



HET GROOTSTE BINNENVAART
PROJECT VAN EUROPA

ACTIVITEITEN VERSLAG

2022

EESV
Seine-Schelde



DE ESSENTIE VAN HET PROJECT

Seine-Schelde: Europa's belangrijkste netwerk voor de binnenvaart op groot gabarit

Het Seine-Scheldenetwerk is het resultaat van een unieke Europese samenwerking. Het zal het Seinebekken in Frankrijk verbinden met het Scheldebekken in België door de aanleg van een nieuwe waterwegverbinding, het Kanaal Seine-Noord-Europa, en de modernisering en vernieuwing van bestaande kanalen. Seine-Schelde bevordert intermodaliteit en innovatie, met een volledige ingebruikname voorzien vanaf 2030.

Het netwerk zal het Europese transportaanbod versterken met zijn 1100 km waterwegen, aangepast aan schepen met groot gabarit. Seine-Schelde is modern en efficiënt en komt tegemoet aan de grote Europese en lokale uitdagingen: het bevordert een koolstofarm transport dat is afgestemd op de toekomstige economische en commerciële behoeften en verbetert de territoriale continuïteit van een gebied met meer dan 40 miljoen inwoners.

Het toekomstige Seine-Scheldenetwerk is het resultaat van een Frans-Belgische samenwerking en is een partnerschapsproject, medegefinancierd door de Europese Commissie, het AFITF (Frans agentschap voor de financiering van transportinfrastructuren), de watermaatschappijen, 4 Franse regio's (Grand Est, Hauts-de-France, Île-de-France, Normandië) en 2 Belgische gewesten (Vlaanderen en Wallonië), de departementen en de intercommunales. De operationele coördinatie is in handen van het Europees economisch samenwerkingsverband (EESV) Seine-Schelde, waarin 4 partners samenwerken:



SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE



De Vlaamse
Waterweg

Wallonie
mobilité
SPW

1.100 km
AAN WATERWEGEN
Op groot gabarit

2
DOORKRUISTE
LANDEN
Frankrijk en België



Modernisering Seine-Schelde
Kanaal Seine-Noord Europa

5
ZEEHAVENS
60 binnenhavens en
90 aangesloten jachthavens

175.000 / **360** / **+25%**
direct/indirect gecreëerde **BANEN** **STEDEN EN GEMEENTEN** in de nabijheid van het netwerk **VAN VERKEER** vanaf de ingebruikneming in 2035

1.600 ha / **150 MT**
NATUURINRICHTING **GOEDEREN** vervoerd tegen 2035 volgens de raming

SAMENVATTING

INTRODUCTIE DOOR MARIE-CÉLINE MASSON

blz. 5

ONTMOETING MET HERALD RUIJTERS

blz. 6

HOOFDSTUK 1: SEINE-SCHELDE, EEN HULPMIDDEL VOOR TERRITORIALE WEERBAARHEID TEGEN KLIMAATVERANDERING

blz. 6

Seine-Schelde, een troef voor verantwoord waterbeheer

blz. 9

Seine-Schelde, een troef om de energietransitie te versnellen

blz. 11

HOOFDSTUK 2: GEKRUISTE VISIES OP EEN NETWERK DAT WERKELIJKHEID WORDT

blz. 14

Over samenwerking binnen het EESV

blz. 15

Over de financiële steun van de Europese Unie

blz. 16

Over de uitrol van het netwerk in de regio's

blz. 16

Over de nieuwe mijlpalen die werden uitgezet in 2022

blz. 17

Over de besprekingen met de belanghebbende partijen

blz. 18

Over de communicatie rond Seine-Schelde

blz. 18

Over de nieuwe stappen die gepland zijn voor 2023

blz. 19

DE WERF IN BEELD

blz. 20

ENKELE BELANGRIJKE MOMENTEN

blz. 22



AAN HET WOORD ... MARIE-CÉLINE MASSON

Manager van het EESV en Territoriaal Directeur
Nord-Pas-de-Calais van VNF



2022 werd in Europa gekenmerkt door een intense droogte in de zomer, een concrete illustratie van de gevolgen van de opwarming van de aarde. Maar ook door de gevolgen van de oorlog in Oekraïne, waardoor energiebesparing opnieuw bovenaan op de maatschappelijke agenda kwam te staan.

Ook voor ons EESV bleven deze twee ontwikkelingen niet zonder gevolgen, aangezien ze een directe impact hebben op het beheer van onze binnenwateren. Zowel in Frankrijk als in België hebben deze feiten onze mobilisatie ten gunste van Seine-Schelde verder versterkt. De uitvoering van het project blijkt zinvol.

Het toekomstige netwerk zal immers niet enkel de binnenvaart, de handel en de economische groei in alle doorkruiste gebieden stimuleren, maar ook onze collectieve weerbaarheid tegen de klimaatverandering en de gevolgen daarvan versterken.

Verantwoordelijk beheer van watervoorraden, behoud van natuurlijke ecosystemen, decarbonisatie en ontwikkeling van hernieuwbare energiebronnen, aanpassing aan het toenemende risico van extreme gevaren: op al deze gebieden is Seine-Schelde een troef, zoals wij op de volgende bladzijden zullen duiden.

De Europese Unie blijft trouw aan haar engagement, want ondanks een complexe economische context heeft zij haar steun aan ons in 2022 verlengd en ons zelfs alle middelen toegekend die we in een tweede financieringsovereenkomst in het kader van het CEF (Connecting Europe Facility) hadden gevraagd. Als we het CEF 2014-2020, het CEF 2021-2027 en de Europese subsidies die eerder in het kader van het TEN-T zijn verkregen, bij elkaar optellen, benadert de financiële steun van de EU nu bijna een miljard euro!

Deze uitzonderlijke blijk van vertrouwen is een hele eer voor ons en zet ons ertoe aan ons partnerschap verder te zetten en te versterken, zodat het netwerk het levenslicht kan zien. Het partnerschap is sterker en vruchtbaarder dan ooit, zoals blijkt uit dit nieuwe activiteitenverslag.





ONTMOETING MET HERALD RUIJTERS

Directeur investeringen, duurzaam en innovatief transport bij het directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer (DG MOVE) van de Europese Commissie



HOE ZIET U HET SEINE-SCHULDENNETWERK EN HOE DIENT HET HET EUROPESE VERVOERSBELEID?

Het is een sterk, symbolisch project, het belangrijkste voor de binnenvaart in Europa. De binnenvaart stimuleren is een duidelijke prioriteit van het vervoersbeleid van de Europese Unie en een reeds lang bestaande prioriteit van het trans-Europese vervoersbeleid (TEN-T). Het transport koolstofvrij maken, met name door de omstandigheden te creëren voor een ambitieuze modal shift van het goederenvervoer over lange afstand naar energie-efficiënte vervoerswijzen, is ook een belangrijke beleidsdoelstelling van de Europese Unie.

Het Seine-Schelden netwerk heeft een enorm potentieel om het binnenvaartverkeer te doen toenemen en de modal shift te versnellen. Het speelt ook een belangrijke rol in de corridor Noordzee-Middellandse Zee, een van de belangrijkste prioriteiten van het TEN-T. Door de voltooiing van het Seine-Schelden netwerk ontstaat een continu, efficiënt en samenhangend netwerk van waterwegen met een grote capaciteit, dat de vele zee- en binnenhavens in dit grote Europese grensoverschrijdende gebied met elkaar verbindt.

