



HET GROOTSTE BINNENVAART
PROJECT VAN EUROPA

ACTIVITEITEN- RAPPORT

2023

EESV
Seine-Schelde

DE ESSENTIE VAN HET PROJECT

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

Het Seine-Scheldenetwerk, dat het resultaat is van een unieke Europese samenwerking, zal het Seinebekken in Frankrijk verbinden met het Scheldebekken in België door de aanleg van een nieuwe rivierverbinding, het kanaal Seine-Nord Europe, en de modernisering en regeneratie van bestaande kanalen. Het bevordert intermodaliteit en innovatie en zou in 2030 volledig operationeel moeten zijn.

Het netwerk zal dan het Europese transportaanbod versterken met zijn 1.100 km waterwegen, aangepast aan schepen met groot gabarit. Seine-Schelde 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 Seine-Scheldenetwerk is het resultaat van een Frans-Belgische samenwerking en is een partnerschapsproject, medegefinancierd door de Europese Commissie, de Franse republiek, het AFITF (Frans agentschap voor de financiering van transportinfrastructuur), 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 intercommunaales. De operationele coördinatie is in handen van het Europees economisch samenwerkingsverband (EESV) Seine-Schelde, waarin 4 partners samenwerken:



1.100 km
WATERWEGEN op groot gabarit

2
DOORKRUISTE LANDEN Frankrijk en België



— Modernisering Seine-Schelde
= kanaal Seine-Nord Europe

5
ZEEHAVENS
60 binnenhavens en
90 plezierhavens met elkaar verbonden

175.000
BANEN die rechtstreeks/onrechtstreeks worden gecreëerd

360
STEDEN EN DORPEN in de nabijheid van het netwerk

+25%
VERKEER VIA HET WATER vanaf 2035

1.700 HA
MILIEUVOORZIENINGEN

150 MT
GOEDEREN vervoerd tegen 2035

SAMENVATTING

INTRODUCTIE DOOR OLIVIER MATRAT

p. 5

ONTMOETING MET DOMINIQUE RIQUET

p. 6

HOOFDSTUK 1: HET NIEUWE DIENSTENAANBOD KRIJGT VORM

p. 8

Met Seine-Schelde wint de binnenvaart aan kracht

p. 9

Met Seine-Schelde wordt de binnenvaart competitiever

p. 11

Met Seine-Schelde innoveert de binnenvaart

p. 12

Met Seine-Schelde wordt de binnenvaart een integraal onderdeel van de stad

p. 14

Met Seine-Schelde beschermt de binnenvaart het natuurlijk erfgoed

p. 15

Situatiekaart van het Seine-Scheldenetwerk

p. 17

HOOFDSTUK 2: HET NETWERK WORDT VERDER UITGEROLD

p. 18

Stand van zaken van de uitrol van Seine-Schelde in Wallonië

p. 19

Stand van zaken van de uitrol van Seine-Schelde in Vlaanderen

p. 20

Stand van zaken van de uitvoering van het kanaal Seine-Nord Europe

p. 21

Stand van zaken van de uitrol van Seine-Schelde in Hauts-de-France en het Seinebekken

p. 22



AAN HET WOORD ... OLIVIER MATRAT

Directeur van het EESV Seine-Schelde en adjunt territoriaal directeur Nord Pas-de-Calais voor de waterwegen in Frankrijk



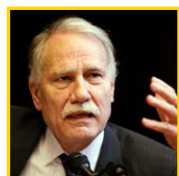
Tien jaar na de ondertekening van de overeenkomst in Tallin, waarin de omvang van Europa's eerste waterwegennetwerk op groot gabarit werd vastgelegd, is de uitrol van Seine-Schelde in een operationele fase gekomen. Niet alleen vordert het project elke dag, het is nu ook zichtbaar. Het werk van lange adem dat door EESV werd verricht, kende in 2023 enkele grootse verwezenlijkingen. Ik denk dan met name aan de inhuldiging van de sluisensite van Sint-Baafs-Vijve in Vlaanderen; de voltooiing van het programma voor de renovatie van de vier secundaire sluisen stroomopwaarts op de Haute-Seine; de voltooiing van de vernieuwde doortocht van de Schelde in de stad Doornik; en de eerste werken aan het kanaal Seine-Nord Europe.

toekomst. Dit versterkt onze ambitie om een samenhangend en efficiënt netwerk te creëren binnen de drie gebieden die essentieel zijn voor een duurzame ontwikkeling: het economische, sociale en ecologische gebied.

Nu bereiden we de volgende fasen van dit uitzonderlijke collectieve avontuur voor. In januari 2024 hebben we een subsidie aangevraagd in het kader van de laatste oproep voor projecten onder het EIM 2024-2027. Tegelijk - en dat blijkt uit het denkwerk dat we zijn gestart over de ontwikkeling van het gebruik van alternatieve brandstoffen binnen het toekomstige netwerk - richten we ons resoluut op de toekomst, ver voorbij de ingebruikname van Seine-Schelde.



De toekenning van een vierde Europese subsidie van 506 miljoen euro is een ander hoogtepunt van 2023. Deze subsidie stelt ons in staat om de grootschalige operaties die in Frankrijk en België zijn gestart voort te zetten. Het bedrag aan steun dat we sinds 2007 van de Europese Unie hebben ontvangen via het Europees interconnectiemechanisme (EIM) bedraagt nu bijna 1,5 miljard euro. We zien deze massale en hernieuwde steun van de EU als een erkenning van wat er al is bereikt en als een blijk van vertrouwen voor de



ONTMOETING MET DOMINIQUE RIQUET, EUROPEES AFGEVAARDIGDE

Dominique Riquet zetelt in het Europees Parlement en was ook burgemeester van Valenciennes en regionaal adviseur voor Nord Pas-de-Calais. Deze lokale politicus, specialist in infrastructuur en transportbeleid, vertelt ons over het Seine-Scheldenetwerk, een project dat hij goed kent.



HOE ZIET U HET SEINE-SCHULDENETWERK?

Dit is in meerdere opzichten een voorbeeldproject. Het is een structurerend element voor het Europese transportbeleid, aangezien het het Franse waterwegennetwerk zal verbinden met het Belgische, Duitse en Nederlandse netwerk en de Seine-as verder zal doen aansluiten op de Europese waterwegen. Het is ook een essentieel project in de context van de Europese Green Deal. Het zal immers een modale verschuiving stimuleren van de weg naar de vervoerswijze met de laagste uitstoot van broeikasgassen, en dan vooral in gebieden waar de wegen erg overbelast zijn. Want een groot duwstel betekent 100 vrachtwagens minder op de weg! Bovendien zal Seine-Schelde, zoals alle transportinfrastructuren, de economische ontwikkeling en werkgelegenheid stimuleren in de gebieden waar het netwerk doorheen loopt. Het project zal een grote impact hebben op de goederenstroom, maar is ook interessant voor toeristen. Het verbindt de regio Île-de-France, een van de belangrijkste toeristische hotspots wereldwijd, met de landen in Noord-Europa die een lange traditie van riviercruises kennen en daardoor zal het de groei van de sector stimuleren. Het project op zich zal ook een toeristische trekpleister worden, dankzij opmerkelijke bouwwerken zoals de toekomstige Kanaalbrug van de Somme, de langste van Europa.

