉPHANE RAISON

VOORZITTER VAN HET DIRECTORIUM VAN DE GROTE ZEEHAVEN VAN DUINKERKE

"Voor onze haven zal het Seine-Scheldenetwerk een belangrijk element zijn om het transportnetwerk te kunnen transformeren. Het zal ons niet alleen toegang geven tot de Parijse regio, het zal ook een rivierverbinding tot stand brengen tussen onze platforms in het noorden en zuiden van Hauts-de-France. Bovendien zullen we over het volledige traject ook multimodale platforms kunnen voorzien. Het verkeer zal toenemen en we zullen met de andere lokale actoren kunnen samenwerken aan het bereiken van de vooropgestelde doelen en aan het realiseren van een koolstofvrije industrie. Een voorbeeld: vandaag verzenden we mout vanuit onze regio naar de haven van Antwerpen, waar het wordt verwerkt tot bier, dat vervolgens uitgevoerd wordt. In de nabije toekomst zullen we deze activiteiten ter plaatse kunnen realiseren. Dit gaat over veel meer dan beschouwingen over vervoer, onder impuls en governance van de regio wordt ook over de industrie nagedacht. Deze beschouwingen hebben op iedereen betrekking en maken coördinatie tussen de havens noodzakelijk. Met het vooruitzicht van de invoering van het Seine-Scheldenetwerk hebben we overigens Norlink Ports opgericht, de vereniging van alle havens van Nord."

GECOÖRDINEERDE ACTIE IN SAMENSpraak

Met de invoering van het Seine-Scheldennetwerk worden de zee- en binnenhavens ertoe aangezet om het samenwerkingsbeleid dat ze al jaren voeren, voort te zetten en nog uit te breiden. Deze samenwerking heeft betrekking op verschillende domeinen: valorisatie van de terreinen, ontwikkeling van geïntegreerde multimodale oplossingen, implementatie van installaties voor de opslag en overslag langs de rand van de waterweg, de nodige aansluitingen met de weg en het spoor, de aanleg van multimodale kaaien of platforms, transitie van schepen en vaste en mobiele uitrustingen voor goederenbehandeling. In Frankrijk geven de havens, zoals de Staat voorschrijft, de voorkeur aan een benadering volgens as. De havens van Parijs-Seine-Normandië zijn verenigd binnen Haropa en verwerken jaarlijks zowat 120 miljoen ton zee- en binnenvaartverkeer en beheren ongeveer duizend hectare gronden en grondreserves. Dankzij hun bondgenootschap kunnen ze een gezamenlijk commercieel aanbod naar voren schuiven dat zich situeert op het niveau van de grootste Europese havencomplexen. In Hauts-de-France groepeer

Norlink Ports een twintigtal zee- en multimodale hubs die samen het havenpotentieel van de regio valoriseren. De vereniging is nauw betrokken bij de aanleg van het Kanaal Seine-Noord-Europa en bereidt zich voor op de openstelling door nieuwe, alternatieve en intraregionale transportschema's uit te werken. In 2019 begonnen de twee assen, Seine en Nord, uit te zoeken welke gezamenlijke werkhema's aan bod zouden moeten komen. Zo hebben ze onder meer beslist om samen na te denken hoe het EESV Seine-Schelde de implementatie van het netwerk kan begeleiden en de modale overstap kan bevorderen.

**NORLINK PORTS
BESTAAT UIT EEN
TWINTIGTAL HUBS
DIE HET VOLLEDIGE
HAVENPOTENTIEEL
VAN DE REGIO
VALORISEREN**

Haven van Béthune © Pascal Brunet

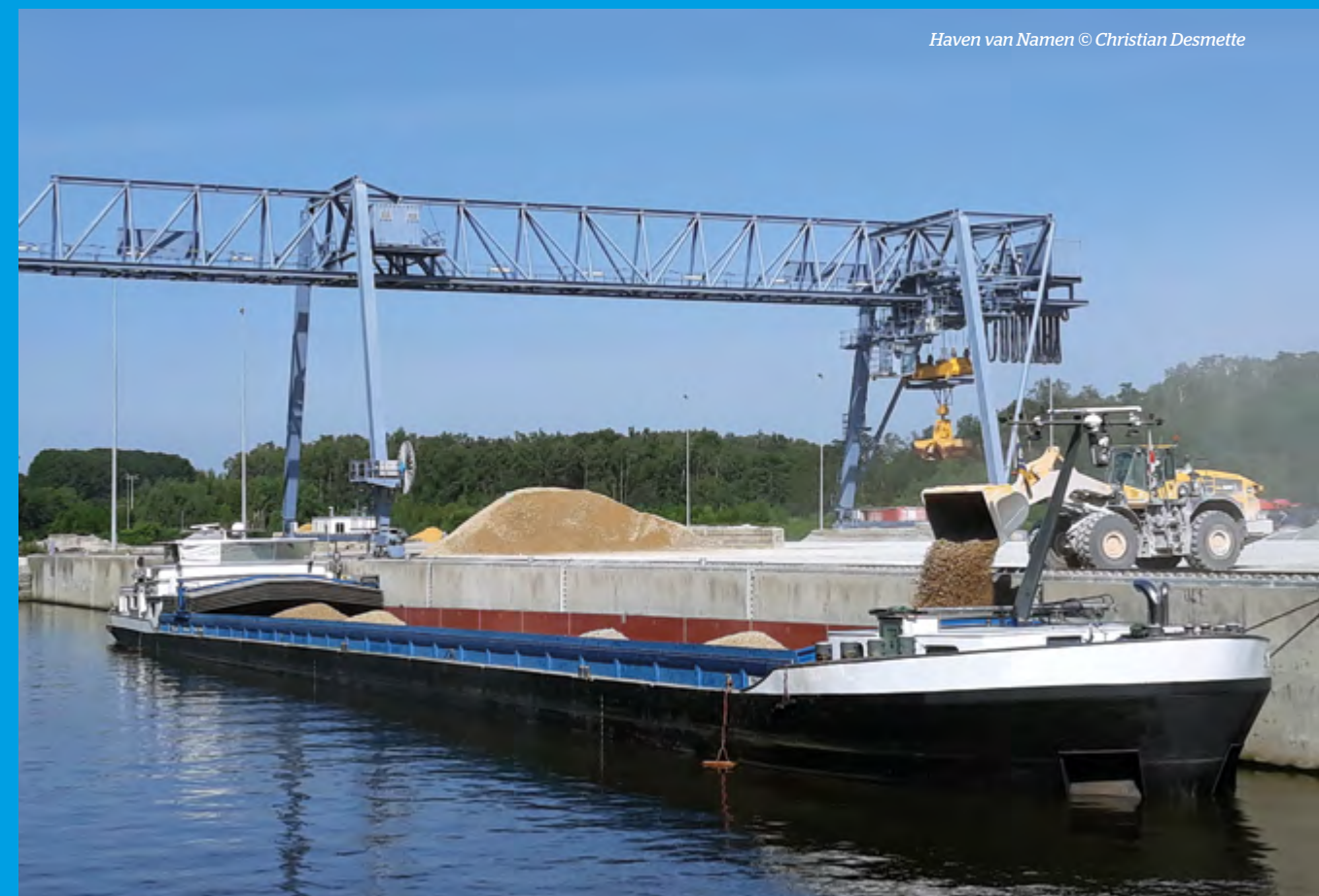


DOMINIQUE DE PAUL DE BARCHIFONTAINE

DIRECTEUR VAN DE AUTONOME HAVEN VAN NAMEN

“Wallonië heeft vier binnenhavens: Luik, Namen, Le PACO en Charleroi. Elke haven is een instelling van openbaar nut met openbare aandeelhouders. De autonome haven van Namen is eerder een kleine haven waarvan de organisatie steunt op een beheerscontract met het Waalse Gewest, dat de visie, opdrachten en doelstellingen bepaalt. Een van deze doelstellingen is om vrachtvervoer via de binnenvaart in de hand te werken door gronden waarvan het beheer ons langs de waterweg werd toevertrouwd, zo in te richten dat ondernemingen zich er kunnen vestigen. We beheren ongeveer 160 hectare grond, wat goed is voor 9 kilometer kaaien en ongeveer 140 concessies aan een honderdtal verschillende ondernemingen. De haven kan gronden langs de waterweg maar toekennen aan ondernemingen die van de binnenvaart gebruikmaken. We stellen contracten op, met hernieuwbare langetermijnconcessies van dertig jaar. De “turn-over” van de ondernemingen is dan ook niet groot en dat zal met de komst van het Seine-Scheldennetwerk niet veranderen. Toch is dit project interessant, want dankzij het toekomstige netwerk zullen concessiehoudende ondernemingen hun activiteiten tot het noorden van Frankrijk kunnen uitbreiden en nieuwe markten kunnen vinden. Op die manier kan het volume van goederen dat via het water wordt vervoerd - momenteel ongeveer 5,5 miljoen ton per jaar - toenemen. Zo kan het verkeer ook gediversifieerd worden, want momenteel is dat vooral geconcentreerd in bepaalde sectoren, zoals producten van steengroeven, grondstoffen voor de bouw, vervoer van graangewassen, afval, koolwaterstoffen.”

Haven van Namen © Christian Desmette



In België maken de havens en hun partners zich ook klaar om de logistieke uitdagingen die het Seine-Scheldenetwerk met zich meebrengt, aan te kunnen gaan, en dus breiden ze hun samenwerkingsverbanden uit.

De Port Autonome du Centre et de l'Ouest (PACO - autonome haven centrum en westen), die langs het toekomstige Kanaal Seine-Noord-Europa zal liggen, wil geheel klaar zijn als het netwerk operationeel wordt, zodat ze vanaf het prille begin een maximum aan verkeer kan aantrekken. De infrastructuur wordt dienovereenkomstig aangepast en met het tienjarenplan van de Waalse overheidsdienst wordt de bevaarbaarheidsklasse van de meeste kanalen opgetrokken van 1350 tot 2000 ton. De sluizen worden gemoderniseerd en er worden nieuwe terminals geïnstalleerd op de strategische punten: in Wambrechies aan de Leie, in Pecq en Baudour aan de Bovenschelde en in Ghlin aan het Kanaal Bergen-Condé. Met het oog op zijn heropening wordt het Kanaal Condé-Pommeroeul uitgebaggerd, werkzaamheden die in Frankrijk reeds werden aangevat.