DE EUROPESE COMMISSIE HEEFT HAAR FINANCIËLE STEUN VOOR HET SEINE-SCHULDENNETWERK IN 2022 VERLENGD EN EEN MAXIMALE SUBSIDIE TOEGEKEND. DIT IS EEN STERK SIGNAAL. HOE INTERPRETEERT U DAT?

Het Seine-Schelden netwerk geniet inderdaad van aanzienlijke investeringen van de Europese Commissie. Het is zelfs het grootste investeringsproject binnen het Europese waterwegennet. In juni 2022 heeft de Europese Commissie een nieuwe subsidie van 276 miljoen euro toegekend aan het netwerk in het kader van de eerste projectoproep van het Connecting Europe Facility (CEF) voor de periode 2021-2027. Eerder werden er al twee subsidies toegekend voor de periodes 2007-2013 (176 miljoen euro) en 2014-2020 (539 miljoen euro). En we verwachten dat bij de volgende twee CEF-oproepen, in januari 2023 en januari 2024, nieuwe projecten voor EU-financiering zullen worden voorgesteld.

In de huidige context van een strakker monetair beleid en de energiecrisis in Europa is Seine-Schelde een investering die een enorme impact zal hebben. Als grootste binnenvaartnetwerk in Europa zal het de uitwisselingscapaciteit in de gebieden die het doorkruist verdubbelen en een efficiënt en duurzaam antwoord bieden op de behoeften van het vrachtvervoer in de Europese regio's. Bovendien zal het de logistieke en industriële activiteit langs de 1100 km waterwegen op groot gabarit stimuleren en de prestaties van bedrijven die gebruik maken van de binnenvaart versterken. Meer in het algemeen zal het de omstandigheden tot stand brengen voor de ontwikkeling van een ecosysteem langs het netwerk, waardoor de regio's veel mogelijkheden krijgen om op lange termijn welvaart en werkgelegenheid te creëren. Ten slotte zal de volledige ontwikkeling van een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in het hele netwerk geleidelijk worden uitgevoerd tegen eind 2030.



Brug Ooigem-Desselgem,
Vlaanderen

DIT NIEUWE ACTIVITEITENVERSLAG BENADRUKT DE ROL DIE HET SEINE-SCHULDENNETWERK KAN SPELEN IN DE STRIJD TEGEN DE KLIMAATOPWARMING. HEEFT DIT EEN INVLOED OP DE STEUN VAN DE EU VOOR HET PROJECT?

Ja, uiteraard. Seine-Schelde zal de verschuiving van het goederenvervoer van de weg naar de waterwegen - een vervoerswijze die vijf keer minder CO₂ uitstoot - aanzienlijk versnellen. De energietransitie die sinds enkele jaren aan de gang is in de sector van de binnenscheepvaart, zal een positief effect hebben op de uitstoot van broeikasgassen, en wel dankzij de ontwikkeling van schone motoren voor schepen en het toenemende gebruik van hernieuwbare energie. Zo draagt het project bij tot de verwezenlijking van koolstofneutraliteit in het vervoer en tot het welslagen van de Green Deal van de Europese Unie. Behalve het koolstofvrij maken, wordt ook een duurzame visie op waterbeheer en milieuprestatiedoelstellingen geïntegreerd.

HET SEINE-SCHULDENNETWERK IS HET RESULTAAT VAN EEN FRANS-BELGISCHE GRENDOVERSCHRIJDENDE SAMENWERKING DIE MEER DAN 10 JAAR GELEDEN VAN START GING: WAT VINDT U VAN DEZE BENADERING?

Seine-Schelde is een netwerk dat in partnerschap werd opgebouwd en dat het resultaat is van een uniek Europees samenwerkingsproject onder leiding van Frankrijk en België. Het Europees Economisch Samenwerkingsverband Seine-Schelde (EESV) staat in voor de coördinatie van de financiering en de uitvoering van het netwerk, overeenkomstig het uitvoeringsbesluit van de Europese Commissie, en dit in nauwe samenwerking met talrijke partners.

Deze grensoverschrijdende samenwerking komt tot uiting in de werkzaamheden die Voies navigables de France, de Société du Canal Seine-Nord Europe, De Vlaamse Waterweg nv en de Waalse overheidsdienst sinds een aantal jaren binnen het EESV verrichten. Het Seine-Schelden netwerk smeet niet enkel banden tussen deze vier spelers binnen de sector van de waterwegen, maar ook tussen de regio's, waar het de banden tussen alle betrokken partijen versterkt en de sociale cohesie bevordert. Dit is een mooi voorbeeld van een sterk partnerschap binnen de EU.





SEINE-SCHELDE, VERSTERKT DE TERRITORIALE WEERBAARHEID TEGEN KLIMAATVERANDERING

Volgens het rapport van de Wereld Meteorologische Organisatie (WMO) dat in november 2022 werd gepubliceerd, is Europa de regio van de wereld waar het klimaat het snelst opwarmt. Voor de WMO biedt het Europese continent, getroffen door opeenvolgende golven van extreme droogte en uitzonderlijke overstromingen, zelfs *'het levende beeld van een opwarmende planeet'*. Er moet dus dringend worden opgetreden en in deze context is de oprichting van Seine-Schelde een troef. Het netwerk biedt immers oplossingen, zowel op het gebied van waterbeheer als van decarbonisatie.

Kanaal Condé-Pommeroeul,
Nord-Pas-de-Calais en Wallonië

SEINE-SCHELDE, EEN TROEF VOOR VERANTWOORD WATERBEHEER

Een verantwoord beheer van de watervoorraden staat sinds de start van het project centraal in het Seine-Scheldenetwerk. Maar het is nog belangrijker geworden door het toenemende belang van de klimaatverandering.

Door de stijgende temperaturen neemt de frequentie van periodes van intense droogte en zware regenval toe. Dit verhoogt het risico op waterschaarste of overstromingen en vormt ook een bedreiging voor de waterkwaliteit en het behoud van natuurlijke ecosystemen. De partners DVW (De Vlaamse Waterweg nv), SPW (Waanse Overheidsdienst) en VNF (Voies navigables de France) in hun hoedanigheid van beheerders van waterwegen, en SCSNE (Société du Canal Seine-Nord Europe), belast met de aanleg van het Kanaal Seine-Noord-Europa, zijn zich hiervan ten volle bewust. Zij hebben zich verenigd in het EESV Seine-Schelde. Hun strategieën zijn heel proactief en gebaseerd op vier pijlers.

EERSTE PIJLER

KENNISOPBOUW

De leden van het EESV voeren inventarisaties, prospectieve studies, analyses, projecties en simulaties uit, of laten deze uitvoeren, om steeds meer informatie te krijgen over de klimaatverandering en de gevolgen ervan, met name voor de watercyclus in de gebieden die door Seine-Schelde worden doorkruist.

Tegelijkertijd ontwikkelen ze instrumenten voor de 1100 kilometer waterwegen die het netwerk zal omvatten, waardoor de meet- en waarschuwinginstrumenten voor waterkwaliteit en -kwantiteit worden uitgebreid. Met de verzamelde informatie kunnen ze hun voorspellingen op min of meer lange termijn verfijnen, hun hydrologische modellen verbeteren en de verschillende hydraulische stromen in real time volgen: scheepvaartstromen, waterinlaten, grondwaterstanden, zijrivieren, afvalwaterlozingen, watervoorziening van kanalen...

