



HET GROOTSTE BINNENVAART
PROJECT VAN EUROPA

EESV SEINE-SCHELDE ACTIVITEITENVERSLAG 2020

EEN DUURZAAM EUROPEES
TRANSPORTNETWERK TEN DIENSTE
VAN DE REGIO'S

DE LEDEN VAN HET EESV



Voies navigables de France staat elke dag opnieuw in voor de openbare dienst voor de waterwegen en vervult daarbij drie opdrachten: een duurzame rivierlogistiek promoten, bijdragen aan de ruimtelijke ordening en het algemene waterbeheer op zich nemen.



De Société du Canal Seine-Nord Europe is een overheidsinstelling die specifiek werd gecreëerd om toezicht te houden op de aanleg van het Kanaal Seine-Noord-Europa tussen Compiègne en Aubencheul-au-Bac.



De Vlaamse Waterweg nv beheert en exploiteert de waterwegen als een krachtig netwerk dat bijdraagt aan de economie, de welvaart en de leefbaarheid van Vlaanderen.



De SPW Mobilité et Infrastructures ontwerpt en coördineert de Waalse beleidsinitiatieven inzake mobiliteit van personen en goederentransport.

HFDST.1

EEN PROJECT MET EEN GROTE
ECONOMISCHE MEERWAARDE 02

HFDST. 2

EEN PROJECT DAT INSPEELT
OP DE ECOLOGISCHE BELANGEN
VAN NU 12

HFDST.3

NIEUWE BAKENS
VOOR 2020 20

EDITORIAAL

De klimaat- en milieu-uitdagingen worden met de jaren almaar groter. Bijgevolg wordt de verzoening tussen een dynamische economie en duurzame productie- en transportwijzen de kernkwestie. Op dit vlak hebben de waterwegen tal van troeven te bieden. Energiesoerheid, integratie in de regio's, capaciteitsreserve, toegankelijkheid van dichtgeslibde metropolen, productiviteitswinst dankzij de massificatie van de stromen zijn stuk voor stuk eigenschappen die maken dat de binnenvaart een waardevolle bijdrage zal leveren aan het multimodale transportsysteem dat Europa nodig heeft.

Met haar Europese Green Deal wil de Europese Unie de uitstoot van broeikasgasen tegen 2030 met ten minste 50% verlagen ten opzichte van 1990. Daarom moet het vervoer massaal de modale overstap zetten van de weg naar duurzame transportwijzen: de waterweg en het spoor. Het aandeel van de binnenvaart moet tegen 2030 met 25% en tegen 2050 met 50% toenemen, willen we de ons opgelegde uitdagingen met succes aangaan.

Deze context bevestigt hoe relevant het Seine-Schelde-project is, dat in het hart van Europa een 1100 km lang netwerk zal creëren van waterwegen op groot gabarit. Onze ambitie beperkt zich niet tot de infrastructuur: we willen dat de gebruikers kunnen beschikken over een volledig en voor het hele netwerk eenvormig dienstenaanbod; op die manier willen we in de sector de overgang naar schone energie mee bewerkstelligen.

In 2020, een jaar dat getekend werd door de gezondheidscrisis, bewees de binnenvaart hoe groot zijn veerkracht is. In de lijn van die dynamiek werd verder gewerkt aan het netwerk Seine-Schelde, met de hernieuwde steun van de Franse, Waalse en Vlaamse regering, de Europese Unie en de territoriale partnergemeenschappen. Zo kunnen we met de nodige innerlijke rust en vastberadenheid dit nieuwe jaar aanvatten, een jaar waarin met de Europese Unie voor de periode 2021-2027 een nieuwe financieringsovereenkomst ondertekend zal worden.

De leden van het EESV

HFDST. 1

EEN PROJECT MET EEN GROTE ECONOMISCHE MEERWAARDE

Het Seine-Schelde-project brengt de modale overstap naar de waterweg in een stroomversnelling.

Voor de regio's van het project, maar ook voor de bedrijven die van de binnenvaart gebruik maken, creëert dit project talloze mogelijkheden voor economische groei.



VIER FRANSE EN TWEE BELGISCHE REGIO'S MET ELKAAR VERBINDEN

HET NETWERK SEINE-SCHELDE IS VOOR DE BINNENVAART EEN VAN DE BELANGRIJKSTE ONTWIKKELINGSPROJECTEN VAN HET BEGIN VAN DE 21^E EEUW.

Vier Franse (Normandië, Île-de-France, Grand Est en Hauts-de-France) en twee Belgische regio's met elkaar verbinden dankzij een 1100 km lang netwerk van waterwegen. Het programma moet de bestaande waterwegen regenereren en opschalen en ze dankzij de aanleg van het Kanaal Seine-Noord-Europa met elkaar verbinden (zie kaart p. 5).

Centraal in het project staat de invoering van een "ontbrekende schakel": het Kanaal Seine-Noord-Europa. Deze nieuwe, meer dan 100 km lange binnenvaartinfrastructuur verbindt de Oise met het Kanaal Duinkerke-Schelde en loopt van Compiègne tot Aubencheul-au-Bac, bij Cambrai.

De bouw wordt compleet gemaakt met de aanleg van vier binnenhavens, in Noyon, Nesle, Péronne en Marquion-Cambrai.

Voor de verbinding Seine-Schelde zijn grootschalige investeringsprogramma's voorzien waarmee het bestaande netwerk boven- en benedenstrooms van het toekomstige kanaal, geregeerd en gemoderniseerd moet worden. Met deze werkzaamheden worden verschillende doelstellingen nagestreefd: de waterwegen aanpassen aan de toename van het verkeer en de evolutie van de vloten, het goederenvervoer veiliger en sneller maken, het dienstenaanbod optimaliseren en uitbreiden en de binnenvaart en de andere vervoerswijzen nog beter op elkaar afstemmen.

