



HET GROOTSTE BINNENVAART
PROJECT VAN EUROPA

ACTIVITEITEN- RAPPORT

2024

EESV
Seine-Schelde



Medegefinancierd door
de Europese Unie

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 binnenvaartverbinding, het kanaal Seine-Nord Europe, en de modernisering en regeneratie van bestaande waterwegen.

Het netwerk zal het Europese transportaanbod versterken met zijn 1.100 km aan waterwegen, geschikt voor schepen met groot gabarit, en zo intermodaliteit en innovatie bevorderen. 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, de Franse republiek, het AFITF (Frans agentschap voor de financiering van transportinfrastructuur), de waterwegbeheerders, 4 Franse regio's (Grand Est, Hauts-de-France, Île-de-France, Normandië) en 2 Belgische gewesten (Vlaanderen en Wallonië), de departementen en de intercommunes. De operationele coördinatie is in handen van het Europees economisch samenwerkingsverband (EESV) Seine-Schelde, waarin 4 partners samenwerken:





AAN HET WOORD ... GILLES RYCKEBUSCH

Directeur van het EESV Seine-Schelde en Territoriaal Directeur
Nord Pas-de-Calais van Voies navigables de France



2024 was een bijzonder jaar voor ons netwerk. Na de inwerkingtreding van de nieuwe TEN-T-verordening, is de corridor Noordzee-Middellandse Zee (NSMED) samengevoegd met de corridor Rijn-Alpen tot de corridor Noordzee-Rijn-Middellandse Zee (NSRM). Deze ontwikkeling geeft Seine-Schelde een nieuwe dimensie en versterkt zijn rol als essentiële schakel in het trans-Europese transportnetwerk.

Ik wil Peter Balázs, coördinator van de NSMED-corridor, bedanken voor zijn voortdurende steun. Ik wil ook de inzet van Pawel Wojciechowski, coördinator van de NSRM-corridor, benadrukken. Vanaf het begin van zijn mandaat heeft hij ons met zijn aanwezigheid geëerd bij verschillende gelegenheden en heeft hij aanvaard om als hoofdgetuige van dit activiteitenverslag op te treden.

De Europese Commissie heeft Seine-Schelde een vijfde subsidie toegekend van 300 miljoen euro voor de periode 2024-2027. Als onderdeel van de Connecting Europe Facility brengt dit de financiële steun van de Europese Unie sinds de start van het project op bijna 1,8 miljard euro. We zijn blij met deze zeer substantiële investering en deze hernieuwde toewijding, hoewel we weten dat als we onze ambities willen waarmaken, aan onze behoeften willen voldoen en ervoor willen zorgen dat we onze deadlines halen,

deze investering de komende jaren zal moeten worden uitgebreid en versterkt.

We zijn ons bewust van de bijzondere context en de grote uitdagingen, met name op budgettair vlak, waarmee de EU en haar lidstaten momenteel te maken hebben. We weten echter ook hoe belangrijk Seine-Schelde is voor onze gemeenschappelijke toekomst en oplossingen met zich meebrengt voor de uitdagingen van deze XXI^{ste} eeuw. Daarom zijn we vastberadener dan ooit om verder te gaan. Dankzij de extra mijlpalen die we in 2024 hebben bereikt, krijgt het netwerk steeds meer vorm in Frankrijk en België en begint het echt tot leven te komen. Het verzamelt al een gemeenschap van spelers en creëert een dynamiek van vooruitgang op lokaal, nationaal en internationaal niveau.

Toch zijn we nog maar halverwege de weg. We moeten de aanleg van infrastructuur en de uitbouw van binnenvaartdiensten in de regio's voortzetten. Tegelijkertijd moeten we samenwerken met al onze belanghebbenden om het netwerk tot een succes te maken. Dit vereist dat we de komst ervan anticiperen en voorbereiden, zodat we de voordelen voor de economie en de samenleving maximaal kunnen benutten. We zullen ons uiterste best doen, morgen net als gisteren, met vastberadenheid en enthousiasme.