De uitdaging bestaat erin beter te anticiperen op periodes van laag water en overstromingen om risico's beter te voorkomen en, wanneer zich droogte of overstromingen voordoen, steeds sneller en adequater op te treden om de gevolgen ervan te beperken.

TWEEDE PIJLER

AANPASSING VAN DE INFRASTRUCTUUR, STRUCTUREN EN UITRUSTING VAN DE RIVIEREN

Bij het ontwerp van het Seine-Scheldeproject werd vanaf het begin rekening gehouden met de bestendigheid tegen de klimaatverandering. De nieuwe constructies die worden gebouwd om het netwerk tot stand te brengen, hebben een hoge mate van waterdichtheid en een sterke weerstand tegen verschijnselen als corrosie en vervorming als gevolg van de stijgende temperaturen. Ze gaan ook heel spaarzaam om met water dankzij oplossingen zoals spaarbekkens, die het mogelijk maken om het in de sluisen gebruikte water te recycleren.

De bestaande bouwwerken worden onderworpen aan stresstests. Alle scenario's worden bekeken, zelfs de meest extreme, en als er risico's worden vastgesteld, worden er corrigerende maatregelen genomen, die zelfs sloop en heropbouw kunnen omvatten. Dit proces van verbetering van de betrouwbaarheid betreft waterwegen, sluisen en dammen, en ook bruggen en kades: sommige worden verhoogd, andere worden op verschillende manieren verstevigd, bijvoorbeeld met indijksystemen. Dit gaat gepaard met grote investeringen in ultramoderne apparatuur voor waterregeling en -beheer, zoals pompstations en hydraulische wisselapparatuur. Deze inspanningen worden aangevuld met preventieve onderhoudswerkzaamheden die erop gericht zijn waterverlies tot een minimum te beperken door lekken op te sporen en te verhelpen.

Gezien het essentiële karakter van water voor de biodiversiteit streven de leden van het EESV er bovendien naar een 'levend netwerk' op te zetten dat verbonden is met de natuurgebieden die het doorkruist. Via ecologische engineering werken ze aan de interface tussen rivierinfrastructuren en hun omgeving, waarbij ze bijvoorbeeld wetlands en begroeide oevers creëren. Zo bevorderen ze de veerkracht van de ecosystemen in alle gebieden die door Seine-Schelde worden doorkruist.



Sluizen van Méricourt,
Seinebekken

DERDE PIJLER

AANPASSING VAN HET HYDRAULISCH BEHEER

De evolutie van de klimaatopwarming zet de leden van het EESV er ook toe aan om zowel het kwantitatieve als het kwalitatieve waterbeheer verder te ontwikkelen om zo voortdurend aan controle en efficiëntie te winnen. Daarvoor maken ze gebruik van alle mogelijkheden die de nieuwe technologieën bieden.

Frankrijk zet, net als België, in op digitale besluitvormingstools voor exploitanten, automatische sluizen of sluizen die vanop afstand aan de hand van sensoren worden gecontroleerd, intelligente dammen, enz. Tegelijk verspreiden zich nieuwe goede praktijken, zoals het groeperen van boten bij sluizen om in geval van schaarste water te besparen tijdens manoeuvres. Aangezien het waterbeheer in de gebieden een collectief probleem is, met name tijdens periodes van droogte of overstromingen, versterken DVW, SPW, VNF en SCSNE ook de uitwisseling van informatie en de samenwerking met de andere lokale spelers die ter zake bevoegd zijn. Er worden specifieke uitwisselingsstructuren opgezet om crisissen gemakkelijker op te lossen, gemeenschappelijke regels vast te leggen en samenhangende en gecoördineerde acties te plannen.

De leden van het EESV Seine-Schelde dragen bij tot het denkwerk door hun deskundigheid op het gebied van rivierhydrologie ter beschikking te stellen. Ze spelen vervolgens een volwaardige rol in de gevoerde acties, of het nu gaat om het bepalen van prioriteiten voor het watergebruik wanneer deze hulpbron schaars is of om bij overstromingen de afvloeiing in de bekkens te vertragen, uitbreidingsgebieden te bevorderen zonder gevolgen voor de menselijke activiteit en de waterstromen naar afvoerkanalen te sturen om mensen en goederen te beschermen.

VIERDE PIJLER

DE BEREIDHEID OM BINNEN HET EESV COLLECTIEF TE WERK TE GAAN

DVW, SPW, SCSNE en VNF kregen onlangs extra middelen om het waterbeheer in het netwerk Seine-Schelde te optimaliseren. Het EESV richtte in deze context een transversale werkgroep op. Dit collectief bestuursorgaan kwam in september 2022 voor het eerst bijeen in Wervik, een grensoverschrijdende gemeente aan de Leie. Het zal de leden van de groep in staat stellen hun informatie te bundelen, elkaars problemen beter te begrijpen, samen studies op te starten en een gezamenlijke visie op te bouwen. Zo kunnen ze in geval van crisis samenwerken, met name door de basis te leggen voor solidariteit tussen de bekkens en door een deel van hun middelen te bundelen. Ook de preventie zal worden versterkt, aangezien ze op internationale schaal kan worden bekeken, met oplossingen die voor het juiste geografische gebied worden uitgedacht.

Op het Kanaal Seine-Noord-Europa

SCSNE plant de bouw van een waterreservoir van 14 miljoen m³ in Allaines in de Somme. Doel: de watervoorziening van het Kanaal Seine-Noord-Europa in periodes van laagwater in de Oise, die het kanaal voedt, te stroomlijnen en, in het licht van de klimatologische onzekerheden, een goede werking van het kanaal te garanderen, in harmonie met andere vormen van watergebruik.

In de Hauts-de-France

VNF heeft automatische gegevensuitwisseling met haar partners opgezet voor het waterbeheer en heeft met hen protocollen ontwikkeld voor het waterbeheer in kwetsbare gebieden tijdens periodes van laagwater.

In het Seinebekken

VNF denkt na over manieren om een opkomend probleem te compenseren dat verband houdt met de stijging van de zomertemperaturen: het zuurstofgebrek in het water van rivieren en kanalen. Dit is schadelijk voor de kwaliteit van het water en voor de natuurlijke ecosystemen. Er wordt een oplossing overwogen: overstorten ter hoogte van navigatiedammen om de uitwisseling van water en lucht te optimaliseren.

In Vlaanderen

DVW is momenteel betrokken bij de identificatie van gebieden in de Leie- en Scheldevallei die potentieel overstroombaar zijn zonder grote schade. Dit zou woongebieden en bedrijven beschermen in geval van overstroming.

In Wallonië

De SPW heeft de pilootfase van het Perex 4.0-project op de Sambre gelanceerd. Het zal een verschuiving van lokaal waterbeheer naar gecentraliseerd beheer op basis van in real time ontvangen gegevens uit de hele regio en naburige regio's mogelijk maken om zo de watervoorraad op de waterwegen te optimaliseren.

Belangrijk

De laatste socio-economische balans van het Seine-Scheldeproject, uitgevoerd in 2021, raamt de voordelen van het netwerk voor het overstromingsbeheer op 144 miljoen euro.

SEINE-SCHELDE, EEN TROEF OM DE ENERGIETRANSITIE TE VERSNELLEN

Het Seine-Scheldenetwerk is niet alleen vanwege de economische voordelen in het leven geroepen. In de context van een steeds intensere strijd tegen de klimaatverandering zal het een belangrijke bijdrage leveren aan de hoofddoelstelling van de Europese Green Deal: koolstofneutraliteit tegen 2050.