1100 KM WATERWEGEN VOOR HET VERKEER VAN SCHEPEN OP GROOT GABARIT

Transport van staalkabels in de sluis van Evry
© VNF



Albertkanaal - Sluis in Kwaadmechelen (Ham) - Vlaanderen
© De Vlaamse Waterweg nv



— Modernisering Seine Escaut
== Kanaal Seine-Noord-Europa

EEN PERFORMANT NIEUW TRANSPORTAANBOD TEN DIENSTE VAN DE ONDERNEMINGEN

EFFICIËNTE EN FLEXIBELE TRANSPORTOPLOSSINGEN VOOR MEER BEDRIJFSZEKERHEID, KWALITEIT EN PRODUCTIVITEIT.

Het project Seine-Schelde stelt een uitgebreide en niet-verzadigde transportruimte met een substantieel aantal binnenhavens, vijf zeehavens en tal van agglomeraties, ter beschikking van de economische actoren - grote groepen, maar ook kleine en middelgrote ondernemingen.

Dankzij dit netwerk worden de bevoorradings- en verzorgingsgebieden van de ondernemingen uitgebreid met een duurzaam en geloofwaardig alternatief (zie p. 9) voor het wegtransport. Wie grote diepgang zegt, zegt grotere laadcapaciteit en dus kunnen de ondernemingen hun transportkosten drukken door hun materiaalstromen te massificeren. Zo verhogen ze hun concurrentievermogen, vooral in die sectoren waar transportkosten in grote mate mee de rentabiliteit bepalen (in de bouw en de openbare werken bijvoorbeeld zijn de transportkosten goed voor zo'n 60% van de totale kosten). Dankzij de efficiënte en flexibele transportoplossingen van het project Seine-Schelde kunnen ze bovendien winnen aan bedrijfszekerheid, kwaliteit en productiviteit.

Deze vorderingen uiteten zich in betere economische resultaten - de garantie.

voor duurzaamheid en een dynamisch aanwervingsbeleid. Niet alleen de traditionele gebruikers van de binnenvaart - en dan vooral diegene die zich het best voor de binnenvaart lenen, de actoren uit de sectoren automobiel, chemie, staal- en metaalindustrie of voedingsmiddelenindustrie - zullen voordeel halen uit de opening van het netwerk Seine-Schelde. Dit netwerk zal immers ook een groeihefboom zijn voor nieuwe activiteiten op en rondom de waterwegen: distributie in de stad via de binnenvaart en circulaire economie, een sector in volle bloei voor wat recyclage en terugwinning van afval betreft.

Doordat het project mogelijkheden creëert om krachten te bundelen en samen te werken, interesseert het bovendien alle economische actoren die lijden onder de verkeerscongestie in Noord-Europa.

**EEN GROEIHEFBOOM
VOOR NIEUWE ACTIVITEITEN
INZAKE DE WATERWEGEN:
DISTRIBUTIE IN DE STAD
VIA DE BINNENVAART
EN CIRCULAIRE ECONOMIE**

*Installatie van de
sluisdeuren op de Leie
in Sint-Baafs-Vijve (Wielsbeke)
- Vlaanderen - mei 2020
© De Vlaamse Waterweg nv*