In Vlaanderen staat men voor een tweevoudige uitdaging: de toekomstige noord-zuidverbinding consolideren, maar ook oost en west dicht bij elkaar brengen door de as Valenciennes-Doornik-Kortrijk-Roeselare-Zeebrugge verder te ontwikkelen. Naarmate de samenwerkingsverbanden tussen havens in elk land en elke regio die tot het Seine-Scheldenetwerk behoren, verder worden ontwikkeld, brengt het grensoverschrijdende karakter van het project ook internationale samenwerking tot stand. Zo zijn er banden gesmeed tussen de haven van Charleroi in Wallonië en die van Valenciennes in Frans Henegouwen. In 2019 werden die banden nog verder aangehaald, wat blijkt uit de ondertekening van een werkprotocol tussen de havens van de noordelijke as in Frankrijk en Antwerpen in België, om mogelijke samenwerkingsverbanden te vinden. Deze in Frankrijk, Vlaanderen en Wallonië gecoördineerde acties zijn essentieel om de strategische doelstellingen van het Seine-Scheldenetwerk te kunnen halen.



CATHERINE MAHEUX

DIRECTEUR VAN LE PACO

"Er bestaan al vaste goederentransportverbindingen op de Leie, de Bovenschelde en het Kanaal Bergen-Condé en er werden projecten gelanceerd om de combinatie van schepen nog uit te breiden en de materiaalstromen nog meer te massificeren. De onderneming Danzer bijvoorbeeld zal een aanlegplaats creëren aan de terminal van Ghlin, op het Kanaal Bergen-Condé. Het is onze bedoeling om de bestaande connecties nog verder te ontwikkelen om voordeel te halen uit het ontwikkelingspotentieel dat het Seine-Scheldenetwerk biedt. Dat is belangrijk voor het concurrentievermogen van de binnenvaart: in de haven van Antwerpen bijvoorbeeld, zijn er drie containerlosplaatsen, maar het lossen wordt pas prioritair als er per reis vijf containers zijn. We spreken regelmatig met onze partners van de logistieke keten en we staan open voor alle projecten die activiteit en banen creëren, ongeacht de nationaliteit van de actoren achter deze projecten. We moeten niet bang zijn voor de concurrentie, want we hebben er allemaal baat bij om onze krachten te bundelen en samenwerkingsverbanden te ontwikkelen."



DIRK DE SMET

DIRECTEUR VAN DE AUTONOME HAVEN VAN CHARLEROI

"Het Seine-Scheldenetwerk breidt het veld van mogelijkheden sterk uit voor de Waalse havens, die er alle belang bij hebben om de kansen die het netwerk biedt, aan te grijpen om de binnenvaart verder te ontwikkelen. Vooral nu de milieuproblematiek zo prominent aanwezig is en de verkeerscongestie een kritiek stadium bereikt. In onze regio moet het project naar mijn gevoel als prioriteit en op internationale schaal worden gerealiseerd, want wat de Seine-Scheldeverbinding zo sterk maakt, is dat ze ons een opening biedt naar zowat half Europa. Om van de openstelling van het netwerk gebruik te kunnen maken om nieuwe activiteiten te ontwikkelen, moet de huidige opbouw in vraag gesteld worden en moet worden nagegaan waar en hoe ze verbeterd kunnen worden. Ook daarvoor is een gezamenlijke aanpak noodzakelijk: de havens, ook die van andere regio's en landen, moeten samenwerken en partnerships aangaan met andere actoren dan die van de waterweg, want mobiliteitskwesties gaan iedereen aan. Er wordt reeds samengewerkt. Zo spreek ik elke maand met de directeurs van de andere Waalse havens, in het kader van een specifiek platform dat enkele jaren geleden werd opgericht. Onze haven van Charleroi werkt samen met die van Maubeuge en met VNF aan een project voor automatische duwbakken op de Sambre."



2. MULTIMODALE SAMENWERKING VOOR EEN GEÏNTEGREERDE LOGISTIEK

NAAR EEN NIEUW ECONOMISCH MODEL

Uitgebreidere samenwerking tussen de havens van het Seine-Scheldtenetwerk en hun partners is een absolute must geworden door de strategische visie die met het project wordt uitgedragen: op Europese schaal wordt een nieuw multimodaal economisch model uitgewerkt.

Dit model, waaraan sinds 2004 wordt gewerkt en dat sindsdien almaar verder werd gepreciseerd, steunt tegelijkertijd op de waterweg en op het spoor, en op de onderling verbonden infrastructuur; alle schakels van de waardeketen van de binnenvaartlogistiek zijn erin opgenomen. Logistieke en industriële procedures moeten worden gecoördineerd, gegevens moeten worden gedeeld en de huidige

aanpak moet meer en meer geautomatiseerd en gedigitaliseerd worden... Al deze nieuwe voorstellen stimuleren de havens om allianties aan te gaan. Dat verklaart waarom Haropa in december 2018, in partnership met VNF, een plan lanceerde voor een groter concurrentievermogen voor het vervoer van zeecontainers in het Seinebekken. Dit plan moet ervoor zorgen dat alle professionals (scheepsbevrachters, reders, goederenbehandelaars, transportoperatoren) zich samen inzetten voor de modernisering van het netwerk, de modernisering van de vloot en de bundeling van diensten dankzij workshops die sinds 2019 worden georganiseerd. Samen met SNCF Réseaux werkt Haropa ook aan de creatie van nieuwe vaste verbindingen. Dankzij deze samenwerking verbindt een pendeldienst van Bolloré Logistics over de binnenwateren tussen Le Havre, Rouen, Gennevilliers en

Bonneuil-sur-Marne, bovenstrooms van Parijs; via het spoor wordt Le Havre met Frans-Zwitserland verbonden, in partnership met de haven van Marseille-Fos en Naviland Cargo.

De verschillende industriële sectoren, voornamste opdrachtgevers voor binnenvaarttransport, werden tussen 2013 en 2016 nauw betrokken bij de werkzaamheden van het EESV aan de multimodale corridor Amsterdam-Marseille, en ze hebben zich ook nu geëngageerd om aan dit nieuwe economische model te werken, dat gericht is op een geïntegreerd transportsysteem: een systeem dat havens, transporteurs en scheepsbevrachters samenbrengt en hun een uitzonderlijk competitief totaal aanbod schenkt, in voorkomend geval mét voor- en natransport over de weg.



Haven van Le Havre 2000 © Eric Houré HAROPA



BAPTISTE MAURAND

ALGEMEEN DIRECTEUR HAVEN LE HAVRE (HAROPA)

“Zoals de President van de Franse Republiek tijdens de recente Assises de l'économie maritime beaamde, staat het Kanaal Seine-Noord-Europa voor het concurrentievermogen en de vooruitgang van alle grondgebieden en havens. Het moet onze Haropa-havens zonder meer de mogelijkheid bieden om hun natuurlijke hinterland tot het Noorden van Frankrijk uit te breiden. Rouen bijvoorbeeld, de belangrijkste graanuitvoerende haven van West-Europa, zal de in Picardië geteelde graangewassen kunnen vervoeren over het water. Het Kanaal kan echter maar waarde scheppen als het het ontginningsgebied Le Calaisis verbindt met de betoncentrales van Île-de-France en de aanvoer van bouwmaterialen naar Île-de-France uitbreidt. Die challenges worden nu reeds voorbereid.”



XAVIER-YVES VALÈRE

ALGEMEEN AFGEVAARDIGDE ONTWIKKELING VAN DE NOORDELIJKE AS
PREFECTUUR VAN DE REGIO HAUTS-DE-FRANCE

“Het Seine-Scheldtenetwerk gaat over veel meer dan een technische infrastructuur, het is een project voor ruimtelijke ordening en daarvoor is een industrieel en logistiek beleid noodzakelijk. Zodra het openbare besluit was genomen om dit netwerk te creëren, kwam het er voor de actoren van havens en logistiek in de eerste plaats op aan om te bepalen hoe het optimaal gebruikt zou kunnen worden. Om op die vraag te kunnen antwoorden moesten niet alleen de havens, maar ook de territoriale logistiekactoren samenwerken zodat ze gecoördineerd kunnen ijveren voor de gezamenlijke belangen: energietransitie, vergroening en digitalisering. In overgangperiodes beschikken over een omgeving die openstaat voor concurrentie, is belangrijk wil men innovatie in de hand werken, maar dat alleen volstaat niet.

Men moet ook kunnen rekenen op instanties die in staat zijn om partnerships tot stand te brengen en goede praktijken kunnen uitwisselen. Dankzij de coördinatie van de noordelijke as kunnen alle operationele actoren uit de haven- en logistiekwereld geïdentificeerd en tot samenwerking worden gebracht, zodat ze allemaal voordeel kunnen halen uit dit netwerk op groot gabarit voor Hauts-de-France. Het actieplan 2020-2025 moet acties initiëren om bulk transport collectief te promoten en performanter te maken, om de logistieke keten op milieuvriendelijker te maken, om in de Brexit-context een intelligente grenslijn te trekken en de veiligheid, zekerheid en vlotheid van het goederenverkeer nog te verbeteren. Het biedt tevens de mogelijkheid om tegelijkertijd op verschillende schaalniveaus te optimaliseren: we moeten beter met Normandië en Île-de-France samenwerken om het beleid inzake interregionale modale overstap dynamischer te maken, maar ook op het niveau van de Range Nord, om ons overgangsbeleid op de juiste schaal te katalyseren, want dat heeft er baat bij als het in een Europese corridor homogeen wordt gemaakt.”



Haven van Rijsel © APB

HET IS EEN PROJECT
VAN RUIMTELIJKE
ORDENING EN
DAARVOOR IS EEN
INDUSTRIEEL EN
LOGISTIEK BELEID
NOODZAKELIJK.

EEN NETWERK VAN LOGISTIEKE EN INDUSTRIEPLATFORMS OM DE MATERIAALSTROMEN TE OPTIMALISEREN

De invoering van dit nieuwe multimodale economische model zal steunen op een netwerk van logistieke en industrieplatforms en een nieuw geïntegreerd multimodaal logistiek aanbod. Dankzij deze platforms, die worden geïnstalleerd op de Seine, de Oise, het toekomstige Kanaal Seine-Noord-Europa, de Duinkerke-Scheldeverbinding, de Maas, de Schelde en de Leie zullen de stromen van in bulk of in containers vervoerde goederen meer gebundeld en geoptimaliseerd kunnen worden.