De binnenvaart is een krachtige hefboom om het transport koolstofvrij te maken: dankzij de massificatie van de stromen genereert een ton goederen dat via het netwerk op groot gabarit wordt vervoerd tot vijf keer minder CO₂-uitstoot dan wanneer dit transport per vrachtwagen zou gebeuren. Zodra Seine-Schelde in gebruik wordt genomen, zullen de spelers in alle gebieden van Noord-Europa die geconfronteerd worden met steeds langere files op de weg, beschikken over een nieuw en bijzonder aantrekkelijk aanbod van vervoer over water. Een grensoverschrijdende, coherente, in een netwerk geïntegreerde, volledige, toegankelijke, moderne, veilige, schone en efficiënte dienst die de uitwisselingscapaciteit in de doorkruiste regio's zal vergroten.

EEN NETWERK DAT HET TRANSPORT SNELLER KOOLSTOFVRIJ MAAKT

De komst van het netwerk zou dus snel moeten leiden tot meer verkeer voor de waterwegen. Volgens de laatste sociaaleconomische balans van het project zal dit overschot in Europa tegen 2035 alleen al voor het goederenvervoer 9,8 miljard ton-km bedragen, d.w.z. een stijging met 25% binnen de Seine-Scheldeperimeter. En deze nieuwe stromen zullen voornamelijk afkomstig zijn van de verschuiving van de weg naar de waterweg: in 2035 zal volgens dezelfde balans het wegverkeer met 4,6 miljard ton-km zijn afgenomen. Concreet betekent dit 2,3 miljoen minder vrachtwagens op de wegen in het Seine-Scheldegebied. Het netwerk zal dus de modal shift van de weg naar de waterweg versnellen en zou moeten leiden tot een aanzienlijke vermindering van de koolstofvoetafdruk van het Europese transport.

2,3

MILJOEN
MINDER
VRACHTWAGENS
op de wegen
in het Seine-
Scheldegebied



Biodiversiteitszones rond het kanaal Condé-Pommeroeul,
tussen Nord-Pas-de-Calais en Wallonië



Grensleie
tussen Nord-Pas-de-Calais en Vlaanderen

EEN NETWERK DAT ZICH INZET VOOR 'EMISSIEVRIJE' BOTEN

Het effect van Seine-Schelde op het koolstofvrij maken van het vervoer zal worden versterkt door de inspanningen om de binnenvaartvloot te 'vergroenen'; deze inspanningen worden door de leden van het EESV ondersteund. In Frankrijk en België geven zij de spelers van de sector de nodige contacten en informatie om te investeren in oplossingen voor sanering en voor motoren die worden aangedreven door 'post-petroleum'-energiebronnen, zoals elektriciteit of waterstof. Ze handelen ook door industriële, energieproducenten en projectontwikkelaars te ondersteunen bij hun O&O-inspanningen op het gebied van innovatieve aandrijving en alternatieve brandstoffen.



Gatenbrug, Doornik
Wallonië

EEN NETWERK DAT BIJDRAAGT TOT DE OPMARS VAN HERNIEUWBARE ENERGIE

Terwijl ze het koolstofvrij maken van de binnenvaartvloot aanmoedigen en begeleiden, zetten de leden van het EESV Seine-Schelde zich ook in om van het netwerk een speler te maken binnen de ontwikkeling van hernieuwbare energie. Ze willen onder andere gebruik maken van de enorme bron van hydro-elektriciteit die wordt gevormd door de zeer grote watermassa die langs de 1.100 kilometer lange waterwegen zal stromen. Er werden oproepen gelanceerd om sites te identificeren waar nieuwe hydro-elektrische centrales zouden kunnen komen, bovenop de sites die reeds worden geëxploiteerd in het Seinebekken, de Hauts-de-France, Vlaanderen en Wallonië. Volgens de Europese richtlijnen moeten deze centrales het voortbestaan van trekvissen die de bekkens afdalen garanderen. De partners rekenen ook op technologische vooruitgang die de installaties productiever en rendabeler zal maken. Tegelijk overwegen ze ook andere opties dan waterkracht, bijvoorbeeld het gebruik - in samenwerking met belanghebbende partijen uit de land- en bosbouw - van het grote biomassapotentieel voor de productie van vloeibaar biogas. Ten slotte zijn ze in 2022 begonnen met de bespreking van een van de engagementen die werden aangegaan in het uitvoeringsbesluit van 28 juni 2019, dat dient als routekaart voor de uitrol van Seine-Schelde: de ontwikkeling van een strategisch kader ter bevordering van de volledige ontwikkeling van een infrastructuur voor alternatieve brandstoffen tegen december 2030.