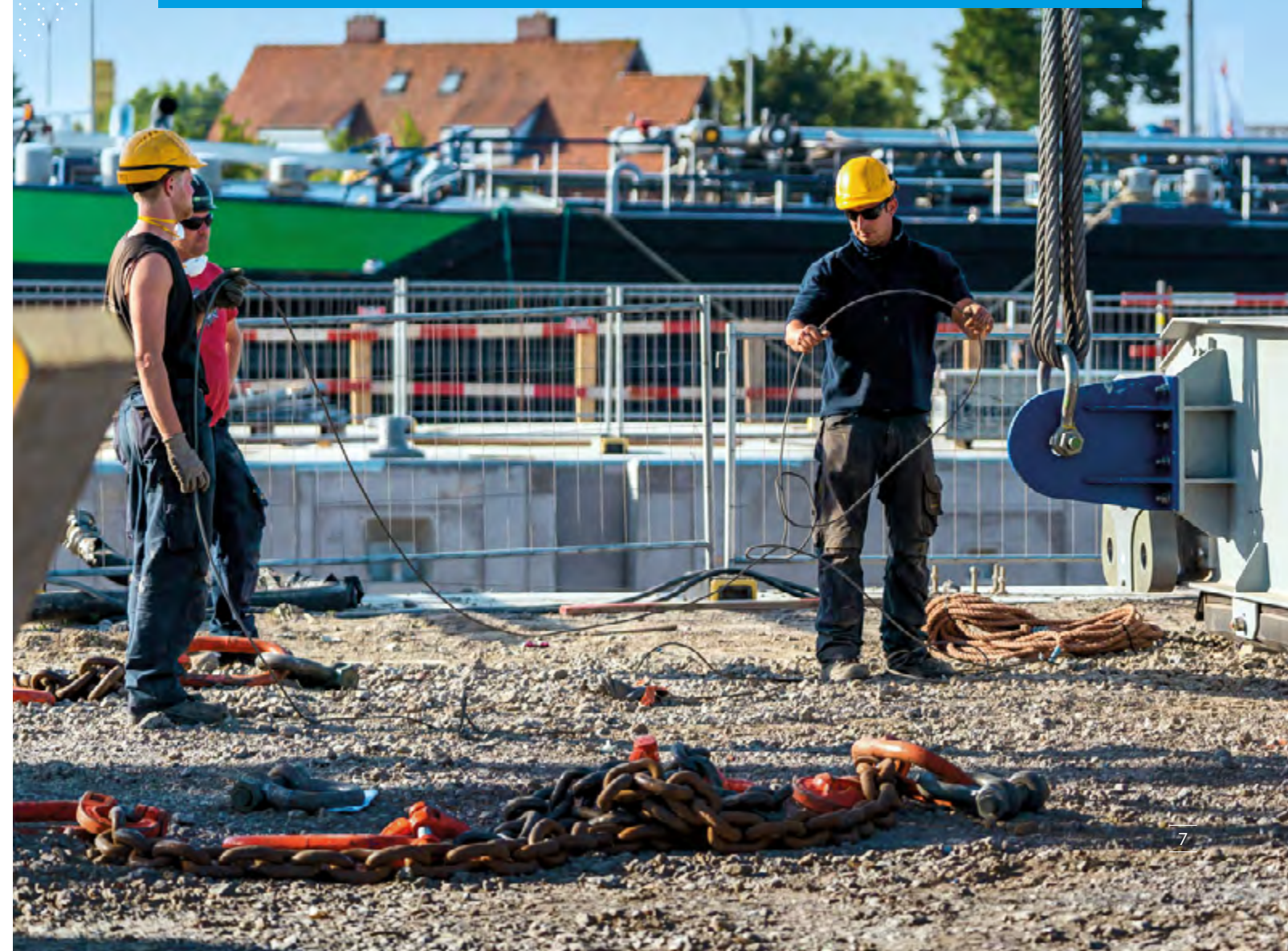


DE AANLEG VAN HET KANAAL SEINE-NOORD-EUROPA EN DE CREATIE VAN ACTIVITEIT EN TEWERKSTELLING

De realisatie van het Kanaal Seine-Noord-Europa is op technisch en territoriaal vlak een uitdaging van formaat én een voorbeeld zonder weerga van een grootschalig, gedecentraliseerd project. Nog vóór het Kanaal, normaal gezien eind 2028, in gebruik wordt genomen, biedt het voor de ondernemingen en gemeenschappen tal van hefboomen voor economische groei. Na de openbare raadplegingen zullen voor de bouw van de infrastructuur contracten toegekend worden die samen goed zijn voor een totaalbedrag van 3,5 miljard euro.

De eerste overheidsopdrachten werden in het najaar van 2020 gelanceerd en vanaf 2021 wordt het tempo nog opgedreven. In oktober 2020 valideerde de Raad van Toezicht de principes voor het aankoopbeleid van de Société du Canal Seine-Nord Europe. Zowel bij de voorbereiding van de overheidsopdrachten als de opvolging van de uitvoering daarvan, staan in dit beleid transparantie en openheid voor dialoog met de gemobiliseerde ondernemingen centraal. Verder kadert het in een duurzame ontwikkelingsaanpak voor de regio's.

Op het drukste moment van de werkzaamheden werken ongeveer 6000 mensen aan de bouw; naar schatting zullen zo'n 3000 rechtstreekse banen gecreëerd worden. De diensten voor de bouwplaats (levering van uitrusting en materiaal, huisvesting, catering voor en vervoer van de teams, enz.) zullen eveneens heel wat banen opleveren.



EEN HEFBOOM VOOR DE ECONOMISCHE ONTWIKKELING VAN DE REGIO'S

DE DOORKRUISTE ZONES SNELLER ONTWIKKELEN DOOR EFFECTIEVE LOKALE ECOSYSTEMEN TE BOUWEN

De impact van het netwerk Seine-Schelde reikt tot buiten het kader van alleen de ondernemingen en betreft alle betrokken bestuursniveau's: gemeentes, intergemeentelijke samenwerkingsverbanden, departementen, regio's, landen, Europese Unie. Het project zal immers een uitgestrekt uitwisselingsgebied worden en zo de modale overstap in de hand werken.

Op die manier zal het de doorkruiste zones sneller ontwikkelen door effectieve lokale ecosystemen te bouwen. Het zal deze zones aantrekkelijker maken, de grondeigendom langs de 1100 km waterwegen opwaarderen en bewerkstelligen dat in de sectoren logistiek en industrie nieuwe installaties gevestigd worden.

Het netwerk zal ook het hinterland (d.w.z. de aangrenzende invloedsszone) van de vijf onderling verbonden zeehavens verruimen en bijdragen tot de groei van de buitenlandse handel. Daar komen ook nog de significante positieve weerslag van de uitbreiding van het riviertoerisme (meer bepaald voor de grote vaart van

grote cruiseschepen) en het "tourisme fluvestre*" bij. Nu reeds creëert het project Seine-Schelde meerwaarde voor de territoriale economie. In Frankrijk en in België zijn de bouwplaatsen die voor dit project werden geopend, bronnen van investering, tewerkstelling, integratie en activiteit. Door hun omvang, moderniteit en duurzame ambities zijn ze ook de drijfkracht voor innovatie en vooruitgang en maken ze de weg vrij voor de groei van morgen.

HET PROJECT SEINE-SCHELDE ZAL DE ZONES AANTREKKELIJKER MAKEN, DE GRONDEIGENDOM LANGS DE 1100 KM WATERWEGEN OPWAARDEREN EN BEWERKSTELLIGEN DAT IN DE SECTOREN LOGISTIEK EN INDUSTRIE NIEUWE INSTALLATIES GEVESTIGD WORDEN.

*Werken aan de Leie in Harelbeke (Vlaanderen)
© De Vlaamse Waterweg nv*

*Kanaal Roeselare-Leie
Site van de toekomstige
Terminal Roeselare
© De Vlaamse Waterweg nv*

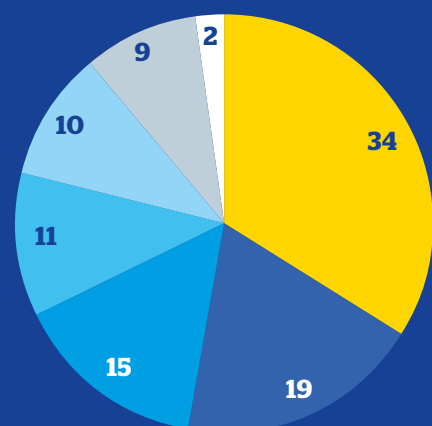
**activiteiten op en rond de waterwegen - combinatie van binnenvaart en toerisme.*



VLAANDEREN INVESTEERT IN ZIJN BINNENVAARTTERMINALS

In alle regio's die bij het project Seine-Schelde betrokken zijn, ontstaan initiatieven die maken dat dit waterwegennetwerk voor grote schepen een grote impact heeft op de economie en de tewerkstelling. Zo zal in Vlaanderen 4,6 miljoen euro worden besteed aan de renovatie en uitbreiding - tegen eind 2021 - van de terminal Wielsbeke, aan de Leie. Dit polyvalente overslagcentrum speelt een doorslaggevende rol voor de regionale binnenvaart. Na de werkzaamheden die in mei 2020 van start gingen, zullen zo'n 255 meter kaai en het kaaiplateau gerestaureerd zijn en is er 70 meter kaai en 5000 m² kaaiplateau extra.