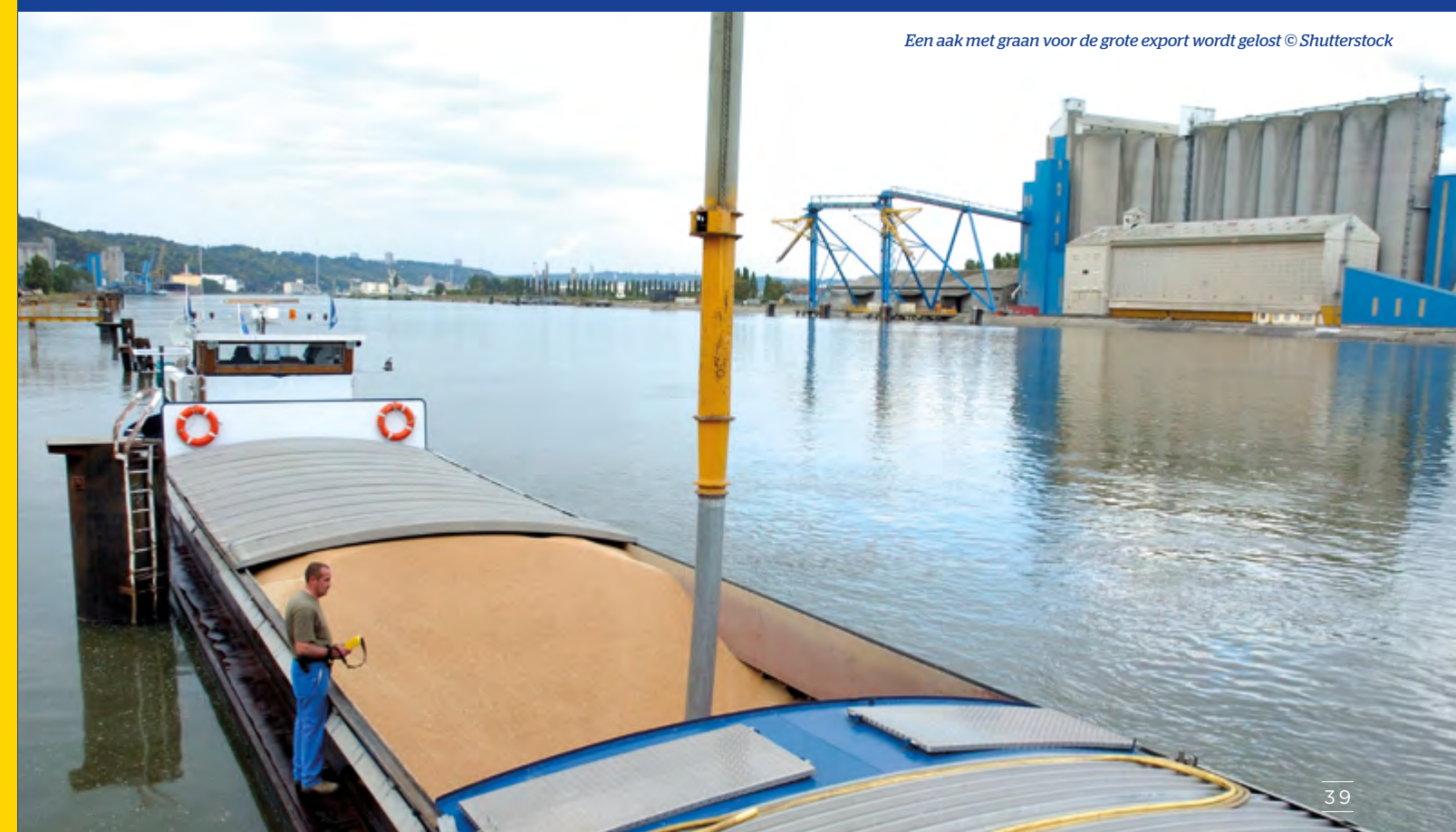
In het kader van het Seine-Scheldeproject worden bestaande platforms vergroot en gemoderniseerd. Dat is het geval in Vlaanderen, voor de rivierterminal op de Leie in Wielsbeke en de rivierterminal van Roeselare, op het Kanaal Roeselare-Leie. Er komen echter ook nieuwe platforms. In Wallonië zal bijvoorbeeld het Parc d'activité Val d'Escaut-Port de Peck de haveninstallaties van

Vaulx aanvullen. Langs het toekomstige Kanaal Seine-Noord-Europa zullen vier platforms - Noyon in de Oise, Nesle en Péronne in de Somme, Marquion in Pas-de-Calais - de uitbreiding van het hinterland van de Franse zeehavens in de hand werken, alsook de implementatie van een nieuw gemassificeerd logistiek aanbod dat voordeel zal kunnen halen uit de intermodaliteit tussen zeetransport, binnenvaart, spoor- en wegverkeer.

**DANKZIJ DEZE
PLATFORMS ZULLEN
DE STROMEN VAN IN
BULK OF IN CONTAINERS
VERVOERDE GOEDEREN
GEMUTUALISEERD EN
GEOPTIMALISEERD
KUNNEN WORDEN**



Albertkanaal © De Vlaamse Waterweg nv



Een aak met graan voor de grote export wordt gelost © Shutterstock



BRUNO BOUVAT-MARTIN 1^{ER} VICEVOORZITTER AXÉRÉAL

“De voorbije jaren is het aandeel van de binnenvaart gedaald ten voordele van het wegtransport. We kunnen zo echter niet verder, gezien de schade die het wegtransport aan het milieu berokkent, en de druk op de samenleving. En dus hebben we nagedacht over middelen die de tendens kunnen doen omslaan. Tijdens die overpeinzingen is gebleken dat de scheepsbevrachters zelf geen schepen meer in hun bezit hadden, wat het gebruik van de waterweg afremt. Dus moesten we voldoende schepen vinden en de organisatie anders aanpakken door tussen de sectoren samenwerkingsverbanden te creëren om de kosten te drukken. Zo is Multiregio ontstaan.

Nu werken tien ondernemingen, de ene helft afkomstig uit de sector van de graangewassen en de andere helft uit de bouwsector, samen aan de invoering van een systeem waarbij duwbakken van 500 ton tot konvooien gegroepeerd worden. In eerste instantie zullen ze varen verspreid over de vier rivierzones - Seine boven- en benedenstrooms, Grand Paris, Oise noord-zuid en Canal du Nord, Rijn-Duinkerke-Schelde. De opstart zal progressief verlopen, maar we schatten dat ze op termijn gemiddeld zo'n 3000 ton goederen per week zouden kunnen vervoeren, met nog een forse toename in de loop van de jaren, dankzij een dienst die 24 uur per dag, zeven dagen per week open wordt gehouden door vooraf opgeleid vast personeel.”

NIEUWE DENKPISTES OM RIVIER, SPOOR EN WEG MET ELKAAR TE VERBINDEN

Om van intermodaal vervoer een feit te maken, moeten de verschillende modi "hun corridor verlaten" en zich samen inzetten voor intelligente mobiliteit: mobiliteit die niet op concurrentie is gebaseerd, maar wel op de verbondenheid en complementariteit tussen de rivier, het spoor en de weg, die de continuïteit van de transportdienstverlening garandeert door in te spelen op de nieuwe ontwikkelingsbelangen van de grondgebieden. Recente initiatieven en overpeinzingen zouden deze evolutie een duwtje in de rug kunnen geven. In België bijvoorbeeld wil men met het SWING-project (Single Window for Inland Navigation) voor de binnenvaart een uniek aanspreekpunt creëren om zich gemakkelijker in de logistieke ketens te kunnen integreren. Tijdens de lezing die tijdens de Smart Rivers-conferentie in Lyon aan de "Smart Cities" gewijd was, stelde het Arep (Aménagement, Recherche et Pôles d'Échange (inrichting, onderzoek en uitwisselingsclusters) - een agentschap voor interdisciplinaire architectuur en filiaal van de SNCF) het Villefleuve 2050-project voor. De ambitie is om na te denken over middelen om



**MOBILITEIT DIE NIET
OP CONCURRENTIE IS
GEBASEERD, MAAR WEL
OP DE VERBONDENHEID
EN COMPLEMENTARITEIT
TUSSEN DE RIVIER,
HET SPOOR EN DE WEG**

rivier en spoor in de stad met elkaar te verbinden door het begrip "waterweg" te herdefiniëren om zo het verkeer koolstofvrij en efficiënter te maken.



JEAN DE BETHUNE

AFGEVAARDIGDE - PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

"De verbinding tussen de Seine en de Schelde is noodzakelijk omdat ze een van de bouwstenen is om de logistiek van morgen mogelijk te maken. Niet alleen is transport via de waterweg een stuk duurzamer, het is ook een oplossing voor de toenemende congestie op onze wegen. Inzetten op de uitbreiding van transportmogelijkheden via de waterweg, specifiek tussen Frankrijk en West-Vlaanderen, is hierbij een stap die gezet moet worden. De huidige verbindingen via de waterweg ontsluiten West-Vlaanderen hoofdzakelijk oostwaarts. Het Seine-Scheldeproject opent talloze mogelijkheden voor onze provincie en voor Vlaanderen om transport via de waterweg verder te benutten in westelijke richting naar Frankrijk. Op die manier is deze verbinding zeker een grote meerwaarde voor onze regio. Daarnaast is binnen het project een bevaarbare verbinding tussen Leie en Schelde voorzien, wat ook richting het zuiden mogelijkheden biedt."