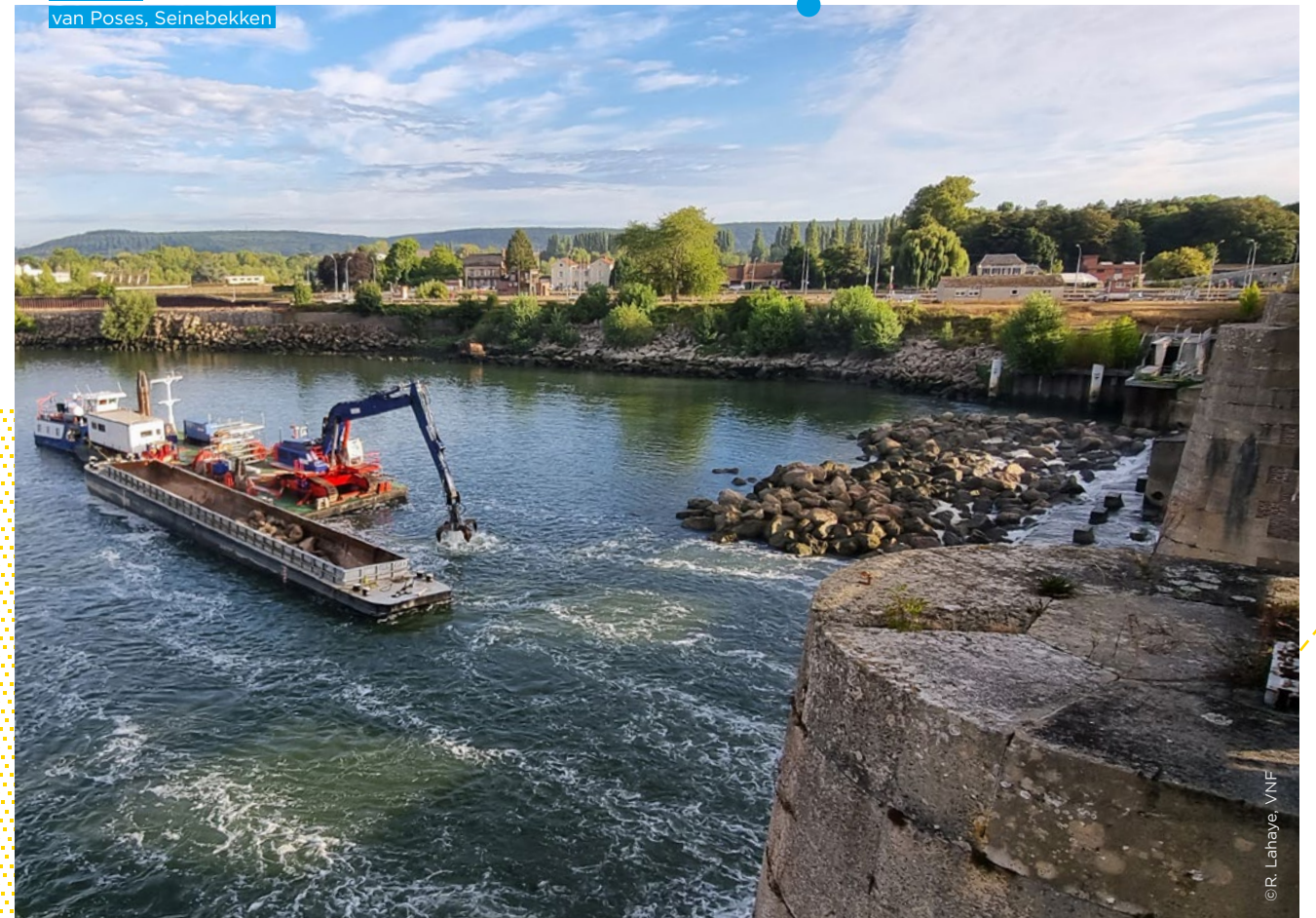
EEN NETWERK DAT DE GROEI VAN KLIMAATVRIENDELIJKE ACTIVITEITEN BEVORDERT

Naast de directe effecten van Seine-Schelde in de strijd tegen de opwarming van de aarde en de gevolgen daarvan, is er ook een indirect effect: de komst van de Seine-Schelde zal namelijk de opmars van activiteiten rondom de waterweg, die zelf ook bronnen van decarbonisatie zullen zijn, versnellen. Het netwerk moet onder andere groeikansen bieden aan twee sectoren: de inzameling en terugwinning van afval - essentieel om meer te recyclen en de opkomst van een circulaire economie te bevorderen - en de stedelijke binnenvaartlogistiek. In samenwerking met de leden van het EESV bereiden de spelers in deze sectoren zich dan ook voor op de ingebruikname ervan, met als doelstelling deze toekomstige ontwikkelingshefboom optimaal te benutten.

Belangrijk

De talrijke aanplantings- en herbepantingsprogramma's die in het kader van het Seine-Scheldenetwerk zijn voorzien, zullen bijdragen tot de bestrijding van de klimaatverandering. Natuurgebieden fungeren als 'koolstofputten' door CO₂ uit de atmosfeer te absorberen en op te slaan via fotosynthese.

Stuwdam
van Poses, Seinebekken



© R. Lahaye, VNF

In Frankrijk

VNF heeft een projectoproep gelanceerd voor de uitvoering van demonstraties van autonome en koolstofvrije schepen tijdens de Olympische en Paralympische Spelen van Parijs 2024. De openbare instelling zal maximaal drie winnaars selecteren en hen ondersteunen door het verstrekken van technische middelen, het creëren van een netwerk met belanghebbende partijen binnen de sector van de waterwegen en door innovatie en financiering.

In Wallonië

De SPW heeft de meeste sites van het Waalse waterwegennet die potentieel rendabel zijn voor de productie van deze groene energie in licentie gegeven. De huidige totale productie bedraagt ongeveer 350 GWh, wat overeenkomt met het jaarlijkse verbruik van ongeveer 100.000 gezinnen (of 6% van de Waalse gezinnen).

In Frankrijk en België

De leden van het EESV Seine-Schelde zetten in op innovatie om de decarbonisatie gekoppeld aan de ingebruikname van het netwerk te versterken. In Vlaanderen is DVW bijvoorbeeld betrokken bij experimenten om zonne-energie te produceren op de rivieren en vervolgens het water van de waterwegen te gebruiken als natuurlijke batterij om deze energie op te slaan. De SCSNE verkent dan weer een andere piste: het gebruik van geothermische energie om warmte te produceren en energie te leveren aan dorpen of stadswijken waar het Kanaal Seine-Noord-Europa door komt.

2 GEDEELDE VISIES OP EEN NETWERK DAT WERKELIJKHEID WORDT

Ondanks een internationale context die al enkele jaren gekenmerkt wordt door tal van onzekerheden, blijft Seine-Schelde in Frankrijk en België vorm krijgen. Hoever staat het met het netwerk vandaag? Om daarachter te komen, hebben we in november 2022 Marie-Céline Masson, Manager van het EESV en Territoriaal Directeur Nord-Pas-de-Calais van Voies Navigables de France (VNF), Frank Serpentier, Projectleider Investeringsen Seine-Schelde bij De Vlaamse Waterweg nv (DVW), Pascal Moens, Directeur Vervoer en Goederenintermodaliteit bij de De Waalse Overheidsdienst (SPW) en Jérôme Dezobry, Voorzitter van de Directie van de Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) samengebracht. Dit waren de belangrijkste punten van deze ronde tafel.

Sluis van Denain,
Hauts-de-France

OVER DE SAMENWERKING BINNEN HET EESV

“Ons EESV is niet alleen robuust, het wordt ook steeds beter gestructureerd en geprofessionaliseerd. Ik ben blij dat de werkgroep jaar na jaar sterker wordt. De grote troef van Seine-Schelde is het collectieve karakter.”

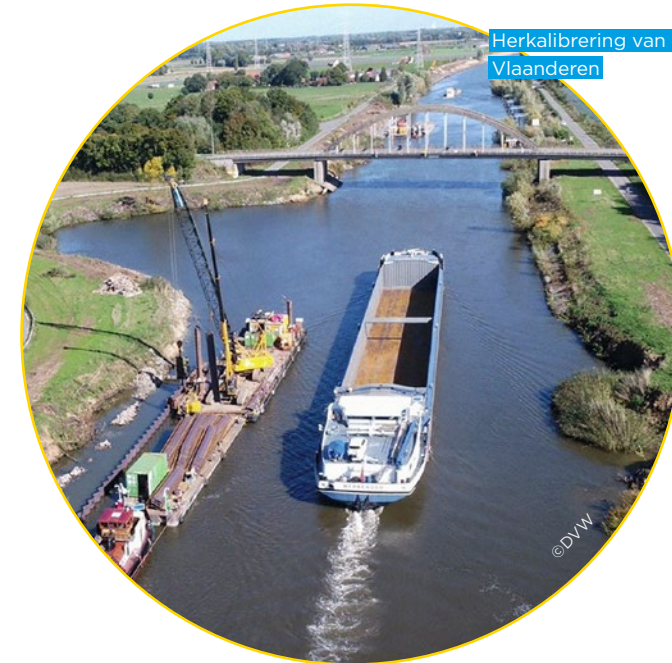
Marie-Céline Masson (VNF)

“De uitwisselingen en werkzaamheden binnen het EESV zijn altijd even interessant en constructief. Iedereen draagt zijn steentje bij om de verbintenissen na te komen die zijn aangegaan in het uitvoeringsbesluit van de Europese Commissie voor 2019, dat de ruggengraat van het project blijft.”

Jérôme Dezobry (SCSNE)



Herkalibrering van deel 140 van de Leie,
Vlaanderen



“In de loop der jaren zijn de gezamenlijk uit te voeren taken vermenigvuldigd en gediversifieerd. Tegenwoordig hebben zij betrekking op zowel administratieve en financiële als operationele kwesties. In 2022 kwamen we op een belangrijk keerpunt met de start van partnerschapsgesprekken over de ontwikkeling van een dienstenaanbod voor gebruikers van Seine-Schelde. Wij stappen dus af van uitwisselingen over een infrastructuurproject en beginnen aan wat een langdurige samenwerking rond het beheer van het netwerk kan worden.”