Samen met de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij West-Vlaanderen houdt waterwegenbeheerder De Vlaamse Waterweg nv tevens toezicht op de bouw van een nieuwe terminal, op het Kanaal Roeselare-Leie. Deze zal voor iedereen toegankelijk zijn en bestaan uit een 230 meter lange kaai en een 18000 m² groot kaaiplateau, dat als opbergruimte dienst zal doen. De terminal zal voornamelijk worden gebruikt voor de overslag van materiaalstromen in bulk, maar ook voor het laden en lossen van pallets. Beide partners wensen via deze nieuwe terminal nog meer ondernemingen - ook degene die geen rechtstreekse toegang tot de waterwegen hebben - ertoe te overhalen om voor het vervoer van hun goederen en grondstoffen op binnenvaart over te stappen.

VOORNAAMSTE CIJFERS

Spreiding van het binnenvaartverkeer (ton) per goederencategorie binnen de perimeter Seine-Schelde tegen 2035.

- Bouwmaterialen
- Landbouwproducten
- Chemische producten en meststoffen
- Containers
- Energieproducten
- Chemische producten en meststoffen
- Andere goederen

14 miljoen

ton goederen zouden tegen 2035 jaarlijks via het Kanaal Seine-Noord-Europa vervoerd moeten worden.

80%

van het nieuwe verkeer in het netwerk kan toegeschreven worden aan de modale overstap van de weg naar de waterweg.

ONDERSTEUNING TEN BEHOEVE VAN DE ONTWIKKELING VAN DE BINNENVAART IN FRANKRIJK EN WALLONIË

EEN GLOBALE AANPAK OM DE WATERWEGEN IN EUROPA TE ONTWIKKELEN, GECOMBINEERD MET INITIATIEVEN OM DE MODALE OVERSTAP TE BEVORDEREN

Het project Seine-Schelde is veel meer dan een project voor watergebonden infrastructuur. Het maakt deel uit van een globale aanpak om de waterwegen in Europa te ontwikkelen, en wordt gecombineerd met initiatieven om de modale overstap te bevorderen.

Zo werkte Wallonië in 2020 aan een nieuw hulpplan voor alternatieve transportwijzen voor de weg, voor de periode 2021-2025. Dankzij het vorige plan, dat in 2014 werd geïmplementeerd, werden verschillende types van premies toegekend: investeringspremië voor de ontwikkeling van het goederentransport via de waterweg of het spoor; premies voor de technische aanpassing van de Waalse binnenvaartvloot; premies voor de aanschaf van tweedehands binnenvaartschepen; premies voor regelmatige containertransportdiensten via de waterweg.

Tot op heden ontvingen enkele tientallen scheepsbevrachters en enkele honderden binnenschippers deze steun, goed voor enkele tientallen miljoenen aan investeringen sinds het begin. Met het nieuwe plan worden de bestaande voorzieningen voor een groot stuk behouden, maar er wordt ook uitdrukkelijker rekening gehouden met de nood om de vloot om te bouwen, waarbij de klemtoon ligt op een

alternatieve motorisering, en om de logistiek van de schepen te wijzigen.

TIENTALLEN MILJOENEN AAN INVESTERINGEN SINDS HET BEGIN VAN HET PROJECT IN WALLONIË, EEN BIJKOMEND BUDGET VAN 175 MILJOEN EURO VOOR DE ONTWIKKELING VAN DE BINNENVAART IN FRANKRIJK.

In Frankrijk werd in het kader van het Relanceplan een bijkomend budget van 175 miljoen euro toegekend voor de ontwikkeling van de binnenvaart.

Voies Navigables de France stelt aan de transporteurs en scheepsbevrachters begeleidingsvoorzieningen voor opdat ze via het PAMI (Plan voor hulp bij modernisering en Innovatie) hun vloot groener maken en via het PARM (Plan voor hulp bij de modale overstap) de modale overstap zetten. Met deze voorziening kunnen ondernemingen die de waterweg in elke stap van een binnenvaartproject in hun logistieke keten willen integreren, financieel gesteund worden: haalbaarheidsonderzoeken, experimenten, aanschaf van uitrusting voor infrastructuur en goederenbehandeling.

*Goederentransport op het Canal du Nord
© Didier Gauducheau*

EEN PROJECT DAT INSPEELT OP DE ECOLOGISCHE BELANGEN VAN NU

In lijn met het model voor duurzame ontwikkeling, dat door de Europese Unie wordt gesteund, wordt het milieubehoud volledig geïntegreerd in het project Seine-Schelde, dat dan ook een troef van formaat zal worden in de strijd tegen de klimaatverandering.



GREEN DEAL

IN 2020 GAF DE EUROPESE COMMISSIE HET STARTSCHOT VOOR HAAR “GREEN DEAL”.

Deze nieuwe groeistrategie, die werd uitgewerkt om de klimaatcrisis aan te pakken en de internationale milieu-uitdagingen aan te gaan, moet van Europa de grootste ecologische wereldmacht maken. Met een financiering van 1000 miljard euro gespreid over tien jaar moet deze strategie de Europese Unie in staat stellen om geleidelijk aan tegen 2050

klimaatneutraal te worden. Met het zeer ambitieuze traject dat hiervoor werd vooropgesteld, zou de uitstoot van broeikasgassen tussen 1990 en 2030 met 55% moeten dalen.