U HAD HET OVER DE EUROPESE GREEN DEAL: TOEN HET IDEE VAN HET SEINE-SCHULDENETWERK VOOR HET EERST WERD GEOPPERD, BESTOND DEZE DEAL NOG NIET EN WAS DE MILIEUDRUK NOG NIET ZO GROOT ...

Dat klopt, maar de ambitie om de uitstoot van broeikasgassen te beperken, was vanaf het begin van het Seine-Scheldeproject aanwezig. Al van bij de start omvatte dit project een dimensie die inspeelt op de toenemende bezorgdheid over het milieu. Het netwerk is ecologisch ontworpen met een bijzondere aandacht voor energie-efficiëntie en een goed waterbeheer. Het wordt zodanig geïmplementeerd dat de biodiversiteit en natuurlijke hulpbronnen zoveel mogelijk behouden blijven, met waar nodig een aanzienlijk pakket compenserende maatregelen.

WAT ZIJN VOLGENS U DE ESSENTIËLE VOORWAARDEN OM EEN SUCCES TE MAKEN VAN EEN PROJECT ALS DIT, DAT BELANGRIJKE PROBLEMEN AANPAKT, EEN GROOT AANTAL SPELERS UIT VERSCHILLENDE LANDEN EN REGIO'S MOBILISEERT, EEN AANZIENLIJKE FINANCIERING VEREIST EN BIJZONDER COMPLEX IS OM UIT TE VOEREN?

Ik zou zeggen motivatie, doorzettingsvermogen en overleg. Ook al is de context totaal anders, de spelers van het Seine-Scheldenetwerk moeten minstens zo strijdlustig zijn als mijn verre voorvader die het Canal du Midi ontwierp en zijn hele fortuin in dat project stak. Om een dergelijke onderneming te laten slagen, heb je volgens mij uithoudingsvermogen en veel enthousiasme nodig.



Afsplitsing van de Oise in het kader van de bouw van het Kanaal Seine-Noord-Europa

IS HET NIET MOEILIK OM DAT UITHOUDINGSVERMOGEN EN ENTHOUSIASME TE BLIJVEN VASTHOUDEN? HET SEINE-SCHELDDEPROJECT IS IMMERS EEN LANGETERMIJNPROJECT DAT AL EEN PAAR DECENNIA GELEDEN IS GESTART EN HET ZAL NOG EEN AANTAL JAAR DUREN - TOT 2030 VOLGENS DE PLANNING - VOOR HET NETWERK VOLLEDIG IN GEBRUIK WORDT GENOMEN.

Het project loopt zelfs door tot ver na 2030, omdat het netwerk dan zodanig moet worden geëxploiteerd dat de impact ervan optimaal is! Een goede manier om de vlam door de jaren heen brandend te houden, is te denken aan het buitengewoon innovatieve karakter van dit project. Met Seine-Schelde zorgen we echt voor een nieuwe dimensie in de sector van de binnenvaart, en dit in termen van omvang van de structuren, vervoerde volumes, gebruikte technologieën, creativiteit... Lange

tijd leek het erop dat de binnenvaart was blijven stilstaan in de tijd, terwijl alle andere transportmodi evolueerden. Met Seine-Schelde kunnen we de verloren tijd inhalen om het beeld van het Freycinet-gabarit en van de binnenschepen die vanop de jaagpaden door paarden werden getrokken definitief de rug toe te keren. En wat een geweldig collectief avontuur is dit! De bouw van het kanaal Seine-Nord Europe, een essentiële schakel van het Seine-Scheldenetwerk, zal kenmerkend zijn voor de 21ste eeuw; en voor de regio Hauts-de-France, die dit project ondersteunt, wordt het een epische gebeurtenis van het kaliber van de grote industriële hoogtepunten uit de geschiedenis van onze regio.





HET NIEUWE DIENSTENAANBOD KRIJGT VORM

In 2023 wordt de uitvoering van Seine-Schelde gekenmerkt door de voltooiing van verschillende grote projecten, zowel in Frankrijk als België. Dankzij deze verwezenlijkingen krijgt het nieuwe dienstenaanbod dat het toekomstige netwerk zal aanbieden aan de waterweggebruikers en de Europese burgers vorm. De diensten spelen in op de belangrijkste uitdagingen voor de duurzame ontwikkeling van de regio's, ongeacht of het gaat om prestaties en competitiviteit van de binnenvaart, innovatie, stedelijke integratie van waterwegen of milieubescherming.

Herkalibrering
van het kanaal Condé-Pommeroeul

©VNF-Ph. Houze

MET SEINE-SCHELDE WINT DE BINNENVAART AAN KRACHT

Op 20 juni 2023 woonden de leden van de intergouvernementele commissie Seine-Schelde en Péter Balázs, Europees coördinator voor de corridor Noordzee-Middellandse Zee, de inhuldiging van het **nieuwe Vlaamse sluisencomplex in Sint-Baafs-Vijve** bij. Hun aanwezigheid toont aan hoezeer dit project, geleid door De Vlaamse Waterweg nv (DVW), tegemoetkomt aan de eerste ambitie van de vakmensen van het netwerk: het optimaliseren van transport en logistiek op de waterwegen.

De eerste fase van het project bestond uit de vervanging van een bestaande sluis door een nieuwe sluis van 280 meter lang en 16 meter breed in de onmiddellijke nabijheid van de oude sluis. De uitdaging bestond erin de doorvaart van schepen op groot gabarit mogelijk te maken. Deze schepen kunnen tot 4.500 ton goederen en drie lagen containers vervoeren, wat overeenkomt met de vervoerscapaciteit van 220 vrachtwagens.

EEN NIEUWE SLUIS EN EEN NIEUWE KADE

In tegenstelling tot zijn voorganger heeft de nieuwe sluis (in gebruik sinds augustus 2020) tussendeuren die de sluis in tweeën delen. Dit betekent dat de sluis

kan werken als een kleinere sluis, waardoor kleinere schepen er sneller door kunnen, wat tijd en water bespaart bij het schutten. Op de plaats van de oude sluis, die werd afgebroken, zijn bijna 400 meter kaaimuren en een insteeddok gebouwd om overladingsactiviteiten uit te voeren en de lokale industrie te bedienen. Dit stimuleert de modal shift door de overslagcapaciteit aanzienlijk te vergroten. Aangezien dit dok in een van de weinige gebieden langs de Leie ligt waar industriële bedrijven zich nog kunnen vestigen, creëert het ook kansen voor economische ontwikkeling.



Nieuw sluisencomplex
in Sint-Baafs-Vijve

©Tom Buijsse

EEN GERENOVEERDE STUW EN EEN NIEUW DIENSTGEBOUW

De verouderde stuw van Sint-Baafs-Vijve werd gerenoveerd om het waterpeil beter te kunnen controleren. De elektromechanische apparatuur werd vervangen en de bovenstructuur werd gemoderniseerd. Op architecturaal vlak vormt het een homogeen geheel met het nieuwe dienstgebouw dat honderd meter verderop werd opgetrokken. Dit multifunctionele gebouw wordt gebruikt voor het beheer van de sluisactiviteiten en is ook de thuisbasis van de teams die verantwoordelijk zijn voor het onderhoud en beheer van de Leie. Er is ook een ontvangstruimte die gewijd is aan Seine-Schelde, een primeur voor het netwerk! Naast de stuw werd een vispassage gebouwd zodat waterdieren veilig naar Frankrijk kunnen migreren.