Pascal Moens (SPW)



“Binnen het EESV waren we al begonnen met denkwerk over de samenhang tussen de rivieren, en dit op basis van vier werkassen: waterbeheer, statistische gegevens, dienstenaanbod aan gebruikers en internationale samenwerking. In 2022 zijn we begonnen met onze werkzaamheden inzake het algemeen kwantitatief en kwalitatief waterbeheer, het gebruik (verbruik, scheepvaart, hydro-elektriciteit) en de milieuproblematiek.”

Frank Serpentier (DVW)

OVER DE FINANCIËLE STEUN VAN DE EUROPESE UNIE



We mogen ons verheugen over de in 2022 geboekte vooruitgang en dan met name over de ondertekening in oktober van de tweede financieringsovereenkomst in het kader van het Europees interconnectiemechanisme (EIM 2021-2027). Wij hebben alle gevraagde subsidies gekregen, iets wat maar zelden gebeurt bij Europese projecten. Dit is een zeer sterk signaal voor het Seine-Scheldenetwerk en alle belanghebbende partijen. 99

Pascal Moens



We hebben de tweede EIM-financieringsovereenkomst ondertekend terwijl de eerste (EIM 2014-2020) nog loopt - deze loopt tot eind 2023. Een van onze huidige prioriteiten is dan ook te zorgen voor de meest relevante koppeling tussen deze twee financiële instrumenten. 99

Marie-Céline Masson



De nieuwe overeenkomst zal ons helpen het netwerk verder uit te rollen. Zo krijgen we in Vlaanderen een substantiële steun van de Europese Unie, goed voor bijna 65 miljoen euro. Deze steun zal worden gebruikt voor de financiering van de bouw van twee verkeersbruggen over het kanaal Charleroi-Brussel en de renovatie van een brug voor voetgangers en fietsers en drie kaaimuren op het kanaal Roeselare-Leie. 99

Frank Serpentier

OVER DE UITROL VAN HET NETWERK IN DE REGIO'S



Aangezien de uitrol van Seine-Schelde een langetermijnproject is, zeggen wij al lang dat het netwerk er zal komen. Maar de laatste twee of drie jaar beginnen we echt concrete resultaten te boeken en nieuwe diensten op te starten. Dat is erg boeiend! 99

Pascal Moens



Op 15 september 2022 organiseerden we in Amiens de eerste editie van de Rencontres du Canal. Het was een gelegenheid om het vijfjarig bestaan te vieren van het 'Appel de Péronne', dat in 2017 bijna 500 belangrijke personen wist samen te brengen rond de slogan "Ja tegen het kanaal". Maar bovenal bood dit evenement, dat ongeveer 400 deelnemers verenigde, de gelegenheid om samen met onze partners en gasten de balans op te maken van de vooruitgang die de afgelopen vijf jaar samen met hen werd geboekt. En wat een reis is het geweest: een maand later, op 13 oktober, werd het symbolische startschot gegeven voor het eerste grote project, de afsplitsing van de Oise. Het Kanaal, we zijn vertrokken! 99

Jérôme Dezobry



Wie de Leie tussen Gent en de Frans-Belgische grens bekijkt, ziet dat deze rivier ingrijpende veranderingen ondergaat. Dit is een van de illustraties van de uitvoering van het Seine-Scheldenetwerk en een tastbaar bewijs van de vooruitgang die op het terrein werd geboekt. 99

Frank Serpentier



De vergaderingen van Kanaal Seine-Noord-Europa

OVER NIEUWE MIJLPALLEN DIE WERDEN UITGEZET IN 2022



We boekten in 2022 een mooie vooruitgang in de uitrol van Seine-Schelde. In het Seinebekken werden bijvoorbeeld een van de twee sluizen van Méricourt en de tweede sluis van Vives-Eaux opnieuw in gebruik genomen na werkzaamheden om de ene te verlengen en de andere voor te bereiden op de komst van bediening vanop afstand. VNF heeft ook gewerkt aan de verbetering van de dienstverlening voor de gebruikers - zoals blijkt uit de bouw van de boothuizen van Nanterre en Champagne - en kreeg de verklaring van openbaar nut (DUP, déclaration d'utilité publique) voor Magéo, het project voor de verbreding van de Oise tussen Creil en Compiègne. In de regio Hauts-de-France zijn we begonnen met de herkalibrering van de Deûle, hebben we de werkzaamheden voor de verlenging van de sluis van Quesnoy sur Deûle voortgezet en hebben we vooruitgang geboekt met de herkalibrering van de Grensleie. De opwaardering van deze 16 kilometer rivier tussen Deûlémont in Frankrijk en Menen in België tot een groot gabarit wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met SPW en DVW, na de goedkeuring in 2021 van een internationale raamovereenkomst die zal worden omgezet in een uitvoeringsovereenkomst. In juli 2022 werd deze samenwerking verder versterkt door de ondertekening van een tweede uitvoeringsovereenkomst voor het onderhoud en de exploitatie van de route. 99

Marie-Céline Masson



In Wallonië werden in 2022 verschillende grote projecten voltooid, zoals de inrichting van het stuk van de Leie op groot gabarit, zodat er schepen van klasse Vb door kunnen - een symbolisch heel sterk project - en de 250 meter lange kade van Manage, die vandaag een industriezone in de autonome haven van het centrum en het westen bedient. We hebben ook vooruitgang geboekt met belangrijke projecten, zoals de modernisering van het hellend vlak van Ronquières, dat eind jaren vijftig werd gebouwd, waardoor wij de kwaliteit van de dienstverlening op het kanaal Charleroi-Brussel kunnen handhaven. 99

Pascal Moens



In 2022 maakten we belangrijke progressie. Er zijn werken van ongekende omvang gestart, zoals de bouw van de eerste vier bruggen, waarvan er twee het Kanaal Seine-Noord-Europa zullen overspannen, en de verlegging van de Oise om het Kanaal door te kunnen trekken. We zijn ook van start gegaan met de procedure voor onze grootste overheidsopdracht, goed voor een totaal bedrag van ongeveer 300 tot 350 miljoen euro: het ontwerp en de bouw van de Kanaalbrug van de Somme, de iconische verwezenlijking van het Kanaal Seine-Noord-Europa waarop boten zullen varen om de vallei van de Somme tussen Cléry-sur-Somme, Biaches en Péronne over te steken. 99

Jérôme Dezobry



Tot de hoogtepunten van het jaar in Vlaanderen behoorden de ingebruikname van de nieuwe verkeersbrug in Ooigem, die volledig werd gerenoveerd, en de start van de werkzaamheden voor de herkalibrering van deel 140 van de Leie, tussen Deinze en Sint-Baafs-Vijve, goed voor 11 kilometer waterwegen en 22 kilometer oeverversteving. 99

Frank Serpentier

Liftstation op het kanaal Charleroi-Brussel, Wallonië



OVER DE GESPREKKEN MET DE BELANGHEBBENDE PARTIJEN

☞ Het overleg over de aanleg van het Kanaal Seine-Noord-Europa is nog altijd even intens. In 2022 hebben we het ritme van een overlegvergadering per werkdag aangehouden. Onze prioriteit is om zo dicht mogelijk bij de realiteit op het terrein te staan, in direct contact met de burgers. We maken gebruik van een mobiel lokaal informatiesysteem en sinds een paar maanden organiseren we ook de Randonnées du Canal, bijeenkomsten met omwonenden onder de vorm van wandelingen langs het tracé van de toekomstige rivierinfrastructuur. Verder neemt de Europese Commissie regelmatig deel aan onze raad van toezicht en voeren we besprekingen met de Europese autoriteiten. Op 31 augustus heeft Xavier Bertrand, voorzitter van de raad van toezicht, leden van de Commissie ontmoet om het engagement voor een koolstofarm transportnetwerk te bespreken. ☞