DOELSTELLING: TUSSEN 1990 EN 2030 55% MINDER UITSTOOT VAN BROEIKASGASSEN

DE BINNENVAART, EEN SCHONE TRANSPORTWIJZE OM VAN DE GREEN DEAL EEN SUCCES TE MAKEN

DOORDAT HET DE SNELLE GROEI VAN DE BINNENVAART IN NOORD-EUROPA IN DE HAND WERKT, ZAL HET SEINE-SCHULDENETWERK EEN HOOFDROL SPELEN OM DE GREEN DEAL TE DOEN SLAGEN.

De binnenvaart is immers de transportmodus die om een ton goederen over één kilometer te vervoeren, het minste broeikasgassen en verontreinigende deeltjes uitstoot. Bovendien stoot ze het minst verontreinigende stoffen uit in de lucht. Uit een inventaris door AIRPARIF in 2015 blijkt bijvoorbeeld dat het spoor en de binnenvaart voor slechts 1% verantwoordelijk zijn voor de uitstoot van stikstofdioxide in Ile-de-France, tegenover 65% voor het wegverkeer. En de waterwegen leveren nog betere milieuprestaties sinds de actoren van de sector en

kele jaren geleden naar schone energie begonnen over te stappen. Deze overgang, die concreet werd gemaakt door de ontwikkeling van schone motoren voor de vloten en een toenemend gebruik van hernieuwbare energieën, werpt reeds vruchten af en zal dat de komende jaren nog veel meer blijven doen.

DE BINNENVAART IS DE VERVOERSWIJZE DIE HET MINSTE BROEIKASGASSEN UITSTOOT

*Scheepvaart en milieu met elkaar verzoenen
- Schelde - Site in Kain
© SPW-M. Delaude*

**WALLONIË****Werkzaamheden met respect voor de luchtkwaliteit en de biodiversiteit**

Dat de actoren van het project Seine-Schelde aandacht hebben voor het milieu, is duidelijk: zo was voor de Overheidsdienst Wallonië, beheerder van de waterwegen, de koolstofvoetafdruk een belangrijk criterium toen voor de vervanging van de stuw op de Schelde in Hérinnes een overheidsopdracht werd gegund. De werken omvatten tevens de aanleg van twee vispassages. Dit jaar werd nog een overheidsopdracht gegund: de milieueffectbeoordeling die werd gerealiseerd voor de bouw van drie sluizen op het kanaal Charleroi-Brussel en een vierde in Obourg.

In 2021 zet Wallonië de ingeslagen weg verder. Bij de werkzaamheden om de doortocht van de Leie door Komen te verbeteren, wordt een oude arm gecreëerd, waarvan een deel behouden blijft als paaigebied, om de voortplanting van de vissoorten te bevorderen. Het schiereiland dat de huidige Leie scheidt van de nieuwe vaargeul, wordt een zone voor laat-tijdig maaien, zonder beplanting.

EEN NETWERK GEREALISEERD MET RESPECT VOOR HET MILIEU

HET PROJECT SEINE-SCHELDE DANKT ZIJN ECOLOGISCHE KARAKTER NIET ALLEEN AAN DE ENERGIETROEVEN VAN DE BINNENVAART: MILIEUBEHOUD MAAKT OOK INTEGRAAL DEEL UIT VAN DE ONTWIKKELING VAN DE SEINE-SCHELDEVERBINDING.

Dat is des te belangrijker daar deze verbinding in Frankrijk en België door verschillende beschermde natuurgebieden loopt. Voor de infrastructuur die in het kader van het project gecreëerd of gerenoveerd werden, werd dan ook nagedacht hoe ze ecologisch performant gemaakt konden worden. De werkzaamheden gaan pas van start nadat milieu-impactstudies werden gemaakt, en de doelstelling is om de ecosystemen zo veel mogelijk te behouden. Zo werden in de hydraulische kunstwerken ook vispassages geïnstalleerd, zodat de vrije migratie van vissoorten niet in het gedrang komt; om de oevers aan te leggen of te vernieuwen worden technieken met planten gebruikt; en de opslagsites voor uitgebaggerde sedimenten worden ecologisch geherkwalificeerd.

Bovendien worden tijdens de werkzaamheden ook maatregelen in acht genomen om de impact op het milieu te compenseren: er komen nieuwe aanplantingen en waterrijke gebieden.

Voor de bouw van het Kanaal Seine-Noord-Europa past de Société du Canal Seine-Nord Europe, die een voorbeeld wil zijn, voor haar ontwerpstudies drie principes toe - “vermijden, beperken, compenseren” - en ze gaat zelfs nog een stap verder dan de door de wetgeving voorziene compensatie. Voor sector 1 van de werkzaamheden (van Compiègne tot Passel, in de Oise) zal de streek dankzij de genomen maatregelen een grotere biodiversiteit hebben dan nu het geval is. Zo werd voorzien om 11,5 kilometer ecologische oevers aan te leggen, als ook 4,5 hectare vennen en watervlakken; verder worden op in totaal 391 hectare milieuverbeteringen doorgevoerd.

De Autorité environnementale en de Conseil National de la Protection de la Nature prezen overigens de kwaliteit, op verschillende vlakken, van het milieuvergunningsdossier dat de Société du Canal Seine-Nord Europe voor deze sector had opgemaakt (zie ook p. 22).

VOOR DE INFRASTRUCTUREN DIE IN HET KADER VAN HET PROJECT GECREËERD OF GERENOVEERD WERDEN, WERD DAN OOK NAGEDACHT HOE ZE ECOLOGISCH PERFORMANT GEMAAKT KONDEN

Loopbrug en vispassage op de Leie in Harelbeke (Vlaanderen)
© De Vlaamse Waterweg nv



KANAAL SEINE-NOORD-EUROPA

Herbebossen in partnership met de lokale actoren

Om de voor de aanleg van het Kanaal Seine-Noord-Europa vereiste rooiingen te compenseren, legt de Société du Canal Seine-Nord Europe in bepaalde sectoren nieuwe bossen aan. Twee principes schragen deze acties: de aanplantingen zijn nuttig voor de houtsector en de ruimtes staan open voor het publiek.