Een cijfer om te onthouden

Zodra het Seine-Scheldenetwerk volledig operationeel zal zijn, zou het vrachtverkeer op de rivier bij Sint-Baafs-Vijve met een factor 2 moeten toenemen.

EEN EFFICIËNTER RIVIERTRANSPORT

De site van Sint-Baafs-Vijve bevindt zich aan een drukke scheepvaartroute waarlangs momenteel ongeveer 10 miljoen ton vracht wordt vervoerd en ze zal een belangrijke rol spelen in de binnenvaart in Vlaanderen en op het Seine-Scheldenetwerk. Ze is niet alleen een voorbeeld vanuit ecologisch standpunt, maar versterkt ook de prestaties van de binnenvaart ten voordele van de regionale en Europese economie. Wanneer het kanaal Seine-Nord Europe wordt opengesteld voor de scheepvaart, zal het jaarlijkse vrachtverkeer op de route naar verwachting verdubbelen tot 20 miljoen ton.

MET SEINE-SCHELDE WORDT DE BINNENVAART COMPETITIEVER

In 2023 betekende de **renovatie van de laatste van de vier secundaire sluisen stroomopwaarts op de Haute-Seine**, in Champagne-sur-Seine, het einde van een ambitieus regeneratieprogramma dat werd opgestart als onderdeel van de uitrol van Seine-Schelde. Dit programma, dat wordt uitgevoerd door VNF, heeft als doel de veerkracht en betrouwbaarheid van de binnenvaart te vergroten om de competitiviteit te verbeteren en zo de modal shift naar de waterwegen te stimuleren.

De vier sluisen die vandaag de "secundaire" sluisen van Coudray-Montceaux, Vives-Eaux, La Cave en Champagne-sur-Seine worden genoemd, waren eigenlijk de eerste die aan het einde van de 19de eeuw op de Seine stroomopwaarts van Parijs werden gebouwd. Hiervoor werden technieken gebruikt die inmiddels achterhaald zijn: de zijwanden van de sluis waren bijvoorbeeld hellend waardoor de schepen niet aan de kant konden aanmeren. Decennia later werden op de vier locaties nieuwe, grotere sluisen gebouwd. De secundaire sluisen, die minder worden gebruikt, zijn verouderd. VNF had slechts één doel voor ogen: twee werkende sluisen per locatie langs de hele Seine-as tot aan Champagne-sur-Seine.

Een cijfer om te onthouden

6,75 miljoen ton goederen werd in 2022 door de vier sluisen stroomopwaarts op de Haute-Seine getransporteerd (wat overeenkomt met 270.000 vrachtwagens die niet over de weg moeten rijden en een besparing van 80.000 ton CO₂)

EEN STRATEGISCHE ROUTE

De Seine stroomopwaarts met groot gabarit, die de regio Parijs en daarbuiten bedient via de Oise, de Marne en de zeehavens van Rouen, Le Havre en Duinkerken, is immers van strategisch belang voor de sector van de binnenvaart. Sinds enkele jaren kent het gebied ook een snelle groei: in 2022 kwamen er tussen de 8.000 en 10.000 schepen voorbij elke site, goed voor een totaal van 6,75 miljoen ton goederen. Daarnaast kwamen er ook nog een groot aantal pleziervaartuigen langs. De secundaire sluisen op de Seine stroomopwaarts van Parijs verbeteren de veerkracht en de kwaliteit van de dienstverlening. Op drukke dagen vormen deze sluisen een volwaardig alternatief voor de hoofdsluisen en ze maken het mogelijk om de wachttijden te verkorten en werkzaamheden en onderhoudsactiviteiten uit te voeren zonder de scheepvaart te stremmen. Ze maken het ook mogelijk om water te besparen.

Voor/Na de renovatie van de sluis van La Cave



EEN COMPLETE TRANSFORMATIE

Het regeneratieprogramma werd tussen 2020 en 2023 stroomafwaarts-stroomopwaarts uitgevoerd op de Seine, en dit tegen een totale kostprijs van € 27,3 miljoen, inclusief belastingen. Civieltechnische werken, deuren, aanmeervoorzieningen, geautomatiseerde systemen, bewaking vanop afstand ... Alle sluisen werden gerenoveerd, veilig gemaakt en gemoderniseerd dankzij grote investeringen (gaande van zes tot zeven miljoen euro per sluis). VNF maakte van de gelegenheid gebruik om andere toekomstige ontwikkelingen voor te bereiden die het dienstenaanbod voor gebruikers verder moeten verbeteren. Zo werd de basis is gelegd voor de afstandsbediening van alle sluisen op de waterwegen voor groot gabarit, die voorzien is voor 2027-2028.

MEER VLOTHEID EN SAMENHANG

De uitgevoerde werken maken het verkeer nu al betrouwbaarder en vlotter waardoor de modal shift naar binnenvaart wordt aangemoedigd. Op langere termijn en in combinatie met een ander project onder leiding van VNF (de opwaardering van de Seine tussen Bray en Nogent tot groot gabarit waardoor de continuïteit van de vaartroute voor schepen van 2.500 ton wordt gewaarborgd) moet de renovatie van deze vier secundaire sluisen bijdragen tot de globale economische prestaties van Seine-Schelde door een coherente visie te bieden op het toekomstige netwerk tot aan de kust van de Hauts-de-France.



Nieuw dienstgebouw van de sluis van Sint-Baafs-Vijve

MET SEINE-SCHELDE INNOVEERT DE BINNENVAART

De aanleg van het kanaal Seine-Nord Europe, de ontbrekende schakel in het netwerk Seine-Schelde, ging eind 2022 van start met **het afsplitsen van de rivier de Oise bij Montmacq**, gelegen tussen Noyon en Compiègne. Dit uiterst innovatieve project, geleid door de Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE), toont aan dat de aanleg van rivierinfrastructuur inmiddels volwaardig deel uitmaakt van de 21^{ste} eeuw.

Om plaats te maken voor het toekomstige kanaal Seine-Nord Europe, moest de Oise worden rechtgetrokken. Dit hield in dat de rivier over een lengte van bijna vier kilometer moest worden verlegd.

EEN TECHNISCH HOOGSTANDJE

Dit technische hoogstandje werd in verschillende fasen uitgevoerd. Er werd eerst een nieuwe bedding gegraven ten oosten van de Oise en er werden verbindingen gemaakt met de natuurlijke bedding, zodat de rivier daar geleidelijk gebruik van kon maken. Sommige delen werden vervolgens weer opgevuld na reddingsactiviteiten waarbij de aanwezige vissen werden overgebracht naar de rechtgetrokken Oise. Deze werken zullen nog duren tot 2025. De afsplitsing zal immers worden afgerond met de aanleg van twee hydraulische constructies, waaronder een stuw (of overlaat) tussen de nieuwe arm van de Oise en het toekomstige kanaal. Het project omvat ook de bouw van drie bruggen, waarvan er één een overspanning van 105 meter zal hebben.