Jérôme Dezobry



In 2022 sloten we een partnerschapsovereenkomst met economische en institutionele spelers voor de oprichting van het eNES-platform - Economisch Netwerk Seine-Schelde. Deze overeenkomst zal ons in staat stellen toekomstige gebruikers van het netwerk te informeren over de uitrol ervan en met hen te overleggen alvorens het netwerk in gebruik wordt genomen. Dit om het gebruik ervan te optimaliseren en de modal shift te versnellen. ☞

Frank Serpentier

De Wandelingen van
het Kanaal Seine-Noord-Europa



OVER DE COMMUNICATIE OVER SEINE-SCHELDE

☞ Het einde van de sanitaire beperkingen als gevolg van de COVID-19-crisis betekende ook het hervatten van de evenementencommunicatierond Seine-Schelde. In 2022 inspireerde het netwerk een deel van het programma van Riverdating, het event in Le Havre waar Europese spelers op het domein van de binnenvaart en de multimodale logistiek elkaar ontmoeten. ☞

Frank Serpentier



De institutionele communicatie werd het hele jaar door opgevoerd en wordt zo dicht mogelijk aansluitend bij de regio's gevoerd. Dit dagelijkse educatieve werk, bedoeld voor burgemeesters, voorzitters van stedelijke gebieden, beheerders van haveninfrastructuur en vertegenwoordigers van de economische wereld, stelt hen in staat alle voordelen die zij uit Seine-Schelde zullen halen beter te waarderen. Grote evenementen, zoals de Assises de l'Economie de la Mer in november, hebben Seine-Schelde met veel enthousiasme onthaald! ☞

Marie-Céline Masson

De leden
van het EESV Seine-Schelde



Ons netwerk wordt steeds populairder! Zo hadden de leden van het EESV afgelopen juni een gezamenlijke stand in Lyon tijdens de Connecting Europe Days en konden ze het Seine-Scheldenetwerk voorstellen tijdens een van de forums die tijdens dit evenement werden georganiseerd. ☞

Jérôme Dezobry

OVER NIEUWE ETAPPES DIE VOORZIEN ZIJN IN 2023



Dankzij de in 2022 verrichte werkzaamheden kunnen we in 2023 een beslissende mijlpaal bereiken. Dit jaar zal met name de officiële inhuldiging plaatsvinden van de nieuwe oversteekplaats over de Schelde in de stad Doornik. Dit betekent het einde van een uitzonderlijke werf die het met name mogelijk maakte om de bogen van de Gatenbrug, een van de meest prestigieuze overblijfselen van de middeleeuwse militaire architectuur in België, af te breken en vervolgens opnieuw op te bouwen en tegelijk te verbreden. Zo komt een einde aan de meest essentiële verbeteringen aan de Schelde. Een ander evenement van het jaar: de flessenhals van de sluis van Auvélais op de Sambre zal verdwijnen dankzij de verdieping van de sluis van 2,40 meter naar 2,80 meter. Laten we ten slotte niet vergeten dat we samen met onze Franse collega's het kanaal Condé-Pommeroeul in 2023 opnieuw zullen openen, zodat de toegang tot de Waalse sporenbundel via Frankrijk gegarandeerd kan worden. Een groot succes van het partnerschap! ☞

Pascal Moens

De sluis van Méricourt,
Seinebekken



In september 2023 wordt een symbolisch grensoverschrijdend project voltooid: de heropening van het kanaal Condé-Pommeroeul voor de scheepvaart. Deze zes kilometer waterweg die Frankrijk en België met elkaar verbindt en die 30 jaar lang afgesloten was voor de scheepvaart, gaat opnieuw open. Dit is een typisch voorbeeld van een succesverhaal door Seine-Schelde! De goederenstroom die over de route wordt vervoerd zal naar verwachting ongeveer 3 miljoen ton per jaar bedragen. Maar deze intense rivieractiviteit zal de bevers die in het gebied wonen niet verhinderen om er in alle rust verder te leven. We hebben daarvoor gezorgd door hen verschillende voorzieningen te bieden, zoals voederplaatsen en hutten. Algemeen bekeken is dit vanuit milieustandpunt een voorbeeldproject: bijna 20% van de begroting wordt besteed aan maatregelen ter bescherming van flora en fauna. ☞

Marie-Céline Masson



Het jaar 2023 zal gekenmerkt worden door verschillende hoogtepunten. Wij zullen met name alle geplande werkzaamheden op de site van Sint-Baafs-Vijve voltooien. Naast de nieuwe sluis, die in augustus 2020 in gebruik werd genomen, omvat het project de bouw van een industrieel dok, de renovatie van de stuw de aanleg van een vispassage en de bouw van een dienstgebouw. ☞

Frank Serpentier



De werkzaamheden nemen toe met de kennisgeving van de opdracht voor de sluis van Montmacq in 2023. Dit gaat gepaard met een nieuwe financieringsaanvraag in het kader van het Europees interconnectiemechanisme. 2023 zal ook in het teken staan van de herziening van het uitvoeringsbesluit van 2019, met name om rekening te houden met de impact van de gezondheids crisis op de planning van het project. ☞