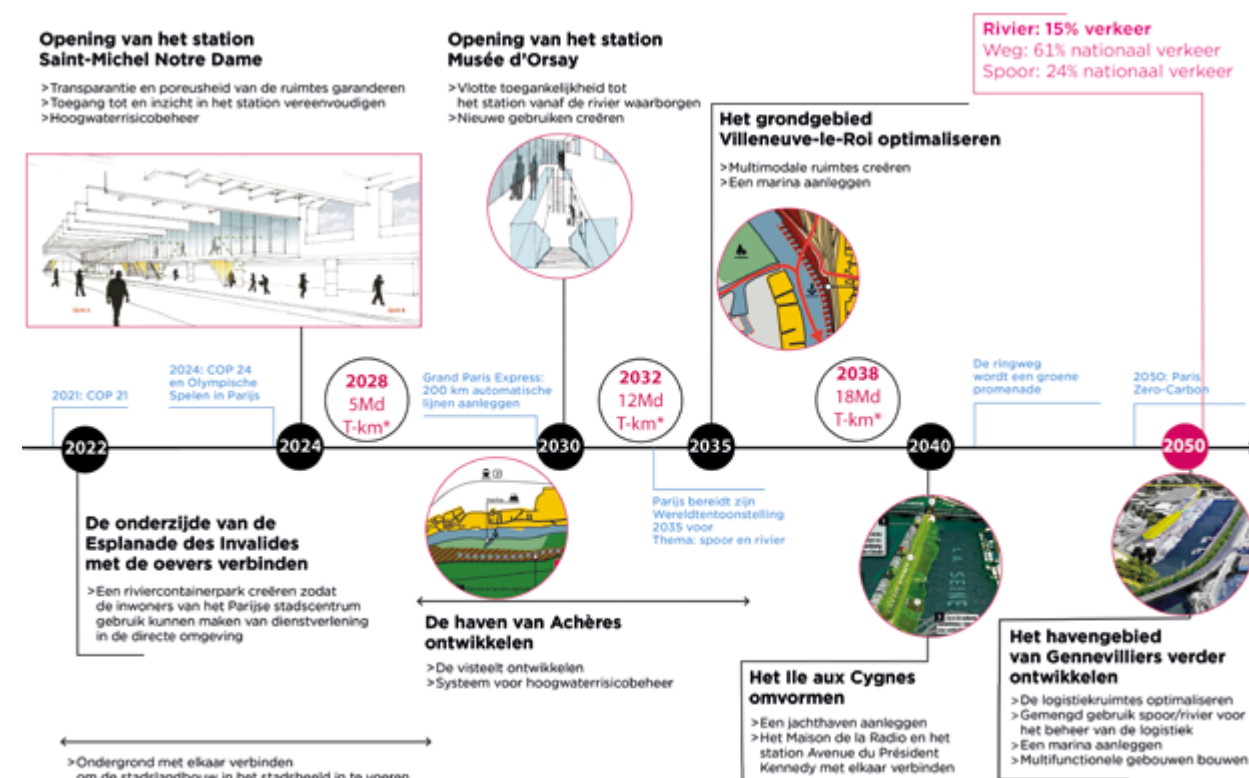


MICHELLE-ANGE MAURICE

DOOR DE REGERING GEDIPLOMEERD ARCHITECT AREP KANTOOR
VOOR DISCIPLINEOVERSCHRIJDENDE

"Villefleuve 2050 is een van de winnende projecten van een interne wedstrijd die bij het Arep werd gelanceerd in het kader van beschouwingen over de doelstelling om tegen 2050 koolstofneutraal te zijn. Om het project uit te werken zijn we uitgegaan van een vaststelling: er wordt momenteel in Frankrijk niet langer massaal in spoor en rivier geïnvesteerd. Dit waren nochtans dé vervoersmodi tijdens de twee industriële revoluties, maar nu nemen spoorverkeer en binnenvaart af, in tegenstelling tot wat er in andere landen, zoals België, gebeurt. Deze vervoersmodi sluiten nochtans nauw aan bij de wil van de samenleving om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen, en bovendien is er voor deze modi nog een grote marge voor vooruitgang.

Het Villefleuve 2050-project buigt zich over wat we een "dode hoek" zouden kunnen noemen: de verbinding tussen spoor/rivier in de stad, die momenteel niet optimaal en zelfs niet georganiseerd is. De idee bestaat erin, om een multidisciplinaire benadering te bevoorrechten om zo oplossingen te vinden voor de aanleg van de ruimtes langs de waterweg, daar waar de twee modi elkaar raken, maar waar er niets gebeurt. Dat veronderstelt dat actoren in een netwerk worden verenigd, dat er bestuurd wordt vanuit een sectorlogica, dat alle actoren samen bouwen aan een intermodaal vervoer door opportuniteitscriteria te definiëren, mogelijkheden voor bundeling te vinden en gemengd gebruik te bevorderen in een herverzoende visie van de grondgebieden."



3. ONTWIKKELING GESTRUCTUREERD ROND TERRITORIALE PROJECTEN

GEZAMENLIJK UITGEWERKTE OPLOSSINGEN

Afgezien van de samenwerking tussen havens moeten voor de ontwikkeling van een ecosysteem dat mee het Seine-Scheldennetwerk uitbouwt, alle betrokken actoren worden verenigd rond projecten voor de grondgebieden. De bedoeling is om een zo duidelijk mogelijk beeld te krijgen van de behoeften en verwachtingen om daarop optimaal te kunnen inspelen met gezamenlijk uitgewerkte oplossingen, en dat, op elke territoriale schaal, door steeds te kiezen voor de beste oplossing voor elk probleem. Deze benaderingswijze wordt op de grondgebieden al concreet toegepast. Zo riep DVW onlangs eNES in het leven ("Economisch Netwerk Seine-Schelde"), een forum voor economische samenwerking of partnership rond de binnenvaartlogistiek en de ontwikkeling daarvan in het Vlaamse Gewest. De hoofddoelstellingen zijn: de gedachteswisselingen met de industrie en de logistiek in het westen van Vlaanderen consolideren, het economische gebruik van de waterweg stimuleren.

NIEUWE VORMEN VAN TERRITORIALE PARTNERSHIPS

De projecten van grondgebieden aangaande de waterweg doen nieuwe vormen van samenwerking en nieuwe benaderingen ontkiemen. De Seine-as, met vier rechtstreeks bij het Seine-Scheldeproject betrokken regio's (Normandië, Île de France, Centre-Val de Loire en Grand-Est), zal zonder meer een krachtig samenwerkingselement zijn voor de actoren en voor de dynamiek van het netwerk. Dat geldt voor de bouwsector, maar ook voor de landbouw, de recyclage en de grootdistributie. Dankzij het project kunnen tussen productie- en consumptiezones korte afzetkanalen en logistieke oplossingen worden geïmplementeerd.

HET ECONOMISCHE
GEBRUIK VAN DE
WATERWEG STIMULEREN
EN INNOVATIE EN
ONDERZOEK IN DE
BINNENVAARTSECTOR
PROMOTEN



KOENRAAD MARCHAND

REGIONAAL COÖRDINATOR - PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

"Seine Schelde is cruciaal voor de toekomst van het goederentransport in Europa. Het programma investeert niet alleen in de vereiste infrastructuur voor verduurzaming, maar zal ook voor de inrichting van multimodale logistieke kruispunten in de toekomst, een ontwikkelings- en innovatiedynamiek met zich meebrengen. West-Vlaanderen engageert zich er uitdrukkelijk toe om de logistieke uitdagingen van het netwerk aan te gaan, met coherentie als kernwoord. Onze provincie zet in op drie projecttypes. Ten eerste wil ze de goederenstromen en het bulk- en containertransport optimaliseren door te investeren in logistieke platforms, zoals de containerterminal in Wielsbeke aan de Leie. Vervolgens wil ze door innovaties zoals scheepvaartverkeer zonder bemanning, de kosten van de binnenvaart nog drukken en dus de lasten verlagen en concurrentiëler maken ten opzichte van de andere vervoermodi. Tot slot wil ze op de Schelde ecologische en recreatieve infrastructuur voorzien waarmee het grote publiek de rivier beter kan leren kennen en de waarde ervan kan inschatten."



Rendering van de haven Seine-Métropole Ouest in 2040 © HAROPA



PAUL GERARD

ALGEMEEN COÖRDINATOR TRANSPORT & LOGISTIEK
PROVINCIALE ONTWIKKELINGSMAATSCHAPPIJ WEST-VLAANDEREN

"Om in West-Vlaanderen transport via de waterweg mogelijk te maken en te promoten, zet de provincie de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM) in om de noodzakelijke overslaginfrastructuur te voorzien. Het eerste voorbeeld daarvan is de River Terminal Wielsbeke op de Leie, die nu voor een eerste uitbreidingsfase staat. Daarnaast ontwikkelt de POM met De Vlaamse Waterweg nv de River Terminal Roeselare op het kanaal Roeselare-Leie. Ook in de Westhoek zetten we in op de ontsluiting via de waterweg met de bouw van twee regionale overslagcentra. Door hinderpalen weg te werken hopen we dat deze initiatieven zullen bijdragen tot de economische rentabiliteit van de binnenvaart."



ERIC BERGER

VOORZITTER VAN DE CESER VAN ÎLE-DE-FRANCE

"Bij de economische, sociale en milieuraad van Île-de-France hebben we altijd al gezegd dat het Seine-Scheldennetwerk een onmisbare poort naar en van de regio is. De Seine-as volstaat niet om van de regio een wereldmetropool te maken. De waterweg in Parijs is momenteel een echte "doodlopende straat", we kunnen schepen op groot gabarit niet laten doorvaren en heel wat goederen die in Île-de-France vervaardigd worden, moeten naar Le Havre om gecommmercialiseerd te kunnen worden. De aanleg van het Kanaal Seine-Noord-Europa is voor onze economie dan ook van vitaal belang. Het Kanaal is ook belangrijk voor de vergroening en zal een sociale impact hebben, want het zal banen creëren. Alleen al de haven Seine Métropole Ouest, een multimodaal platform dat momenteel in het westen van de Parijse agglomeratie wordt gebouwd en gewijd zal zijn aan het transport van onbewerkte of geprefabriceerde materialen voor bouw en openbare werken, zal 3000 personen tewerkstellen. Bij die banen komen ook nog de banen voor de activiteiten langs de waterweg, aangezien heel wat gronden gevrijwaard worden voor industriële ontwikkeling."

In Hauts-de-France zijn de CCI grand Hainaut, de communauté d'agglomération Valenciennes Métropole en de communauté d'agglomération de La Porte du Hainaut al vele jaren verenigd in het Syndicat Mixte Docks Seine-Nord Europe Escaut om samen te werken aan een coherente inrichting van de Schelde-as. Le Grand Hainaut, in het hart van het grootste consumptiebekken van Europa, kan teren op een rijke en dynamische industriële structuur. Dankzij zijn compacte transportinfrastructuurnetwerken - meer bepaald de waterwegen: jaarlijks worden op de rivierkaaien twee miljoen ton goederen verwerkt - is de Valenciennois een zone met intercontinentale logistiekactiviteiten. Docks Seine-Nord Europe Escaut wil deze bestemming nog uitbreiden door vooral op de multimodale toegankelijkheid van

het grondgebied in te zetten. In juli 2012 werd het waterschap concessiehouder van Ports de l'Escaut een geheel van vijf rivierkaaien gewijd aan de overslag van goederen en een containerterminal. Een succesvolle strategie, want deze terminal is nu de op drie na grootste in Frankrijk, na Gennevilliers, Straatsburg en Lyon.