In 2017 werd in Bienville zes hectare aangeplant (goed voor 3.800 bomen) en in 2020 konden dankzij een projectoproep twaalf laureaten worden geselecteerd in de departementen Oise, Somme en Pas-de-Calais, om 56 hectare kavels (opnieuw) te bebossen. Nog een milieu-initiatief is het nieuwe partnership dat de Société du Canal Seine-Nord Europe ondertekende met de tuinbouwschool van Ribécourt-Dreslincourt en het Conservatoire Botanique National de Bailleul om in het Forêt d'Ourscamp/Carlepont 4000 zaden van fladderiepen te verzamelen en te kweken. De leerlingen hebben de bomen reeds gezaaid. Vanaf de winter van 2021 worden de boomplanten uitgezet in de compensatiegebieden.

Aanplantingen
Bienville Oise
© SCSNE

DUURZAAM BEHEER VAN DE WATERRESERVES

OOK WAT BETREFT HET WATERBEHEER - EEN ESSENTIEEL LUIK VAN HET PROJECT SEINE-SCHELDE - LIGT DE KLEMTON OP DE MILIEUBELANGEN.

Het toekomstige netwerk zal deel uitmaken van de grote waterkringloop van de zes regio's waar het doorheen loopt. Over de volledige lengte wordt een bijzondere waakzaamheid aan de dag gelegd om de flora en fauna te beschermen, de ecologische continuïteit te handhaven en de kwaliteit van het water te garanderen. De actoren van het project overleggen onafgebroken over deze onderwerpen en verbinden zich ertoe om voorrang te geven aan duurzaam waterbeheer. De overheidsdienst Wallonië, die de Waalse waterwegen beheert, lanceerde daarom een studie om na te gaan welke impact de klimaatverandering heeft op de waterreserves van het rivierendomein.

Aan de hand daarvan kan een plan worden uitgewerkt om op die impact in te spelen, door de beheerspraktijken te doen evolueren en tegelijkertijd structurele maatregelen door te voeren. Om waterschaarste ten gevolge van stijgende temperaturen tegen te gaan, zou - onder andere - overwogen kunnen worden om voorrang te geven aan bepaalde gebruikswijzen van water en de realisatie van nieuwe opslagreservoirs.

**DE ACTOREN VAN HET
PROJECT OVERLEGGEN
ONAFGEBROKEN OVER
DEZE ONDERWERPEN EN
VERBINDEN ZICH ERTOE OM
VOORRANG TE GEVEN AAN
DUURZAAM WATERBEHEER**

VOORNAAMSTE CIJFERS

 **5** keer minder broeikasgassen uit dan het wegverkeer 
De binnenvaart voor schepen met grote diepgang stoot tot per ton vervoerde goederen.

Enkele milieu-initiatieven die aan het project Seine-Schelde gelinkt zijn:

+ op 700 ha
aanplantingen en milieuverbeteringen in het kader van het Kanaal Seine-Noord-Europa.

90 km
ecologische oevers langs de Leie, in Frankrijk en in België.



5 kunstwerken 
in Vlaanderen uitgerust met vispassages (reeds gerealiseerd in Harelbeke, Kerkhove en Wielsbeke; project voor Merelbeke en Menen).



NORD PAS-DE-CALAIS

De Grensleie milieuvriendelijk aangepast

Voor de verbreding van de Grensleie worden tal van milieucompensatiemaatregelen in acht genomen. Zo worden momenteel verwaarloosde rivierarmen van de Leie heringericht om de biodiversiteit te ontwikkelen. De arm in Comines bijvoorbeeld krijgt een nieuwe natuur en hij krijgt ook zijn meanders terug, dankzij het hergebruik van sedimenten van de Leie.

Verder wordt stroomafwaarts, ter hoogte van de sluis, een vispassage geïnstalleerd om de ecologische continuïteit te herstellen. Niet alleen worden deze twee armen heraangelegd, in Deùlémont komt op een voormalige site voor sedimentbeheer ook een waterrijk gebied. Dit gebied wordt met niet-ingezaaide teelaarde gecreëerd tussen een vijver en het jaagpad, zodat tal van kikvorsachtigen hier de ideale ruimte hebben om te herkoloniseren.

NIEUWE BAKENS VOOR 2020

Ondanks de crisis ten gevolge van de COVID-19-pandemie werd in 2020 verder gebouwd aan het Seine-Scheldenetwerk en ook in 2021 gaan de werken voort.

Terugblik op de voornaamste vorderingen van 2020 in Frankrijk en België en belangrijke data voor 2021.



DE VORDERINGEN VAN HET PROJECT VOOR HET KANAAL SEINE-NOORD-EUROPA

18 KM TUSSEN COMPIÈGNE EN PASSEL, IN OISE

In 2020 werd voor sector 1 van de aanleg van het kanaal (18 km tussen Compiègne en Passel, in het departement Oise), de laatste hand gelegd aan de projectstudies, werden verder gronden verworven en de terreinen voor de werkzaamheden werden vrijgemaakt. De onderzoeksprocedure voor de milieuvergunning, waarvoor het dossier in april 2019 werd ingediend, werd in 2020 voortgezet, zij het met een verschuiving van de termijn wegens de gezondheidscrisis.

De Conseil National de Protection de la Nature gaf in juli 2020 een gunstig advies en dus kon in het najaar het openbare milieuonderzoek van start gaan. De Commission d'enquête publique gaf in december een gunstig advies. Dat betekent dat het in 2021 geplande arrest inzake de milieuvergunning opgesteld kan worden.