EEN VERANTWOORDE WERF

De afsplitsing van de Oise is de eerste gelegenheid voor SCSNE om haar innovatiebeleid, dat in 2023 werd goedgekeurd, te implementeren. Dit beleid is in de eerste plaats gericht op een maatschappelijk verantwoorde uitvoering van de werken. Daarom zijn we begonnen met een uitgebreid onderzoek naar manieren om het verbruik van energie en hulpbronnen te beperken. Deze aanpak heeft geleid tot de goedkeuring van nieuwe klimaat- en milieuvriendelijke modellen. De gedeeltelijke opvulling van de oude bedding van de Oise gebeurde bijvoorbeeld met materialen die afkomstig waren van de werf, aansluitend bij een logica van korte circuits en een circulaire economie.



Bouw van structuren
in het kader van de afsplitsing van de Oise

© JCHecquet



Satellietbeelden van de werf, gegenereerd
door artificiële intelligentie

Pleiades © CNES 2023, Distribution Airbus DS, Processed by Disaitek

EEN GECONNECTEERDE EN COMMUNICERENDE WERF

De SCSNE wilde een geconnecteerde en communicerende site. Tijdens de grondwerken werd een aantal geavanceerde technologische hulpmiddelen getest, waaronder autonome machines die gebruikmaken van 3D-geleidings- en GPS-positioneringssystemen. Er werd ook een experiment opgestart om gebruik te maken van satellietbeelden die door kunstmatige intelligentie werden bewerkt. Er zijn heel wat mogelijke toepassingen, van het maken van plaatsbeschrijvingen tot het opvolgen van werkzaamheden en de impact ervan.

EEN DUURZAME INFRASTRUCTUUR

Tot slot heeft de SCSNE de werken voor de afsplitsing van de Oise enkel uitgevoerd met het oog op haar innovatiebeleid: van het kanaal Seine-Nord Europe een duurzame, veerkrachtige infrastructuur maken die bijdraagt tot de ecologische overgang als antwoord op de grote uitdagingen van het begin van de 21^{ste} eeuw. Daarom startte ze in 2023 een onderzoek naar het gebruik van artificiële intelligentie om de exploitatie van het toekomstige kanaal te sturen. Een van de vele verwachte voordelen is de optimalisering van het waterbeheer.



Afsplitsing
van de Oise

© JCHecquet

Een cijfer om te onthouden

Om plaats te maken voor het toekomstige kanaal Seine-Nord Europe werd de rivier de Oise over een afstand van bijna 4 kilometer omgelegd.

MET SEINE-SCHELDE WORDT DE BINNENVAART EEN INTEGRAAL ONDERDEEL VAN DE STAD

Half april 2023 werd **de inhuldiging in Wallonië van de nieuwe doortocht van de stad Doornik via de Schelde** gevolgd door een feestelijk weekend waarin de lokale bevolking werden uitgenodigd om hun rivier te opnieuw te ontdekken. De ontwikkelingen onder leiding van de Service public de Wallonie (SPW) zijn een mooie illustratie van de aandacht die de ontwerper van het Seine-Scheldenetwerk besteden aan de stedelijke integratie van de waterweg.

De werken om de doorsteek van Doornik via de Schelde een nieuw gezicht te geven, hebben zes jaar geduurd. De operatie was in de eerste plaats een antwoord op de uitdaging van mobiliteit op de rivier. Het was de bedoeling om twee knelpunten weg te nemen. Het ene door de vaargeul in het stedelijk gebied met acht meter te verbreden, zodat boten van 2000 ton er veilig doorheen zouden kunnen varen: dit betekende dat de oude Pont à Ponts vervangen moest worden door een brug met een dunner dek. Het andere door een aanpassing van de bogen van de Pont des Trouis, een van de meest prestigieuze overblijfselen van de middeleeuwse militaire architectuur in België.

HERAANGELEGDE KADES EN EEN AANMEERPLAATS

Om ervoor te zorgen dat het project ook de omwonenden en de lokale levenskwaliteit ten goede komt, werd ook beslist om 2,4 kilometer verouderde kaaien in het centrum van Doornik opnieuw aan te leggen. Het was de bedoeling om het gebied aantrekkelijker te maken en omwonenden aan te moedigen om gebruik te maken van zachte mobiliteit. Daarnaast werd er ook nog een aanmeerplaats voorzien voor de pleziervaart op de rivier: pleziervaarders kunnen hun boten hier 48 uur parkeren en de stad bezoeken.

OPGEWAARDEERD ERFGOED

De SPW stond voor een heuse uitdaging wat erfgoed betreft en moest ervoor zorgen dat de uitgevoerde inrichtingen geen afbreuk zouden doen aan het historische karakter van de stad. Er werd rekening gehouden met de keuze van de burgers om de Pont des Trouis te vernieuwen met behoud van de belangrijkste kenmerken die de brug haar identiteit geven. De centrale bogen van de constructie werden bijvoorbeeld vernieuwd met zoveel mogelijk originele stenen die tijdens de sloop konden worden gerecupereerd.

GEÏNFORMEERDE OMWONENDEN

Aangezien de werken plaatsvonden in het stadscentrum, werd er alles aan gedaan om de impact zo klein mogelijk te houden. De Pont à Ponts is een van de wegen die automobilisten in Doornik het vaakst gebruiken en dus werd de brug slechts vijf weken afgesloten voor het verkeer - een hele prestatie! De nadruk werd ook gelegd

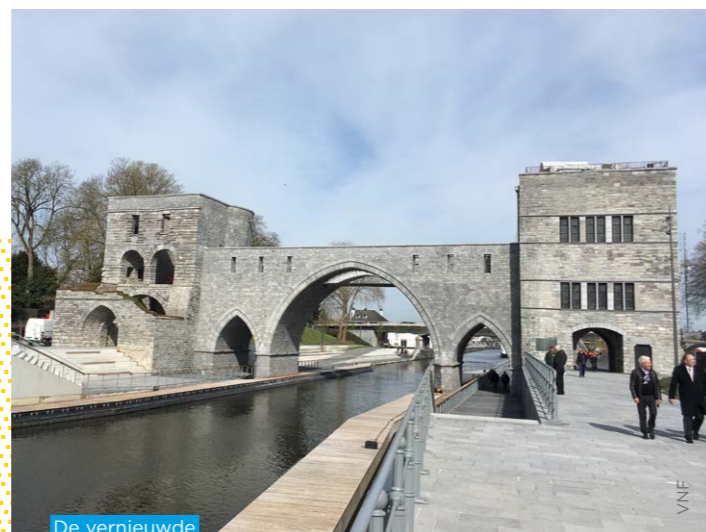
Een cijfer om te onthouden

55 miljoen euro werd geïnvesteerd om de doorsteek van Doornik via de Schelde een nieuw gezicht te geven, waardoor de modal shift is toegenomen.

op communicatie en educatie, beide essentieel om de bevolking te informeren over de verschillende fasen van de werf, om het goede verloop te bevorderen en om de betrokkenheid bij het project te vergroten.

EEN DYNAMISCHE STAD

De metamorfose van de doorsteek van Doornik heeft al voor een positieve dynamiek gezorgd in de stad. De economische meerwaarde van de verbreding van de vaargeul is aanzienlijk, met een toename van de binnenvaart met 6% per jaar sinds 2020 en een toename van de investeringen en havenactiviteiten. Bovendien zijn er sinds de voltooiing van de aanleg van de oevers langs de rivier heel wat vastgoedprojecten gekomen. Op einde van 2023 telden we 390 nieuwe woningen, woningen in aanbouw of waarvoor een bouwvraag was ingediend.