**LE GRAND HAINAUT,
IN HET HART VAN
HET GROOTSTE
CONSUMPTIEBEKKEN
VAN EUROPA, KAN
BOGEN OP EEN RIJKE
EN DYNAMISCHE
INDUSTRIËLE STRUCTUUR**



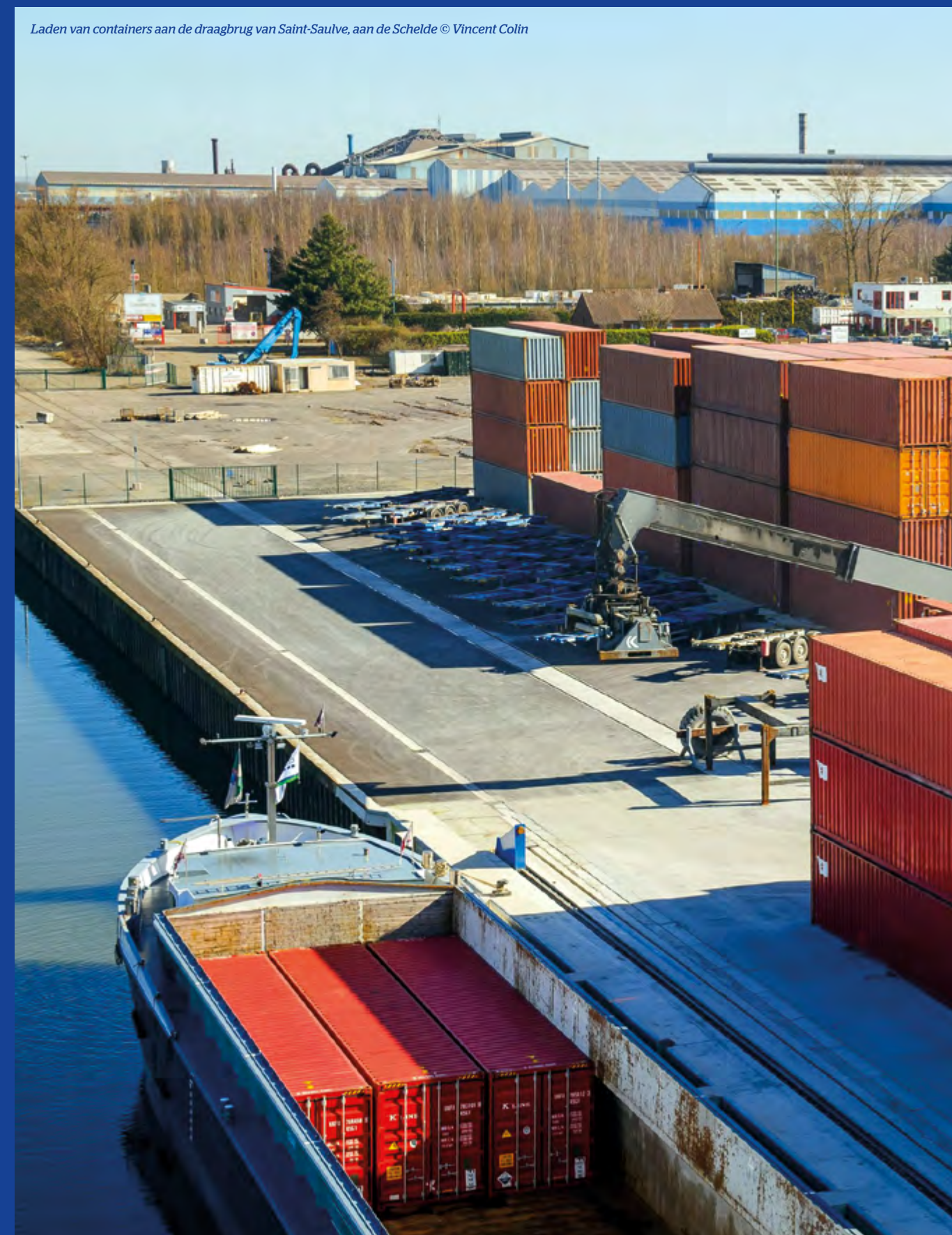
GAUTIER HOTTE

UITVOEREND DIRECTEUR CCI GRAND HAINAUT

"De banden tussen alle actoren betrokken bij de waterwegen, en dan in het bijzonder de lokale gemeenschappen, moeten nauwer aangehaald worden opdat we allemaal samen op de behoeften kunnen anticiperen en activiteiten op lokaal niveau kunnen ontwikkelen. In dat opzicht hebben we met de twee Communautés d'agglomération het Syndicat mixte Docks Seine-Nord Europe Escaut opgericht. De CCI Grand Hainaut is sinds 1955 concessiehouder van de openbare kaaien langs de Schelde. Maar we wilden in onderling overleg een gezamenlijke visie verder uitbouwen over de manier waarop het grondgebied ingericht moet worden, we wilden collectief beslissen welke compromissen voor de verschillende behoeften en gebruiken van de waterweg gesloten moeten worden opdat iedereen er voordeel bij heeft. Door het feit dat we dit samen doen, konden we met de hulp van Europa, de Staat en de gemeenschappen 9,5 miljoen euro investeren in de realisatie van een grote modal shift-infrastructuur, die het privéaanbod moet aanvullen.

Het platform is zo'n groot succes dat we besloten hebben om 7,5 miljoen euro te herinvesteren activiteiten op lokaal niveau. Met het oog op het Seine-Scheldenetwerk zijn we het er allemaal over eens dat we deze samenwerkingsdynamiek nog willen intensifiëren, want we beseffen hoe belangrijk het is om het gebruik van onze middelen en onze ontwikkelingsstrategieën te optimaliseren. We denken na over de creatie van een nieuw waterschap, een nog ruimere structuur met VNF, dat belast zou worden met het beheer van alle openbare en privéplatformen van de Schelde-as."

Laden van containers aan de draagbrug van Saint-Saulve, aan de Schelde © Vincent Colin



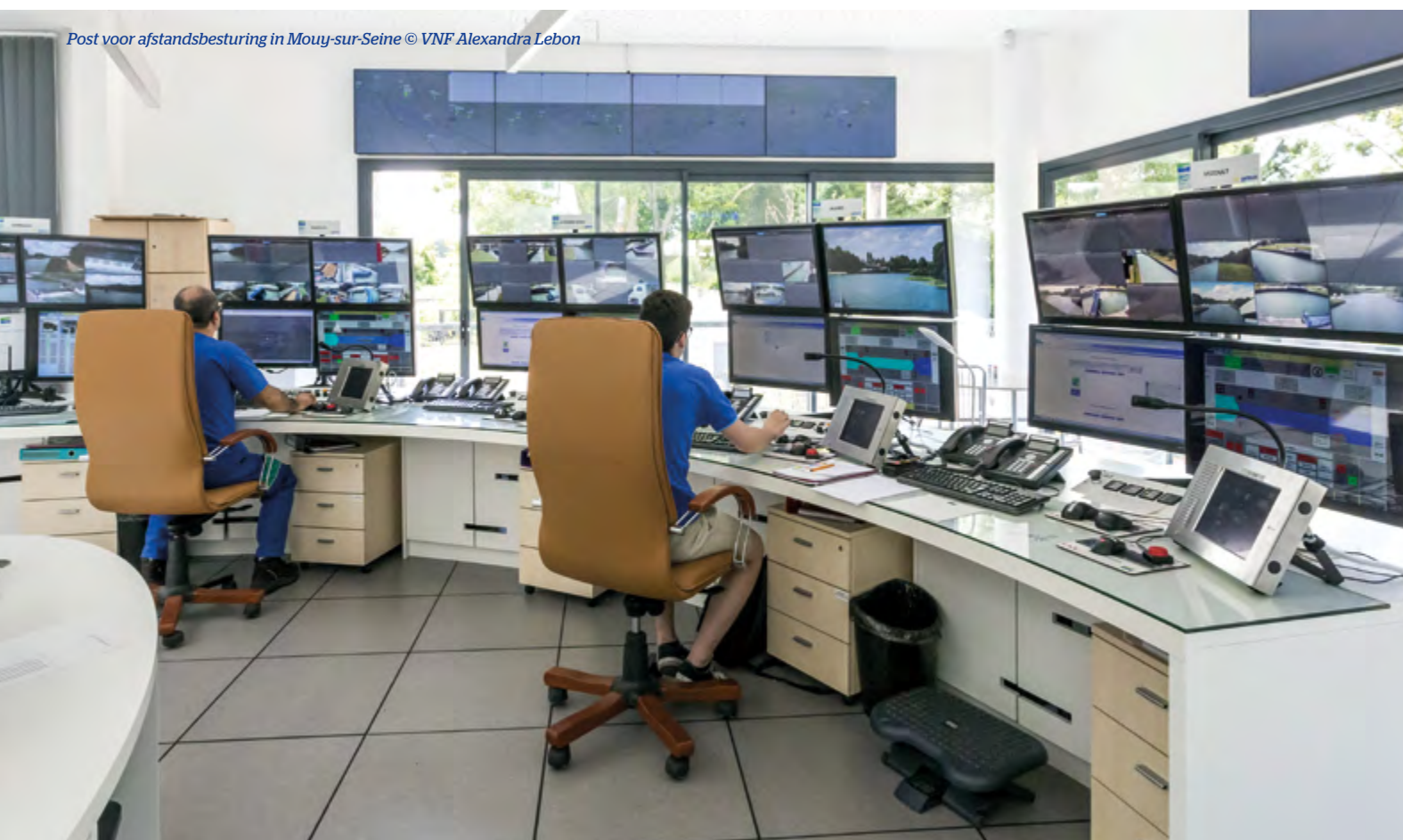
4. INNOVERENDE EN GECONNECTEERDE HAVENS

DE HAVENS ALS ACTOREN VAN DE DIGITALISERING

Het Seine-Scheldtenetwerk zal de modernisering van de binnenvaart in een stroomversnelling brengen en de havens zullen bij die modernisering een actieve rol spelen. Ze dragen meer bepaald bij tot de digitalisering - een kernelement van hun concurrentievermogen. Met dat voor ogen werkt de Port Autonome du Centre et de l'Ouest mee aan het project voor intelligente logistiek, ST4W, dat werd gelanceerd in het kader van het Europese Interreg-programma dat economische en sociale uitwisseling tussen vijf grensgebieden moet bewerkstelligen: Nord-Pas-de-Calais, Champagne-Ardenne en Picardië in Frankrijk, Wallonië en Vlaanderen in België. Dit project wil een voorziening testen waarmee via het water

vervoerde goederen in werkelijke tijd worden gevolgd, van begin- tot eindpunt en in elk land dat ze aandoen. Dankzij een streepjescode kan elke vervoerde eenheid worden geïdentificeerd en gelokaliseerd. Door op het informatiesysteem van de havens aan te sluiten, kan de scheepsbevrachter op elk ogenblik weten op welke pallet, in welke container, in welke duwbak of in welke vrachtwagen de eenheid zich bevindt. De tool geeft een raming van het tijdstip van aankomst en waarschuwt automatisch als er vertraging is of zich een fout heeft voorgedaan. Hij levert ook elektronische bewijzen van de levering in elke fase van de reis, van voor- tot natransport.