Voor de sectoren 2, 3 en 4 (89 km tussen Passel in Oise en Aubencheul-au-Bac in Nord) werden voor het project de voorontwerpstudies gerealiseerd, die momenteel ter validering voorliggen. De voorontwerpen werden in gezamenlijk overleg ontworpen: zowat 120 vergaderingen werden gehouden met de mandatarissen, de landbouwsector en de verenigingen, samen goed voor meer dan 250 uren besprekingen.

De waterdichtheid van het kanaal is een grote uitdaging en wordt sinds de herfst van 2020 voorbereid: in Cizancourt, in het departement Somme, werd een experimenteel bekken uitgegraven. De bedoeling: verschillende oplossingen om het kanaal ondoordringbaar te maken die passen in het kader van een optimaal en duurzaam waterbeheer, testen. De testresultaten worden tegen het najaar van 2021 verwacht.

**DE VOORONTWERPSTUDIES
WERDEN IN GEZAMENLIJK
OVERLEG GEREALISEERD**

Graafwerken voor een experimenteel bekken in Cizancourt (Somme) ©SCSNE



3D-beeldmateriaal
sluis van Noyon
© AET-ONE



KANAAL SEINE-NOORD-EUROPA

April 2021

Arrest inzake de milieuvergunning voor Sector 1.

Lente-zomer 2021

Aanvang van de eerste werkzaamheden in Sector 1 Compiègne-Passel: rotondes in Choisy-au-Bac en Pimprez, kaaien in Ribécourt en Pimprez.

Eerste semester 2021

Voor de sectoren 2, 3 en 4 Passel - Aubencheul-au-Bac, validering van de voorontwerpstudies (VOS), start projectstudies (PRO) en voortzetting van de regionale dialoog, voortaan ook met de inwoners van de regio's.



2021

SEINEBEKKEN

Eerste semester 2021

- Openbaar onderzoek betreffende het project MAGEO
- Openbaar onderzoek betreffende het project Bray-Nogent

April 2021

Start van de moderniseringswerken aan de nevensluis van Vives-Eaux

Mei tot november 2021

Renovatiewerken aan de stuw van La Cave

Zomer 2021

Einde van de renovatiewerken aan de stuw van Evry

VOORTZETTING VAN DE STUDIES EN WERKZAAMHEDEN IN HET SEINEBEKKEN

OPWAARDERING NAAR HET EUROPESE GABARIT VOOR DE OISE TUSSEN COMPIÈGNE EN CREIL

Voor het traject van de Oise gingen de studies van het project MAGEO (opwaardering naar het Europese gabarit voor de Oise tussen Compiègne en Creil) in maart 2020 van start en in december werden twee overlegvergaderingen georganiseerd. In juli werd een eerste versie van de voorontwerpstudies voor de wederopbouw van de spoorbrug in Mours ingediend. De voorbereidende studies voor de steiger van Venette werden eveneens gevalideerd.

Voor het traject van de beneden-stroomse Seine werden in de herfst van 2020 de voorontwerpstudies voor de renovatie van de sluisen van Bougival ingediend. De projectstudies voor de versteviging van de dijk in Croissy-sur-Seine en de renovatie van de stuw van Andrésy zijn aan de gang. De eerste fase van de renovatie van de stuw in Port-Mort werd in juni voltooid. De werkzaamheden voor de verlenging en renovatie van de sluisen van Méricourt gingen in juli van start, zoals ook de moderniseringswerken aan de stuw van Poses.

Voor het traject van de boven-stroomse Seine werd in maart 2020 de opdracht voor werken aan de stuw van



Évry bekendgemaakt.

In mei werden de voorontwerpstudies voor de renovatie van de nevensluis in Vives-Eaux gevalideerd en in september werden de projectstudies ingediend. De projectstudies aangaande de opwaardering van de binnenvaartverbinding tussen Bray-sur-Seine en Nogent-sur-Seine werden in juni aangevat en de milieuoverheid gaf op 4 november advies. Eveneens in november werd, nadat de projectstudies goedgekeurd waren, de opdracht voor werken voor de renovatie van de stuw in La Cave gegund. Tot slot werd in december de renovatie van de nevensluis van Coudray voltooid.

Renovatie
van de nevensluis
van Coudray © VNF

Schip in
de kleine sluis van
Vives-Eaux - © VNF



Grand large
in Fresnes-sur-Escaut
© Philippe Houze

VORDERINGEN VAN DE STUDIES EN WERKZAAMHEDEN IN NORD-PAS-DE-CALAIS

DE WERKZAAMHEDEN VOOR DE VERBREIDING VAN DE DEULE, ZODAT SCHEPEN VAN 3000 TON OVER 16,5 KILOMETER KUNNEN VAREN, ZIJN MET DE START VAN DE BAGGERWERKEN IN 2021 AAN DE LAATSTE FASE TOE.

In september startte een nieuwe fase van de heropening van de scheepvaart op het Kanaal Condé-Pommeroeul. Deze fase loopt tot in 2022 en bestaat uit het verwijderen van sedimenten en de grond afkomstig van de verbredingswerken, om zo de vaargeul van het vroegere kanaal vrij te maken en de diepgang te vergroten. De werkzaamheden hebben alleen gevolgen voor de waterweg, dankzij bakken en duwbotten die heen en weer varen naar de sedimentbeheersite in Maing. De sedimentbeheersites in de gemeenten Vieux-Condé, Condé-sur-l'Escaut en Fresnes-sur-Escaut - zo goed als klaar - nemen in de lente van 2021 de fakkel over. Vanaf augustus 2021 kunnen na de baggerwerken in de verbrede zones, de werkzaamheden aan 11 km oevers van start gaan.

Het voorbije jaar vorderde ook de opwaardering op groot gabarit van de Grensleie tussen Deûlémont en de sluis van Comines. De verbredings- en verdiepingswerken over

5,6 km worden voortgezet, net zoals de ecologische inrichtingswerken en de creatie van een vispassage ter hoogte van de sluis van Comines. Tot slot kunnen, na de grootschalige werken die aan de sluizen van Don en Grand Carré werden uitgevoerd om voor de gebruikers van de waterweg een hoog veiligheids- en kwaliteitsniveau te garanderen, in september 2021 ook de moderniseringswerken aan de sluis van Denain van start gaan.