De vernieuwde
Pont des Trouis



Natte gebieden als milieucompensatie ter hoogte
van het kanaal Condé-Pommeroeul

MET SEINE-SCHELDE BESCHERMT DE BINNENVAART HET NATUURLIJK ERFGOED

Door de herkalibrering van **het kanaal Condé-Pommeroeul** krijgen gebruikers van de binnenvaart een rechtstreekse verbinding tussen het Franse en Belgische netwerk met groot gabarit. Deze emblematische grensoverschrijdende operatie onder leiding van SPW en VNF onderscheidt zich ook door de centrale plaats die de bescherming van de biodiversiteit en het milieu krijgt.

Het kanaal Condé-Pommeroeul werd in 1992 gesloten omdat het aan het verzanden was, maar momenteel vindt er een grote herkalibreringsoperatie plaats, goed voor een investering van 116 miljoen euro. Een groot deel van dit budget - meer dan 15% - gaat naar milieu-initiatieven die gericht zijn op het beschermen, stimuleren en verbeteren van het rijke natuurlijke erfgoed van het gebied waarin het kanaal zich bevindt.

EEN AANGELEGD NAT GEBIED EN INGERICHTE OEVERS

Het eerste initiatief bestond uit de aanleg van de Grands Marais de la Fosse Saint Pierre. Deze voormalige groeve werd eerst gebruikt voor de opslag van materiaal afkomstig van het uitgraven van het kanaal

Condé-Pommeroeul. Sinds 2017 werd deze site omgevormd tot een nat gebied van bijna 30 hectare dankzij een ambitieuze ecologische benadering. Het gebied werd teruggegeven aan de natuur, ontwikkelde zich en werd al snel de thuisbasis van een opmerkelijke biodiversiteit met onder andere heel wat trek- en broedvogels. Het wordt nu beheerd en onderhouden door het departement Nord en het levert ook fundamentele ecologische diensten aan de regio, zoals waterzuivering en overstromingsbeheer. VNF is ook van plan om langs het 6 kilometer lange Franse deel van het kanaal Condé-Pommeroeul paden aan te leggen voor voetgangers en fietsers. Op deze manier zullen de waterweg en de natuurgebieden eromheen meer in verbinding staan met de gemeenten waar ze doorheen lopen en beter toegankelijk zijn voor de bevolking.

EEN WERF DIE REKENING HOUDT MET DE AANWEZIGE FAUNA

In 2021 werden niet ver van de werf sporen van de Europese bever gevonden. De aanwezigheid van deze beschermde diersoort vormt ook een milieuaspect waar het project rekening mee houdt. Het werk werd toen enkele maanden opgeschort terwijl er maatregelen werden genomen om het af te stemmen op de aanwezigheid van het dier. Op advies van ecologen en milieuverenigingen heeft VNF de fasering van de werken gewijzigd om de ecologische cycli van de bever te respecteren. De overheidsinstelling heeft ook geïnvesteerd in de plaatsing van vervangende hutten en voederplaatsen. Tot slot zijn er verbeteringen gepland om het dier gemakkelijker toegang te geven tot de bermen van het kanaal, de alluviale zones en nabijgelegen natuurgebieden, zoals de vijver van Chabaud-Latour. Deze initiatieven zijn een succes geworden, aangezien een kleine populatie bevers zich nu in het gebied heeft gevestigd.



De beschermde oeverwal

Strikt beschermde soorten

De Europese bever is een van de vele beschermde diersoorten die voorkomen langs het Seine-Scheldetraject. Soorten die de leden van het EESV en hun partners in het bijzonder beschermen. De aanpak is dezelfde in Frankrijk en België: voorafgaand aan elk project worden milieustudies uitgevoerd om beschermde soorten in de lokale fauna en flora te identificeren, om de eventuele impact van de werken te identificeren en om oplossingen voor te stellen om deze impact te minimaliseren of zelfs te vermijden.

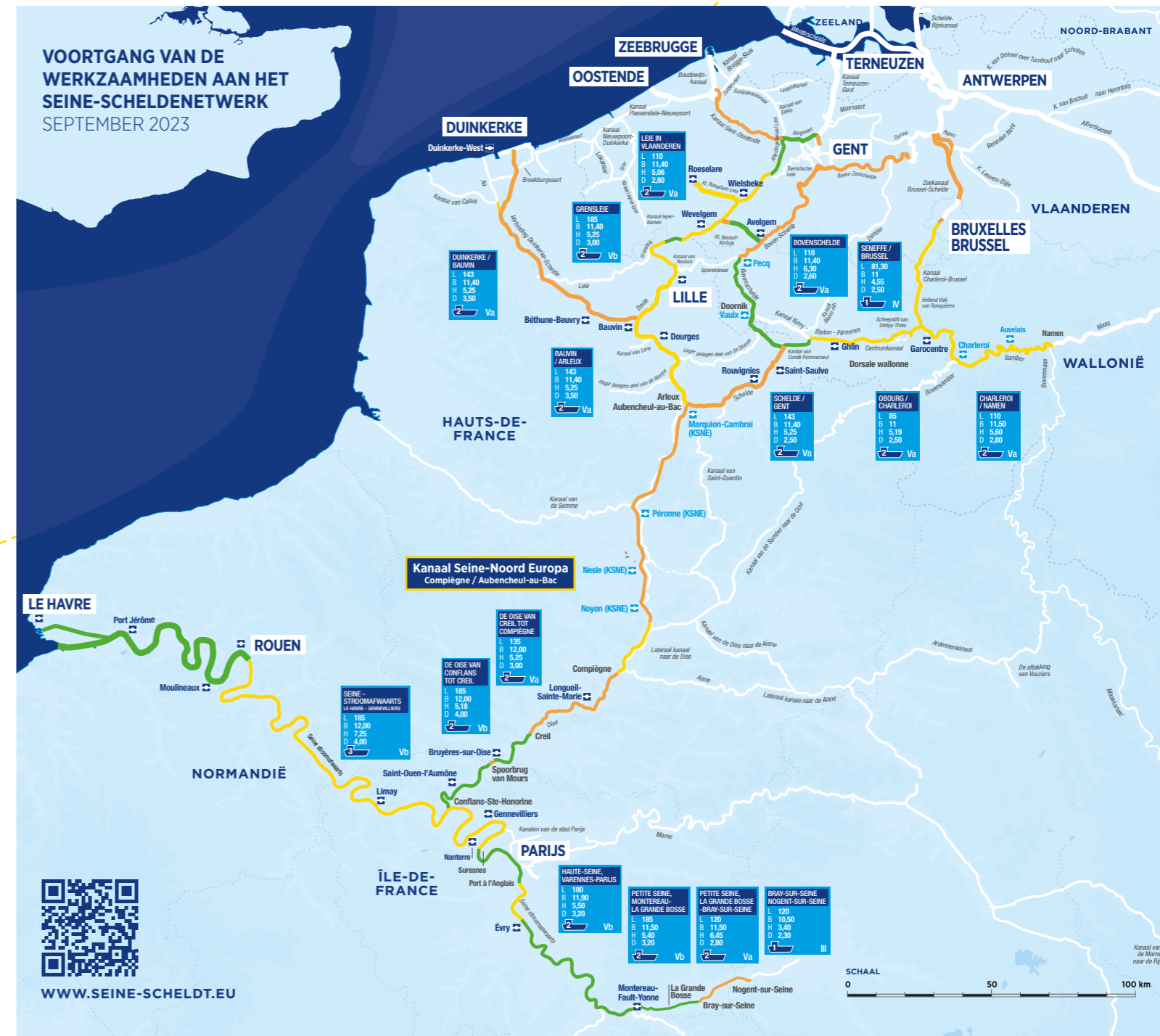
Recente voorbeelden:

- In Wallonië omvatte het project voor het afsplitsen van een bocht in de Sambre bij Mornimont een reeks oplossingen om zeven beschermde vleermuissoorten, maar ook vogels, vlinders en opmerkelijke bomen te vrijwaren. Zo werd onder andere de fasering van de werken aangepast om rekening te houden met de broedperiode van bepaalde soorten.
- In Vlaanderen werden in het kader van de werken aan de Leie beplante bermen aangelegd om een verblijfplaats

te bieden aan een tiental beschermde vleermuissoorten waaronder de zeldzame kleine dwergvleermuis, de meervleermuis en de bosvleermuis. De nadruk werd in het bijzonder gelegd op de diversificatie van de planten- en boomsoorten.

- In Yvelines moest het project voor de renovatie van de sluis van Bougival worden aangepast omdat bijna 50 oeverwaluizen hun nest hadden gemaakt in de schutkolkwand van de grote sluis. Enkel de minst luidruchtige werken werden uitgevoerd voor hun jaarlijkse migratie. En er is alles aan gedaan om hun rust te garanderen, inclusief het aanpassen van renovatietechnieken.
- In het departement Oise werden 12 scheuten van een vaste plant, de Schildereprijs, die op het traject van het toekomstige kanaal Seine-Nord Europe groeide, samen met hun substraat overgepland naar een vochtig gebied dat hiervoor speciaal werd voorbereid. Beschermd tegen bevorraten en muskusratten hebben ze zich zodanig ontwikkeld dat we er een jaar later een honderdtal hebben geteld!

SITUATIEKAART VAN HET NETWERK



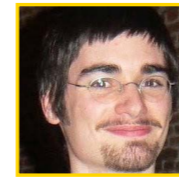
Synthetische kaart samengesteld op basis van kaarten geleverd door Voies Navigables de France en SNCF en met de hulp van De Vlaamse Waterweg n.v., SCSENE en de Overheidsdienst van Wallonië.
[Niet-contractueel document - geproduceerd door Transmanche Consultants]

2 HET NETWERK WORDT VERDER UITGEROLD

De voorbije maanden werd dit bevestigd: Het Seine-Scheldenetwerk wordt geleidelijk aan een realiteit in alle doorkruiste regio's. De uitrol ervan maakt de wederzijdse verbintenissen en doelstellingen die zijn vastgelegd in het Europese uitvoeringsbesluit van 2019 steeds concreter. Een update over de belangrijkste mijlpalen die in 2023 werden bereikt en de nieuwe vorderingen die voorzien zijn voor 2024.

Baggerwerken
op de Deûle

EEN UPDATE OVER DE UITROL VAN SEINE-SCHELDE IN WALLONIË ...



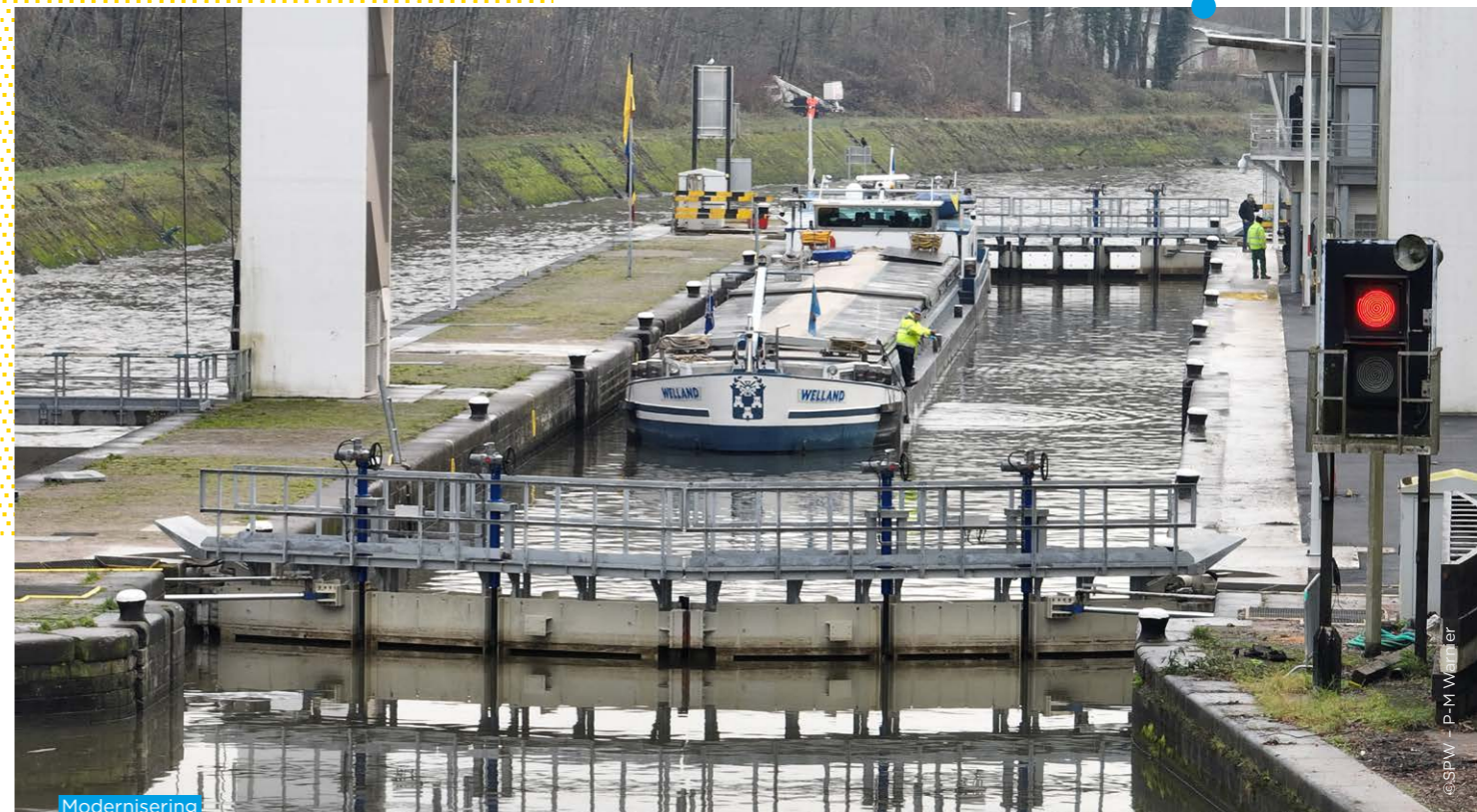
... met **Nicolas Dubois**, projectleider bij de Service public de Wallonie (SPW)

Wat waren in 2023, behalve de inhuldiging van de nieuwe Scheldedoorsteek in Doornik (zie pagina 13), de belangrijkste mijlpalen voor de uitrol van het Seine-Scheldenetwerk in Wallonië?