Post voor afstandsbesturing in Mouy-sur-Seine © VNF Alexandra Lebon



ALAIN O'JEANSON

ALGEMEEN DIRECTEUR PARIS TERMINAL

“Voor Paris Terminal, met infrastructuur die de draaischijf zijn voor het gecombineerde vervoer en de logistiek in Île-de-France, opent het Seine-Scheldtenetwerk nieuwe perspectieven; zo zal het verkeer van zeecontainers kunnen toenemen. Maar dat houdt in dat in een brede context en met alle betrokken actoren op elk niveau moet nagedacht worden. We moeten blijven informeren over de binnenvaart, want er wordt nog te vaak gedacht dat er zo veel meer bij komt kijken dan bij vervoer over de weg. De toegang tot de havens kan beter en de administratieve stappen kunnen eenvoudiger. Ook moet er gewerkt worden aan de interoperabiliteit en convergentie tussen de informatiesystemen, want de scheepvaartmaatschappijen begrijpen niet goed waarom havens, zelfs in eenzelfde land, allemaal een ander systeem hebben. De locatie van de logistieke platforms is eveneens van cruciaal belang. Een compacte netwerkdichtheid zoals op de Rijn is niet noodzakelijk, want onze industriële structuur is anders. We moeten de materiaalstromen analyseren en nadenken welke locaties het meeste vruchten zouden afwerpen op het vlak van ontwikkeling. Bijvoorbeeld locaties waar internationaal langeafstandsvervoer en Europees verkeer gecombineerd kunnen worden om aan beide zijden zo veel mogelijk te massificeren.”

Haven van Longueuil Saint Marie © TDS



DE HAVENS ALS ACTOREN VAN NIEUWE PRAKTIJKEN EN PROCEDURES

De werking van de havens is niet minder doorslaggevend om logistieke praktijken en procedures te doen evolueren, zodat de waterweg nog aantrekkelijker en doeltreffender wordt. Voor scheepvaartmaatschappijen bijvoorbeeld is het essentieel dat per container vervoerde goederen in "one way" van punt a naar punt b gaan. Dat betekent dat lege containers niet naar hun aankomstpunt terugkeren, maar, nadat ze gelost zijn, worden opgeslagen langs de vaartroute in kwestie. De logistieke hub Paris Terminal, die op zes kilometer van de haven Gennevilliers geïnstalleerd is, heeft dat goed begrepen en werd zo een referentie op dit domein. Eerst moesten terughoudende maatschappijen overtuigd worden, want zij wilden het gebruik van hun wegen optimaliseren door hun containers zo snel mogelijk te laten "draaien". Om het vervoer van zeecontainers op de Seine-as te ontwikkelen moet er verder van gedachten gewisseld worden over het beheer van de uitrusting en de openstelling van extra opslagzones voor lege containers.

INDUSTRIËLEN ZETTEN ZICH IN VOOR DE HAVENS

Informatie delen en producten volgen behoort al vele jaren tot de dagelijkse bezigheden van de actoren in de industrie. De afhandeling in de haven en de verbinding tussen de binnen- en zeehavens zijn doorslaggevend voor het logistieke concurrentievermogen van de ondernemingen. Havengemeenschappen zoals die van Parijs, Le Havre of Antwerpen, maar ook opschalingsprojecten hebben de industriële ertoe aangezet om ook te investeren in logistieke oplossingen, een strategische activiteit voor hun "supply chain". Net zoals alle grootscheepse projecten zullen de drie grote bouwplaatsen van het nieuwe decennium (Grand Paris Express, het multimodale Seine-Scheldtenetwerk en de Olympische Spelen van 2024) ongeziene kansen bieden om de ruimtes langs de waterweg te innoveren en transformeren. Wie aan deze transformatie bijdraagt, moet dit op een open manier doen, met gemeenschappelijke doelstellingen en een gedeelde governance, opdat de waterweg mee bouwt aan een betere wereld.



Eole-project - Base Seine © Bouygues Construction



FRANÇOIS LAMBERT

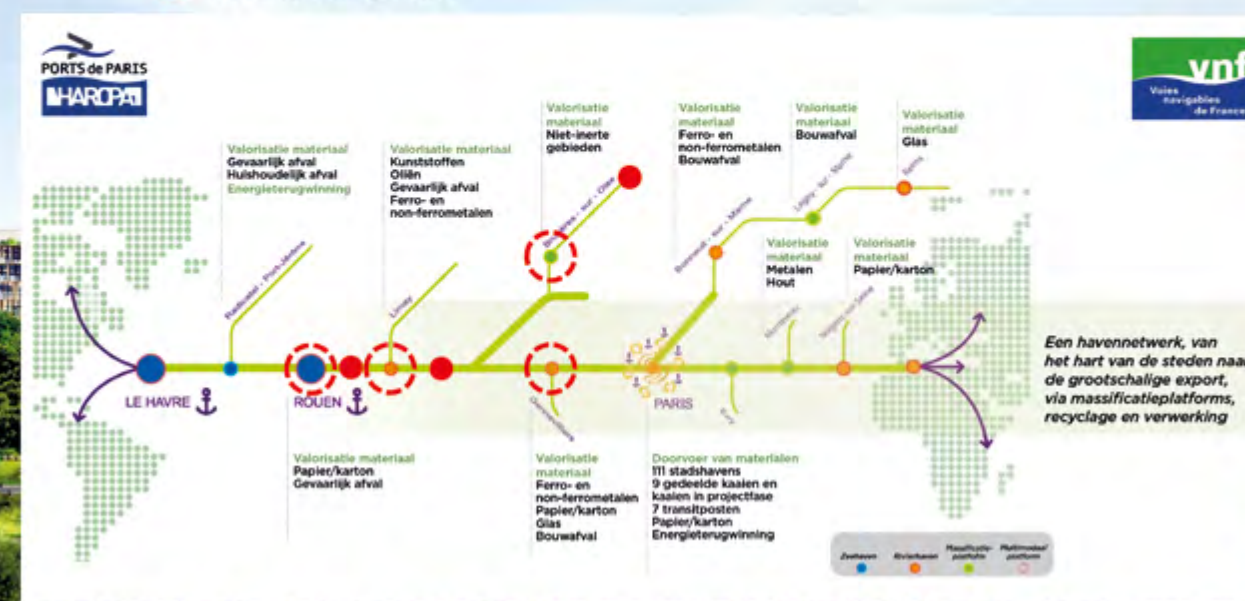
ALGEMEEN AFGEVAARDIGDE GICAN

"Bij GICAN werd een binnenvaartcommissie opgericht, waarin een twintigtal ondernemingen zetelen. In een context waarin almaar meer wordt samengewerkt, kijken wij met enthousiasme uit naar het Seine-Scheldtenetwerk, dat kansen biedt om heel de maritieme economie te ontwikkelen. Aangezien ook de gemeenschappen een belangrijke rol spelen bij de verwezenlijking van het project, zal het een territoriale dynamiek teweegbrengen waar we ons kunnen bij vinden. Het Seine-Scheldtenetwerk is ook een stimulans op het vlak van R&D en innovatie. Denk maar aan het Multiregio-project, dat verschillende industrieënsectoren, waaronder ook de onze, met elkaar verbindt om zo te komen tot een vloot van zelfvarende duwbakken."

Deze duwbakken, die in de Seine en het Kanaal Nord ingezet zullen worden, zullen het concurrentievermogen van de binnenvaart een flinke boost geven, want ze spelen in op de transportbehoeften die zijn ontstaan met de bouw van het Kanaal Seine-Noord-Europa en Grand Paris Express, maar ook met de werkzaamheden voor de Olympische Spelen van 2024."

Logistiek schema voor de bevoorrading van de werkzaamheden voor de Spelen van 2024

- Voorstel voor de HAROPA-havens
- Privésite voorgesteld



Het Seine-bekken: aangepaste afzetgebieden © Solideo

HFDST. 3

TERUGBLIK OP DE VOORNAAMSTE VORDERINGEN IN 2019

In 2019 werden niet alleen structurele beslissingen genomen aangaande het Seine-Scheldenetwerk, het jaar telde ook tal van markante feiten en significante verwezenlijkingen in Frankrijk, Vlaanderen en Wallonië; bovendien konden de leden van het EESV Seine-Schelde hun samenwerking consolideren en samen vorderingen maken betreffende alle acties die werden gerealiseerd om de doelstellingen van het netwerk te halen, en alle activiteiten van het netwerk die in deze periode gepland zijn.



1. VORDERINGEN OP HET VLAK VAN PROJECTGOVERNANCE

EEN DOORSLAGGEVEND JAAR VOOR HET SEINE-SCHULDENETWERK EN SCSNE

Met het door de Europese Commissie onder tekende uitvoeringsbesluit van 27 juni 2019 wordt een belangrijke stap gezet waarmee, net als met de Loi d'Orientation des Mobilités die op 24 december in Frankrijk werd afgekondigd, duidelijk zichtbaar wordt hoe de binnenvaart zich de komende tien jaar in heel het Seine-Scheldenetwerk ontwikkelt, want met dit besluit worden de agenda en de budgettaire vastleggingen bepaald. Voor de Société du Canal Seine-Nord Europe - bouwheer voor de aanleg van het Kanaal sinds mei 2017 en een van de drie stichtende leden van het EESV Seine-Schelde sinds 2018 - staat 2019 in de geschiedenisboeken als het jaar waarin het Kanaal Seine-Noord-Europa werd opgenomen in de Loi d'Orientation des Mobilités en op 22 november in Nesle, in aanwezigheid van de Franse President, de financieringsovereenkomst werd ondertekend door

de Franse Staat (vertegenwoordigd door de Minister van Vergroening, de Minister van Begroting en Staatssecretaris voor Transport), de gemeenschappen van Hauts-de-France en de Europese Commissie. Deze gebeurtenissen wijzen op een keerpunt, maar zijn tegelijkertijd ook de voortzetting van wat we al in 2017 zegden, toen we wezen op de noodzaak om de voorwaarden voor de verwezenlijking van het project veilig te stellen.