Jérôme Dezobry

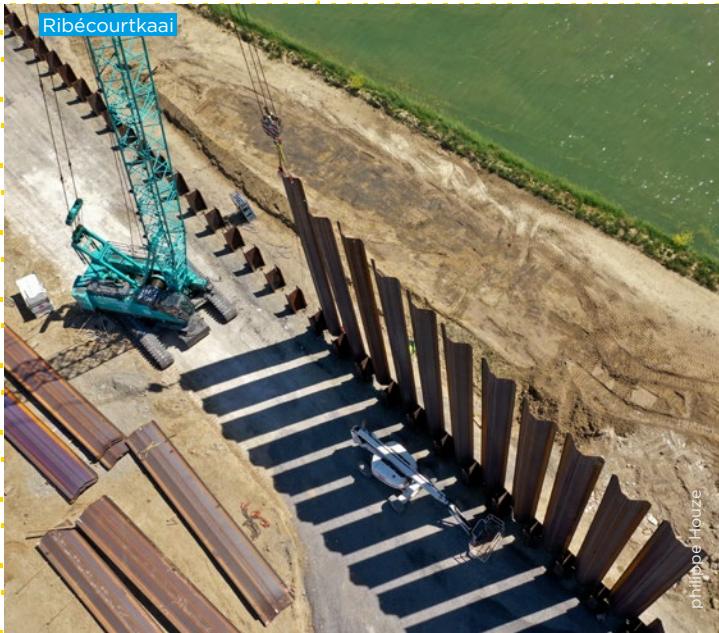
DE WERF IN BEELD

KANAAL SEINE-NOORD-EUROPA

De afsplitsing van de Oise bij Montmacq



Ribécourtkaai



WALLONIË

Sluis van Auvelais

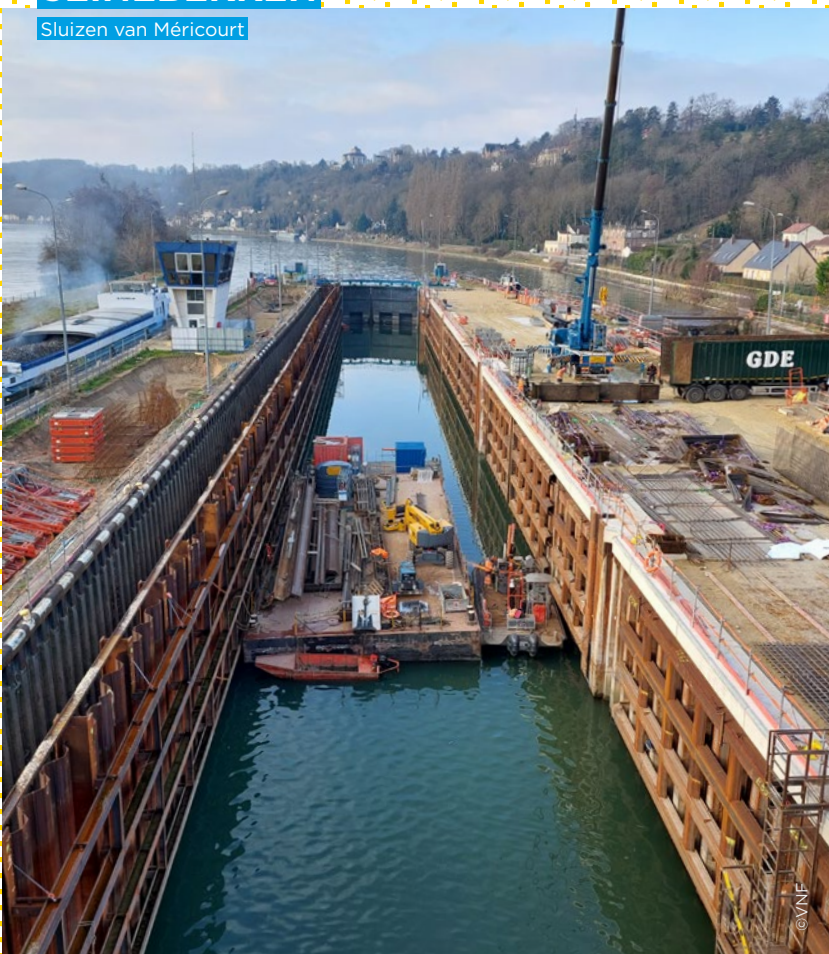


Werkzaamheden aan de Quai de Manage



SEINEBEKKEN

Sluizen van Méricourt



VLAANDEREN

Brug Ooigem-Desselgem



NORD-PAS-DE-CALAIS

Versteviging van de oevers
bij de sluis van Quesnoy-sur-Deûle





© Jean-Christophe Hecquet

Bruggen van de RD66 in Montmacq,
Oise

ENKELE BELANGRIJKE MOMENTEN

KANAAL SEINE-NOORD-EUROPA

Voor de aanleg van het kanaal

2022

- **IN MAART**
indiening van het milieuvergunningsdossier voor de sectoren 2, 3 en 4.
- **IN JUNI**
kennisgeving van de opdracht voor vier kunstwerken en het rechte trekken van de Oise.
- **IN OKTOBER**
eerste spadesteek voor de grote werken in de Oise en start van het overleg voor het ontwerp en de bouw van de kanaalbrug over de Somme.
- **IN DECEMBER**
oplevering van de eerste twee definitieve kades van het CSNE in de Oise, nuttig voor de logistiek van de werf.

2023

- **EERSTE SEMESTER**
start van het overleg over de grondwerken en het herstel van het verkeer in sector 1 (18 km tussen Compiègne en Passel).
- **TWEDE HELFT VAN HET JAAR**
start van het overleg voor grondwerken en sluizen voor de sectoren 2, 3 en 4 (89 km) en 6 km tussen Passel en Aubencheul-au-Bac.
- **IN SEPTEMBER**
 - kennisgeving van de opdracht voor de sluis van Montmacq in sector 1;
 - openbaar milieuonderzoek van de sectoren 2, 3 en 4 (89 km).

SEINEBEKKEN

Voor de uitvoering van Seine-Schelde

2022

- **VAN APRIL TOT NOVEMBER**
voltooiing van het vullen van de benedenstroomse putten en vervanging van een metalen brug bij de Barrage de Poses.
- **TUSSEN MEI EN NOVEMBER**
renovatie en modernisering van de Barrage de Varenne.
- **TUSSEN NOVEMBER EN DECEMBER**
renovatie en modernisering van de hoofdsluis van Champagne met het oog op bediening vanop afstand.

2023

- **TUSSEN APRIL EN AUGUSTUS**
renovatiwerkzaamheden aan de Barrage d'Andrésy.
- **IN HET VOORJAAR EN DE ZOMER**
versteving van de oevers en renovatiewerken aan de Barrage de Port Mort.
- **TUSSEN APRIL EN OKTOBER**
renovatie en modernisering van de secundaire sluis van Champagne, met het oog op bediening vanop afstand.

WALLONIË

Voor de uitvoering van Seine-Schelde

2022

- **IN JUNI**
voltooiing van de aanpassingswerken van het Waalse deel van de Grensleie tot een gabarit van 4.500 ton.
- **IN DECEMBER**
voltooiing van de Quai de Manage.

2023

- **IN APRIL**
inhuldiging van de Gatenbrug en voltooiing van de werkzaamheden aan de doortocht van de Schelde in Doornik.
- **IN SEPTEMBER**
heropening van het kanaal Pommeroeul-Condé.
- **OP HET EINDE VAN HET JAAR**
heropening van de sluis van Auvelais na verbeteringen.

HAUTS-DE-FRANCE

Voor de uitvoering van Seine-Schelde

2022

- **IN APRIL**
start van de tweede baggercampagne op de Deûle.
- **IN JULI**
einde van de reparatiewerken aan de sluis van Denain en einde van de inrichting van het verwerkingsplatform voor de ontvangst van de baggerspecie van Wambrechies.
- **IN SEPTEMBER**
voltooiing van de inrichtingswerken aan de sluis van Quesnoy-sur-Deûle.

2023

- **IN JANUARI**
begin van de werkzaamheden voor de installatie van het afstandsbedieningssysteem voor de sluizen op het netwerk op groot gabarit in de Hauts-de-France, en begin van de baggerwerkzaamheden op de Grensleie.
- **IN SEPTEMBER**
heropening van het kanaal Condé-Pommeroeul.
- **VAN 9 TOT 29 OKTOBER**
begin van de verlenging van de sluis van Quesnoy-sur-Deûle.

VLAANDEREN

Voor de uitvoering van Seine-Schelde

2022

- **19 APRIL**
begin van de werkzaamheden om sectie 140 van de Leie opnieuw te kalibreren.
- **1 MEI**
aanvang van de werkzaamheden voor de modernisering van de doortocht van de Leie in Menen.
- **30 AUGUSTUS**
officiële ondertekening van de partnerschapsovereenkomst voor de ontwikkeling van een economisch netwerk Seine-Schelde.

2023

- **IN JUNI**
voltooiing van het geïntegreerde werfproject in Sint-Baafs-Vijve.
- **IN SEPTEMBER**
start van de werken voor de vervanging van de mobiele brug in Steenbrugge op het kanaal Gent-Brugge.



HET GROOTSTE BINNENVAART
PROJECT VAN EUROPA

www.seine-scheldt.eu



SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE



Medegefinancierd door
de Europese Unie