In Wallonië werd 2023 onder andere gekenmerkt door de modernisering van de twee sluiszites van Hensies en Pommeroeul. Deze modernisering zal gebruikers vanuit de 'dorsale wallonne' op termijn heel wat navigatietijd - tot wel 12 uur - besparen. Het jaar werd ook gekenmerkt door de heropening van de sluis van Auvelais op de Samber, na werkzaamheden om een flessenhals te verwijderen. Dankzij deze werken kan er nu 10% meer vracht door. Daarnaast zijn we ook begonnen met het vervangen van de loopsporen, de ophanging en de geleiders van het hellend vlak van Ronquières op het kanaal Brussel-Charleroi. We hebben ook onze strategische milieustudie van 2010 bijgewerkt en we zijn gestart met een onderzoek naar de bevaarbaarheid van de nieuwe rivierroutes die ter beschikking worden gesteld van de gebruikers.

Welke nieuwe mijlpalen zullen worden bereikt in 2024?

Dit wordt een jaar waarin grote nieuwe projecten worden opgestart, met een focus op de 'dorsale wallonne'. We zullen met name van start gaan met de eerste van vier opdrachten voor de aanleg van het kanaal Nimy-Blaton, bedoeld om schepen van klasse Va te laten varen. We staan ook op het punt om te beginnen met de werken voor de verdubbeling van de capaciteit van de sluis van Obourg, ook bedoeld om schepen van klasse Va te laten varen. De offertes worden momenteel geanalyseerd. Het doel is om de rivier van Condé-sur-l'Escaut tot Namen verder aan te passen aan het gabarit Va.



Modernisering
van de sluis van Auvelais



Nieuwe verkeersbrug tussen Bissegem en Marke

©DVW

STAND VAN ZAKEN VAN DE UITROL VAN SEINE-SHELDE IN VLAANDEREN ...



... met **Frank Serpentier**, projectleider investeringen Seine-Schelde bij De Vlaamse Waterweg nv (DVW)

Wat waren in 2023, behalve de officiële opening van de geïntegreerde sluisite van Sint-Baafs-Vijve (zie pagina 9), de belangrijkste mijlpalen voor de ontwikkeling van Seine-Schelde in Vlaanderen?

We voltooiden de bouw van twee nieuwe bruggen over de Leie, die werden opengesteld voor het publiek. De ene in april: de Vlasbrug, een fietsbrug tussen Waregem en Wielsbeke. De andere in juni, een verkeersbrug gebouwd tussen Bissegem en Marke. We zijn ook verdergegaan met de aanleg van nieuwe bermten ter hoogte van deel 140 van de Leie, tussen Deinze en Sint-Baafs-Vijve. Het jaar werd ook gekenmerkt door de toekenning van verschillende vergunningen, onder andere voor de bouw van de fietsbrug Steenbrugge tussen Oostkamp en Brugge over het kanaal Gent-Brugge. We moeten ook melding maken van een werf die geen deel uitmaakt van het Seine-Scheldeproject, maar die in 2023 belangrijk is geweest voor de binnenvaart in Vlaanderen: de structurele onderhoudswerken aan de sluis van Ooigem, de enige toegang tot het kanaal Roeselare-Leie. Voor deze werkzaamheden werd de sluis in augustus en september vijf weken stilgelegd.



De Vlasbrug

©DVW

Welke belangrijke nieuwe mijlpalen in 2024?

Tegen juni 2024 moet de Barakkenbrug, een nieuwe fietsbrug in Menen, klaar zijn. Dit jaar zullen ook de werken aan verschillende nieuwe fietsbruggen van start gaan: de brug van Steenbrugge, die ik al heb genoemd, de Leiebrug in Ingelmunster op het kanaal Roeselare-Leie en de Bospoortbrug in Halle op het kanaal Brussel-Charleroi. Op de Grensleie zullen dit jaar de werken aan de oversteekplaats bij Wervik en een vispassage bij Menen worden voltooid. We gaan ook verder met de herkalibrering van deel 140 van de Leie tussen Deinze en Sint-Baafs-Vijve, een project dat de bouw van een fietsbrug in Zulte omvat.

STAND VAN ZAKEN VAN DE UITVOERING VAN HET KANAAL SEINE-NOORD-EUROPA ...



... met **Jérôme Dezobry**, voorzitter van de Raad van Bestuur van de Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE)

Wat waren in 2023, behalve de start van de werken voor de afsplitsing van de Oise in sector 1 (zie pagina 12), de belangrijkste mijlpalen voor de aanleg van het Kanaal Seine-Noord-Europa?

In sector 1, die 18 kilometer kanaal in de Oise tussen Compiègne en Passel omvat, werd de opdracht voor de bouw van de sluis van Montmacq-Cambronne-Lès-Ribécourt gegund en werden de werken voor de milieucompensaties verdergezet. Voor de sectoren 2, 3 en 4 tussen Passel en Aubencheul-au-Bac hebben we voorbereidende werken uitgevoerd, archeologische onderzoeken verdergezet, vooruitgang geboekt wat de grondaanleg betreft en een eerste werkkade gebouwd aan het Canal du Nord. We merken ook op dat de Conseil National de Protection de la Nature (Franse Nationale Raad voor Natuurbescherming) in juni een gunstig advies met voorbehoud heeft uitgebracht in het kader van de goedkeuringsprocedure voor de milieuvergunning. Een ander hoogtepunt was de certificering "HQE Infrastructures Durables®" die we in november kregen van Certivea na een audit van de ontwerpfase voor de sectoren 2 tot 4. Daarnaast werd het overleg op verschillende manieren verdergezet, waarbij het ritme van één bijeenkomst per dag werd aangehouden - aanwezigheid op de markten, kanaaltochten, openbare bijeenkomsten, ontmoetingen met landbouwers - en een beleid werd uitgewerkt om het toerisme rond het toekomstige kanaal Seine-Nord Europe te bevorderen.



Informatiestand in de Somme

©SCSNE

Welke belangrijke nieuwe mijlpalen brengt 2024?

De bouwwerken in sector 1 zullen in een stroomversnelling komen, in het bijzonder met de start van het de werken aan de sluis van Montmacq. Voor de sectoren 2, 3 en 4 zal in 2024 de milieuvergunningsprocedure worden afgerond en zullen de eerste werven van start gaan. Daarnaast zullen we geleidelijk het eind 2023 ondertekende samenwerkingshandvest met Entreprises Fluviales de France implementeren. Dit heeft tot doel het gebruik van de binnenvaart bij werken voor de aanleg van het kanaal te ontwikkelen.



Afsplitsing van de Oise en de bouw van de eerste bruggen

©JCHecquet

STAND VAN ZAKEN VAN DE UITROL VAN SEINE-SCHELDE IN HAUTS-DE-FRANCE EN HET SEINEBEKKEN ...