De leden van het EESV met de internationale voorzitter van de PIANC op Smart Rivers Lyon © D. Lachas

NIEUWE COÖRDINATIEACTIES

Ook in 2019 nam het EESV Seine-Schelde de algemene coördinatie van het project en de coördinatie van de twaalf activiteiten van de CEF 2014-2020 op zich. Zo houdt het zich onder meer bezig met de financiële opvolging van de Grant Agreement (Europese financieringsovereenkomst) en het overleg met de betrokken partijen van het netwerk. VNF, SCSNE, DVW en SPW wisselden niet alleen dagelijks van gedachten, ze ontmoetten elkaar ook maandelijks; de intergouvernementele commissie vergaderde elk trimester. De samenwerking tussen de teams werd in de hand gewerkt door de interfaceprocedures die werden gecreëerd

om gemakkelijker ideeën te kunnen uitwisselen en om de samenwerking te bevorderen. Sinds eind 2017 kunnen VNF en SCSNE dankzij een technisch comité samen nadenken over de problemen i.v.m. de exploitatie en het onderhoud van het toekomstige Kanaal Seine-Noord-Europa, dat door de Société du Canal wordt aangelegd en door VNF zal worden beheerd. In 2019 werden bilaterale overeenkomsten (een raamovereenkomst en overeenkomsten aangaande de gebouwen, het beheer van de voertuigen, de personeelscapaciteit en de professionele verplaatsingen) afgesloten.

GEZAMENLIJK GEREALISEERDE WERKZAAMHEDEN

Voor VNF, SCSNE, DVW en SPW was 2019 rijk aan onderwerpen waarover ze van gedachten wisselden en waar ze zich samen over hebben gebogen. De uitvoerende eenheden van het EESV Seine-Schelde gaven bijvoorbeeld een gecoördineerd antwoord op de prestatie-audit van het project die het Europees Rekenhof eind 2018 had gelanceerd. Ze werkten ook samen om het uitvoeringsbesluit van de commissie en Bijlage nr. 3 van de Grant Agreement voor te bereiden, onder meer door voor de periode 2021-2027 investeringsvooruitzichten op te stellen. Het EESV Seine-Schelde leverde ook zijn bijdrage tot de acties en beschouwingen aangaande de toekomst van het Europese transport en de waterweg. Zo werkte het onder andere mee aan de herziening van het reglement van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T), een ontwikkelingsprogramma voor de transportinfrastructuur van de Europese Unie. Verder is het betrokken bij de gesprekken over de corridor Noordzee/Middellandse Zee, een van de negen prioritaire assen van de Trans-Europese trans-

portnetwerken. Tot slot is het EESV Seine-Schelde ook een van de mede-organisatoren van de twee internationale happeningen die op wereldschaal (Smart Rivers 2019, Lyon) en op Europees niveau (Riverdating, Luik) de actoren op het vlak van binnenvaart, milieu, waterbouwkunde, havens, hernieuwbare energie, groenere vloten en multimodale logistiek verenigt. Meer dan 400 specialisten uit 34 landen kwamen van 30 september tot 3 oktober samen in Lyon, onder de vlag van de PIANC (Permanent International Commission for Navigation Congresses), voor een internationaal topevenement dat in 2019 voor het eerst in Frankrijk werd gehouden. De andere happening was Riverdating, waarvan de twaalfde editie op 27 en 28 november in Luik plaatsvond. Deze twee evenementen waren voor VNF, SCSNE, DVW en SPW de gelegenheid om samen hun stem te laten horen en de belangen en vorderingen voor te stellen aangaande de 1100 km van het Seine-Scheldenetwerk; verder konden ze illustreren welke economische, sociale en ecologische bijdragen ze leveren voor de Europese overheidsbeleidsinitiatieven ten gunste van meer dan 40 miljoen Europese burgers.



Smart Rivers Lyon 2019 © VNF D. Lachas

2. DE VORDERINGEN VAN DE STUDIES EN WERKZAAMHEDEN

IN FRANKRIJK

In 2019 werden nieuwe stappen gezet voor de realisatie van het Kanaal Seine-Noord-Europa. Zo gingen voor sector 1 (Compiègne-Passel) de projectstudies van start, werd het milieuvergunningsdossier ingediend en werd het perceelonderzoek gehouden. Voor de overige sectoren (2, 3 en 4) (Passel-Allaines-Ytres-Aubenchoul-au-Bac) werden dit jaar de bouwheren gekozen voor de grondwerken - kunstwerken en werden de verbindingen hersteld (TOARC). Ook SCSNE maakte dit jaar vorderingen en werkte verder aan de milieuverbeteringen en aan de pedagogie rond het project: zo liet ze haar stem horen in het kader van de hervatting van de territoriale dialoog en sprak ze de verkozenen toe van alle intergemeentelijke samenwerkingsverbanden van het tracé en die van de departementsraad van de Somme; ze woonde ook verschillende evenementen van het lokale leven bij om er de inwoners te informeren. Na een seminarie in Arras op 28 februari, dat door 80 personen werd bijgewoond en waar de overeenkomst voor een Canal Solidaire werd ondertekend door zes voorzitters van departementsraden, werden overigens ook de overeenkomsten Canal Entreprises (met CCI en de regio Hauts-de-France) en Canal Formation (met de regio Hauts-de-France) goedgekeurd door de Raad van toezicht. De aanpak "Grand Chantier", waarvan de structuur op regionaal en territoriaal vlak voortaan uit vijf voorzieningen bestaat (tewerkstelling, opleiding, solidariteit, ondernemingen en ontvangst op de bouwplaats), ging in het tweede semester van 2019 zijn operationele fase in en wordt gezamenlijk geleid door de regio Hauts-de-France en de Franse Staat.

Met de lancering in Frankrijk van het Multiregio-project, nadat op 6 mei het akkoord tussen Voies navigables de France, AIMCC (Fédération des industries de la Construction), Intercéréales en de GICAN (Groupe des Industries de Construction et des activités navales) werd ondertekend, moet een groot deel van de industriële van deze sectoren gemobiliseerd worden, om aan hen voor het geografische werkingsgebied Seine-Schelde een nieuwe wijze van binnenvaartbeheer voor te stellen, alsook de bouw van innoverende, nieuwe

eenheden, "multilots", die vanaf 2021 beschikbaar zullen zijn en tot mutualisering tussen de scheepsbevrachters moet leiden.

In het Seine-bekken heeft het Magéo-project - voor de omschakeling van de Oise tussen de gemeenten Bray en Nogent naar een hogere bevaarbaarheidsklasse - in 2019 een mijlpaal bereikt: de opdracht voor assistentie bij de projectuitvoering voor prestaties i.v.m. de gronden werd bekendgemaakt. Hierdoor zullen alle procedures i.v.m. de gronden gerealiseerd kunnen worden en de terreinen waar de werken uitgevoerd zullen worden,



zullen aangekocht kunnen worden. VNF zat ook twee openbare informatievergaderingen over het project voor. Bovenstrooms op de Seine kon op basis van de studies van het projectbeheer het contract voor het ontwerp en de realisatie van de renovatie en verlenging van de sluisen van Méricourt worden ondertekend, alsook voor de werkzaamheden en de implementatie van de diensten voor de gebruiker.

In Nord-Pas-de-Calais werd dit jaar verdergewerkt aan de versteviging van de bruggen, met het oog op de aanpassing van de bevaarbaarheidsklasse van de Deule. Andere opmerkelijke feiten van het voorbije jaar: de heringebruikname van het Kanaal Condé-Pommeroeul zit nu in een voorbereidende fase, de ontbossingswerken werden uitgevoerd en de vakken waarin de sedimenten worden opgevangen, werden leklicht gemaakt. De sluis van Grand Carré werd gerestaureerd en gemoderniseerd tijdens een groot deel van 2019, de restauratiewerken aan de sluis van Don werden afgerond en de detailstudies voor werken om de sluis van Denain aan de normen aan te passen en te restaureren, werden verdergezet.

IN WALLONIË

Ook in Wallonië vorderde de verbreding van de Grensleie. Midden 2018 was de eerste fase van de werkzaamheden voltooid en in november 2019 ging de tweede fase van start. In deze fase wordt tegen 2022 de waterweg omgeschakeld naar de Europese bevaarbaarheidsklasse Vb bij de doortocht door Komen. Op de Bovenschelde werden in de loop van het jaar de werkzaamheden voor de modernisering van de doortocht door Doornik voortgezet. En er kwam ook een symbolische baken: de Pont des Troues (Gatenbrug) werd afgebroken en de opdracht voor de heropbouw ervan ging van start. Ook op de Bovenschelde werd de bouw van de nieuwe stuw van Kain voltooid en ging de bouw van de stuw van Herinnes van start. De herstellingswerken aan het Waalse gedeelte van het Kanaal Condé-Pommeroeul, met de bedoeling om het open te stellen voor scheepvaartverkeer van klasse Va, vorderden goed in 2019; zo werd in juni de stedenbouwkundige vergunning bekomen voor het bouwwerk in Hensies. Verder werd ook vooruitgang geboekt bij de inrichting van de Waalse as, zodat die voor bevaarbaarheidsklasse Va opengesteld kan worden. De belangrijkste vorderingen van het jaar