De studies voor de verlenging van de sluis van Quesnoy-sur-Deûle en de verdubbeling van de sluis van Fontinettes werden voortgezet. De lancering van de aanbesteding voor de hoofdwerkzaamheden in Quesnoy en de aanwerving van de bouwheer voor Fontinettes is gepland voor 2021.

AL DEZE MAATREGELEN MOETEN DE BINNENSCHIEPVAART OP DE AS SEINE-SCHELDE TEN GOEDE KOMEN.

Verbreiding van
de Leie - Verankering
van geotextiel op taluds
vooraleer stortsteen wordt
aangebracht © VNF



NORD-PAS-DE-CALAIS

Maart 2021

Verbreiding van de Deule: aanvang van de baggerwerken

April 2021

Grensleie: ingebruikneming van de vispassage van Comines

Mei 2021

Verlenging van de sluis van Quesnoy: begin van de werkzaamheden voor de versteviging van de oevers en wachtplaatsen voor sluizen

Augustus 2021

Heropening van het Kanaal Condé-Pommeroeul: voortzetting van de baggerwerken en start van de werkzaamheden voor de versteviging van de oevers

September 2021

Restauratie van de sluis van Denain: stremming

November 2021

Verdubbeling van de sluis van Fontinettes: kennisgeving van de opdracht voor projectbeheer

VORDERINGEN VAN DE STUDIES EN WERKZAAMHEDEN IN WALLONIË

HET FRANS-BELGISCHE GRENDOVERSCHRIJDENDE PROJECT OM DE GRENSELE TE VERBREDEN, VORDERT OOK IN WALLONIË.

Het Frans-Belgische grensoverschrijdende project om de Gensele te verbreden, vordert ook in Wallonië: een eerste gedeelte met Europese bevaarbaarheidsklasse Vb werd in 2020 onder water gezet, ondanks het feit dat vertraging werd opgelopen doordat op de site explosieven van de Eerste Wereldoorlog werden gevonden. Wat de Bovenschelde betreft, werden dit jaar vooral vorderingen gemaakt op het vlak van de modernisering van de doortocht Doornik, meer bepaald de openstelling voor bevaar

baarheidsklasse Va, de aanleg van de kaaien en de start van de wederopbouw van de Pont des Troux. Ook aan de stuw van Hérinnes werden moderniserings- en beveiligingswerken uitgevoerd. Het Waalse gedeelte van het kanaal Condé-Pommeroeul werd verder hersteld en de beveiliging van de sluisen werd aangevat. Tot slot werden studies gelanceerd betreffende de aanleg van vier nieuwe sluisen op het Kanaal Charleroi-Brussel, op de Waalse as.

VORDERINGEN VAN DE STUDIES EN WERKZAAMHEDEN IN VLAANDEREN

DRIE GROOTSCHALIGE INRICHTINGSPROJECTEN WERDEN IN 2020 IN VLAANDEREN VOLTOOID.

Zo werd op het kanaal Roeselare-Leie in Ingelmunster een te lage brug, die het binnenvaartverkeer hinderde, vervangen door een hogere; in Kerkhove (Avelgem) werden op de Bovenschelde een stuw en een vispassage gebouwd en op de Leie werd begin augustus de nieuwe sluis van Sint-Baafs-Vijve (Wielsbeke) in gebruik genomen. Tegelijkertijd gingen werkzaamheden van start om op de Leie de terminal Wielsbeke te renoveren en op het Kanaal Roeselare-Leie een nieuwe terminal te installeren (zie ook p. 08). De werkzaamheden om een ver

keersbrug over de Leie te vervangen door een verhoogde brug, tussen Ooigem (Wielsbeke) en Desselgem (Waregem), gingen eveneens in 2020 van start. Tot slot werd in november in Menen begonnen met de afbraakwerken, zodat later de bochten van de rivier aangepast kunnen worden.

DE NIEUWE SLUIS VAN SINT-BAAFS-VIJVE WERD IN GEBRUIK GENOMEN.

Installatie van de
sluisdeuren
in Sint-Baafs-Vijve
in Wielsbeke
© De Vlaamse Waterweg.be

2021 WALLONIË

September 2021

Condé-Pommeroeul: vermoedelijk einde van de werkzaamheden voor de rehabilitatie van de sluisite van Hensies

Februari 2021

Bovenschelde: vermoedelijk einde van de werkzaamheden voor de stuw van Hérinnes

December 2021

- Waalse as: einde van de werkzaamheden aan de Waalse as, met de aanpassing van de sluisen van Marchienne, Gosselies en Viesville
- Waalse as: vermoedelijk einde van de studies betreffende de aanleg van het Kanaal NBP

2021 VLAANDEREN

Vanaf 2021

Renovatie van de kaaien van het Kanaal Roeselare-Leie

Begin 2021

Verkeersbrug Bissegem-Marke (Kortrijk - Leie)

Voorjaar 2021

Fietsers- en voetgangersbrug Lovelingbrug (Deinze - Leie)

Midden 2021

Eindontwerp van de nieuwe Steenbruggebrug (Brugge-Oostkamp - Kanaal Gent-Oostende)

Zomer 2021

- Fietsers- en voetgangersbrug in Ooigem (Wielsbeke) - Desselgem (Waregem) - Leie
- Ecologische oevers deel 1 (Pand 140, tussen Deinze en Sint-Baafs-Vijve - Leie)

Tweede semester 2021

- Renovatie van de oevers en het jaagpad in Wervicq-Sud (Leie)
- Verhoging van de Kuurnebrug (Kuurne) - Leie



HET GROOTSTE BINNENVAART
PROJECT VAN EUROPA

www.seine-scheldt.eu



SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE