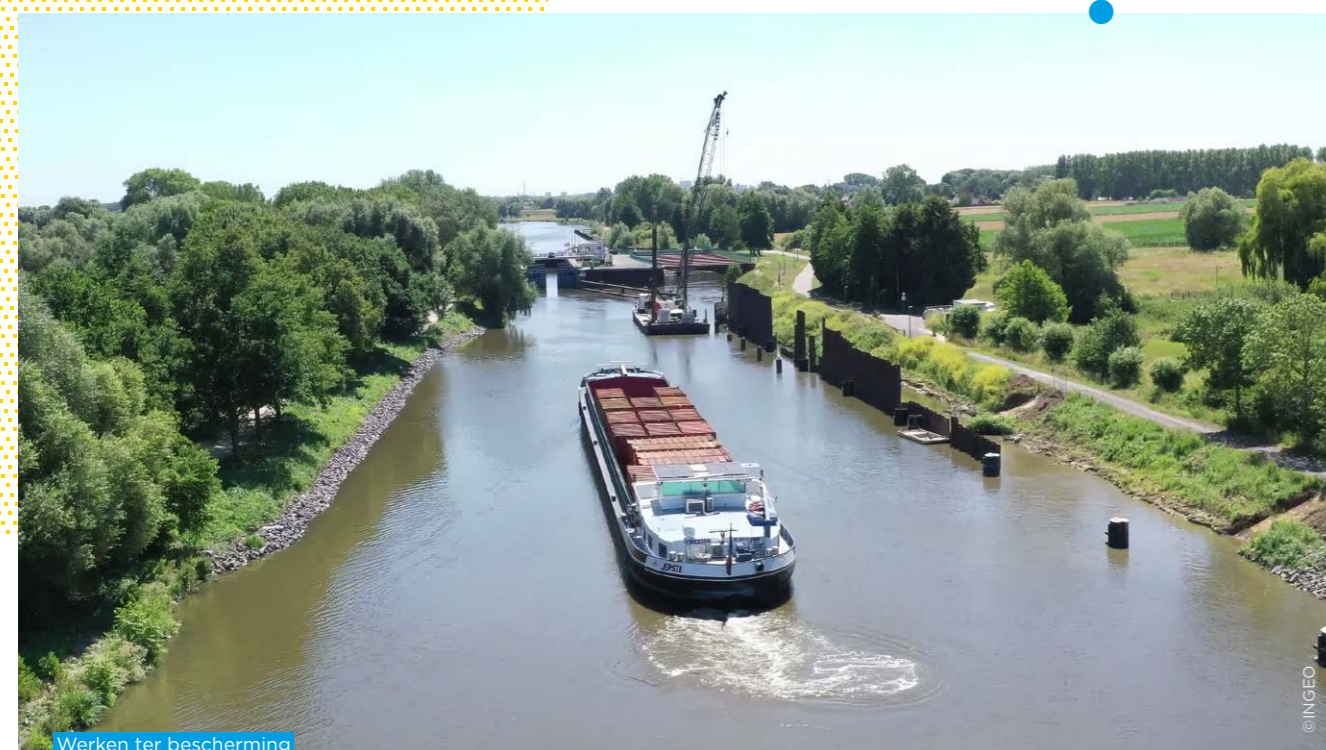
... met **Olivier Matrat**, adjunt territoriaal directeur Nord-Pas-de-Calais van Voies navigables de France (VNF) en beheerder van het EESV Seine-Schelde

Wat zijn in 2023 de belangrijkste mijlpalen voor de uitrol van Seine-Schelde in de regio Hauts-de-France?

We zijn bijna klaar met de herkalibrering van de Deûle, een werf die in 2015 van start ging, nu de derde baggercampagne afgerond is. Nu de werken aan de Leie gestart zijn, is de behandeling van de voornaamste waterwegen al goed opgeschoten. We concentreren ons nu op meer specifieke werken: het verlengen en verdubbelen van sluisen, zwaaikommen, aanmeerzones... In 2023 zijn we begonnen met de werken om de sluis van Quesnoy-sur-Deûle te verlengen van 110 tot 145 meter, net zoals voor alle andere sluisen binnen het bekken van Nord-Pas de Calais. Tegelijk hebben we voorbereidende studies uitgevoerd voor de verdubbeling van de sluis van de Fontinettes in Arques. Tot slot werd het jaar gekenmerkt door de ingebruikname van het nieuwe platform voor de transit en het drogen van slib in Wambrechies, in de buurt van Rijsel. Dit is een grote stap voorwaarts voor de lokale circulaire economie, aangezien de site het slib uit de kanalen klaarmaakt, zodat het kan worden gebruikt om bijvoorbeeld beton te maken. We bereiden ons voor op de toekomst!



Nieuw platform voor de transit en het drogen van slib in Wambrechies



Werken ter bescherming van de oever van de Deûle



Werken aan de stuw van La Cave

Welke belangrijke nieuwe mijlpalen brengt 2024?

Voor dit jaar staat ook de tweede baggercampagne gepland op het Franse deel van de Grensleie, tussen Deûlemont en Méné. En de tweede fase van het project om de sluis in Quesnoy-sur-Deûle te verlengen zal ook worden opgestart. Daarnaast zullen we tegen 2026 geleidelijk aan de afstandsbediening voor de sluisen met groot gabarit invoeren en studies uitvoeren voor de aanleg van de zwaaikommen, aanmeerzones en sluiscolken die in de masterplannen, opgesteld in overleg met de lokale spelers, als prioriteiten werden aangemerkt.

En wat waren in 2023 in het Seinebekken, behalve van de voltooiing van het regeneratieprogramma voor de vier secundaire sluisen van de Seine stroomopwaarts (zie pagina 10), de belangrijkste mijlpalen voor de uitvoering van Seine-Schelde?

Ter hoogte van Seine stroomopwaarts werden de moderniseringswerken voor de stuw van Varennes afgerond en werd de opdracht voor de werken aan de stuw van Beaulieu gegund. Ter hoogte van Seine stroomafwaarts, in Port-Mort/Notre-Dame de la Garenne, werden de werken voor de renovatie van het kofferdamsysteem afgerond en de renovatie van sluis nr. 3 voltooid. In de loop van het jaar voltooiden we ook de renovatie van sluis nr. 2 in Méricourt en de civiele werken aan de stuw van Andrésy, de modernisering van de grote sluis en de beveiliging van de kleine sluis in Bougival, en het eerste deel van de werken voor de versteviging van de dijk van Croissy-sur-Seine. Daarnaast werd een nieuwe opdracht voor bewegwijzering en gebruikersdiensten gegund. In de Oise ten slotte heeft het Magéo-project om de Oise tussen Compiègne en Creil aan het Europees gabarit aan te passen een belangrijke mijlpaal bereikt met de indiening van het dossier voor de aanvraag van een milieuvergunning.

Welke belangrijke nieuwe mijlpalen brengt 2024?

In de regio Oise hopen we tegen het einde van het jaar een milieuvergunning te krijgen voor Magéo. Ter hoogte van Seine Stroomopwaarts voeren we het tweede deel uit van de werken om de dijk van Croissy te verstevigen. We zullen ook starten met de werken aan de vispassages van de stuw van Port-Mort en met de studies rond het projectbeheer voor de stuw van Denouval. Dit jaar zullen ook de werken in Méricourt worden afgerond, wat betekent dat we de hele sluis weer in gebruik kunnen nemen. Ter hoogte van de Seine stroomopwaarts heropenen we ook de hoofdsluis van Evry, die gerenoveerd en gemoderniseerd werd.



Sluis nr. 2 in Méricourt werd gerenoveerd

seine SCHELDE

HET GROOTSTE BINNENVAART
PROJECT VAN EUROPA

Blijf op de hoogte van het nieuws over het netwerk:

seine-schelde.eu

 Réseau Seine-Escaut



SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE



Medegefinancierd door
de Europese Unie