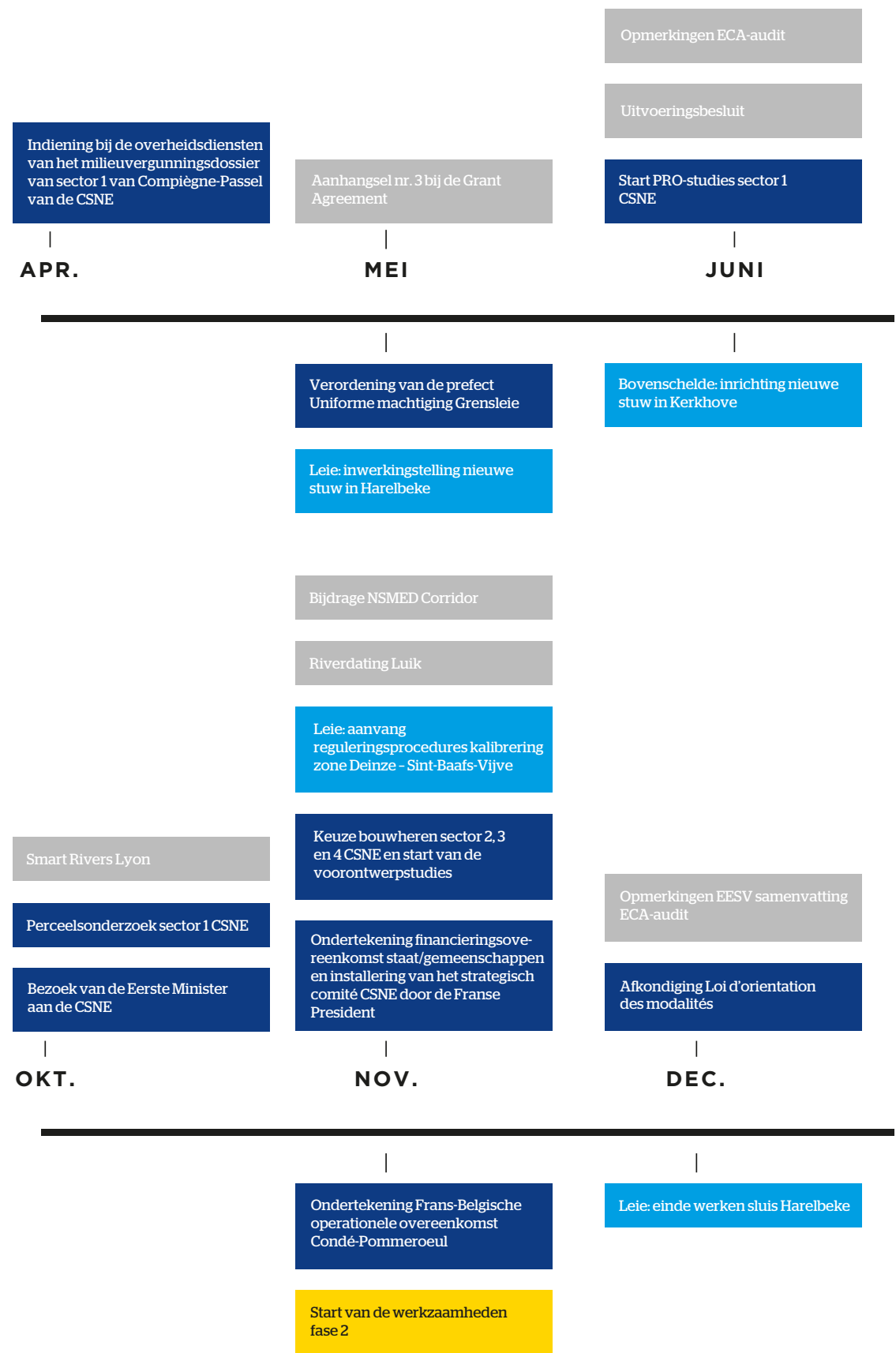
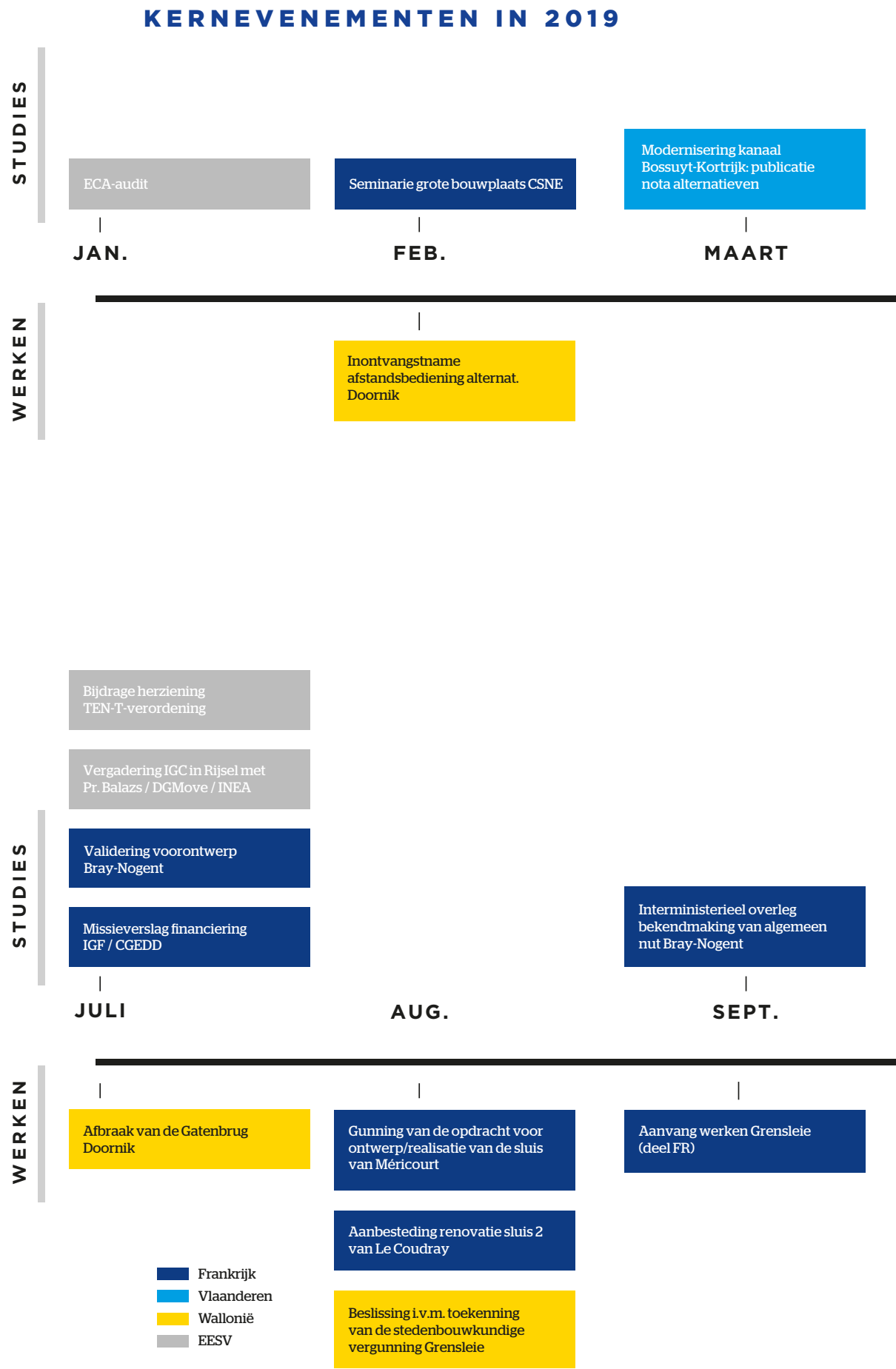


zijn: de lancering van de studie voor de modernisering van de kanalen Nimy-Blaton-Péronnes, de publicatie van de aankondiging van een opdracht voor de modernisering van de kanalen Nimy-Blaton-Péronnes, de publicatie van de aankondiging van een opdracht voor de studies aangaande de bouw van vier nieuwe sluisen in het Kanaal Charleroi-Brussel en de start van de werkzaamheden in Landelies, op de Samber.

IN VLAANDEREN

In 2019 ging Vlaanderen verder met het moderniseren van zijn sluisen. In Harelbeke, waar in 2018 een nieuwe sluis werd ingewijd, werd de laatste hand gelegd aan de werken voor de inrichting van de openbare ruimten en er werden een fietsersbrug, een vispassage en een waterkrachtturbine geïnstalleerd. In Sint-Baafs-Vijve werd verdergewerkt aan de omschakeling van de sluis naar bevaarbaarheidsklasse Vb, met de bouw van het sas van de sluis en de sluiswanden. I.v.m. de Leie werden studies en werkzaamheden uitgevoerd aan verschillende projecten: bouw van een voetgangersbrug in Nevele en van een spoorwegbrug in Kortrijk, aanleg van de doortocht door Menen, installatie van een vispassage in Merelbeke en renovatie en uitbreiding van de containerterminal RTW. Verschillende projecten voor de Bovenschelde, het Kanaal Bossuyt-Kortrijk en het Kanaal Roeselare-Leie vorderden eveneens dit jaar. Enkele voorbeelden: de installatie (voltooid in 2019) van een stuw en een vispassage in Kerkhove op de Bovenschelde en de bouw (aan de gang) van een nieuwe verkeersbrug in Ingelmunster, over het Kanaal Roeselare-Leie.





WERKEN IN 2019



Werken in de sluis aan Sint-Baafs-Vijve
Wijk van Wielsbeke, Leie
© De Vlaamse Waterweg nv



Installatie van de stuwen in Kerkhove - Bovenschelde
© De Vlaamse Waterweg



Conde © Photo groupement Ecoterres Dec TRBA



Nieuwe stuw Hérinnes - Bovenschelde
© SPW - DTIM Pascal Moens



Waziers © VNF



Sluis van Don
© VNF Alexandra Lebon, Didier Gauducheau



Leie © VNF Philippe Houze



Conde © VNF Philippe Houze



Inwijding van de Pont des Troux © Anaïs Callens



Sluis van Don © VNF -
Alexandra Lebon, Didier Gauducheau



Conde © Photo groupement Ecoterres Dec TRBA



Sluis van Méricourt © VNF



Conde © Photo groupement
Ecoterres Dec TRBA



Deule © VNF Philippe Houze



Werken Sluis van Les Fontinettes © VNF



Waziers © VNF



90 PLEZIERHAVENS

1 300 HA
NATUURINRICHTINGSWERKEN

1 100 KM
WATERWEGEN
(groot gabarit 24/24)

423 BRUGGEN
(weg/spoor)

175 000
DIRECTE/INDIRECTE JOBS

96 SLUIZEN

INDUSTRIEEN:
AGROINDUSTRIE, AUTOMOTIVE,
BOUW EN OPENBARE WERKEN,
CHEMIE, GROOTDISTRIBUTIE,
RECYCLAGE, ...

360 STEDEN EN GEMEENTEN
OP HET NETWERK

2 M CONTAINERS VERVOERD
(naar schatting tegen 2030)

1 850 SCHEPEN (vracht)
OP HET NETWERK

150 MT
VERVOERD
(naar schatting tegen 2030)

60 BINNENHAVENS

5 ZEEHAVENS

LEGENDES

- ECONOMISCHE INDICATOREN
- INFRASTRUCTUUR
- PARTNERS



HET GROOTSTE BINNENVAART
PROJECT VAN EUROPA

Krediet foto's, voorpagina:
Haven van Brussel © Port Brussels
Haven van Rijsel © NAI
Haven van Parijs © HAROPA



SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE



Co-financed by the European Union
Connecting Europe Facility