INTRODUCTIE DOOR GILLES RYCKEBUSCH

p. 5

ONTMOETING MET PAWEL WOJCIECHOWSKI

p. 6

HOOFDSTUK 1: EEN ALGEMENE MOBILISATIE OM VAN SEINE-SCHELDE EEN SUCCES TE MAKEN

p. 8

Een sterke collectieve dynamiek

p. 9

Een globale visie op de exploitatie en het dienstenaanbod

p. 12

Een valorisatie van de uitgevoerde werkzaamheden

p. 13

Een versnelling van de informatie- en overlegprocedures

p. 14

HOOFDSTUK 2: NIEUWE MIJLPALLEN DIE VAN SEINE-SCHELDE EEN WERKELIJKHEID MAKEN

p. 16

De uitrol van Seine-Schelde in Vlaanderen...

p. 17

De uitrol van Seine-Schelde in Wallonië...

p. 18

De uitvoering van het kanaal Seine-Nord Europe...

p. 19

De uitrol van Seine-Schelde in
Hauts-de-France en het Seinebekken...

p. 20

VOORUITZICHTEN 2025

p. 22

SITUATIEKAART VAN HET SEINE-SCHELDENETWERK

p. 23



ONTMOETING MET PAWEŁ WOJCIECHOWSKI

Coördinator van de trans-Europese transportcorridor Noordzee-Rijn-Middellandse Zee

Na de goedkeuring van de nieuwe regelgeving voor het trans-Europese transportnetwerk (TEN-T), heeft de Europese Commissie in september 2024 nieuwe Europese coördinatoren aangesteld voor de negen corridors van het TEN-T. Onder hen: Paweł Wojciechowski, die verantwoordelijk is voor de corridor Noordzee-Rijn-Middellandse Zee, waar het Seine-Scheldenetwerk nu ook deel van uitmaakt.



Waarom de corridors Rijn-Alpen en Noordzee-Middellandse Zee samenvoegen tot de corridor Noordzee-Rijn-Middellandse Zee?

De ontwikkeling van de nieuwe corridor Noordzee-Rijn-Middellandse Zee weerspiegelt de strategische visie van de EU op een efficiënter, beter verbonden en duurzamer transportnetwerk in heel Europa. Het besluit om de twee corridors van het kernnetwerk Noordzee-Middellandse Zee en Rijn-Alpen samen te voegen tot één Europese vervoerscorridor in het kader van de herziene TEN-T-verordening, komt tegemoet aan verschillende praktische en logistieke uitdagingen en verbetert tegelijkertijd de algemene samenhang en functionaliteit van de Europese vervoersinfrastructuur. Een van de belangrijkste doelstellingen van de Europese transportcorridors is ervoor te zorgen dat de planning van de infrastructuur aansluit op de werkelijke operationele behoeften, en tegelijkertijd een systeem te bevorderen dat naadloos vervoer mogelijk maakt tussen verschillende modaliteiten – zoals spoor, weg en binnenvaart

– op belangrijke routes die essentieel zijn voor de Europese handel en connectiviteit. De twee vorige corridors, Noordzee-Middellandse Zee en Rijn-Alpen, hadden veel gemeenschappelijke punten. Beiden hebben een cruciale rol gespeeld in de ontwikkeling van de Noord-Zuid-transportroutes die het gebied van de Noordzee verbinden met Zuid-Europa in het westelijke deel van de Middellandse Zee. Ze hadden ook kritieke stedelijke knooppunten, havens en vergelijkbare overlappende vervoersstromen. De integratie van deze corridors in het nieuwe kader van het TEN-T was een logische en proactieve stap. Ze ondersteunt de bredere doelstellingen van de EU om een homogeen en interoperabel transportnetwerk te creëren dat op een duurzame manier, zowel economisch als ecologisch, kan voldoen aan de huidige en toekomstige transportbehoeften. De structuur met één corridor versterkt niet alleen de coördinatie, maar stelt de lidstaten ook in staat om de plannings- en uitvoeringsprocessen voor infrastructuurverbeteringen te stroomlijnen en tegelijkertijd de groene en digitale transitie in de Europese transportsector te bevorderen.

Welke rol speelt deze nieuwe corridor in het trans-Europese transportnetwerk en welk verschil zal de aanleg ervan maken?

Terwijl het TEN-T negen even belangrijke corridors omvat die zijn ontworpen om als een geïntegreerd netwerk te functioneren, neemt de corridor Noordzee-Rijn-Middellandse Zee een belangrijke positie in binnen het trans-Europese transportnetwerk vanwege zijn geografische ligging, aangezien deze corridor enkele van de economisch sterkste regio's en dichtstbevolkte stedelijke centra in Europa met elkaar verbindt. De corridor strekt zich uit over acht Europese landen:



Sluis van Hensies op het kanaal Condé-Pommeroeul

Ierland, Nederland, België, Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, Zwitserland en Italië. Hij verbindt regio's die bijdragen aan een groot deel van de economie van de EU. Belangrijke economische gebieden zoals de regio Île-de-France, het Rijn-Ruhrgebied, de Randstad en de industriële regio's van Noord-Italië maken allemaal deel uit van deze corridor. Alleen al de regio Île-de-France droeg in 2021 meer dan 760 miljard euro bij aan de economie van de EU, gevolgd door de Noord-Italiaanse regio Lombardije met een bijdrage van 403 miljard euro¹. Deze nieuwe corridor versterkt de veerkracht van de Europese toeleveringsketen door de verbinding tussen de belangrijkste productie- en consumptiecentra te verbeteren. De havens aan de Noordzee en de Middellandse Zee zijn van vitaal belang voor de handel en deze corridor zorgt voor efficiënte en duurzame verbindingen met het Europese binnenland, wat cruciaal is om verstoringen van wereldwijde toeleveringsketens te beheersen.

“HET SEINE-SCHULDENETWERK IS EEN ZEER STRATEGISCH ELEMENT VAN HET TEN-T, VOORAL NU HET DEEL UITMAAKT VAN DE NIEUWE CORRIDOR NOORDZEE-RIJN-MIDDELLANDSE ZEE.”

Hoe bekijkt u als Europees coördinator het Seine-Scheldenetwerk?

Het Seine-Scheldenetwerk is een zeer strategisch element van het TEN-T, vooral nu het deel uitmaakt van de nieuwe corridor Noordzee-Rijn-Middellandse Zee. Naar mijn mening is dit netwerk essentieel om de efficiëntie en duurzaamheid van het goederenvervoer in Europa te verbeteren. Zodra de belangrijkste component – het kanaal Seine-Nord Europe – is voltooid, zal het netwerk een directe binnenvaart met hoge capaciteit bieden tussen het Seinebekken in Frankrijk en het Scheldebekken in België en Nederland, waardoor het goederenverkeer tussen belangrijke economische centra zoals Parijs en de Noordzeehavens wordt vergemakkelijkt.



¹ Eurostat – Regions in Europe – 2023 edition – Economy, Gross Domestic Product.

1 EEN ALGEMENE MOBILISATIE OM VAN SEINE-SCHELDE EEN SUCCES TE MAKEN

Terwijl ze de uitrol van Seine-Schelde in Frankrijk en België blijven coördineren (zie pagina 16), zetten de leden van het EESV zich voortaan in om de economische, sociale en milieukundige impact te optimaliseren. Een terugblik op de verschillende vormen van deze mobilisatie in 2024.

Verbreding van het kanaal Nimy-Blaton-Péronnes

© SPW-DTJM-DGIT-PM-Warnier

Nu Seine-Schelde een realiteit wordt in de regio's, besteden de leden van het EESV steeds meer tijd aan een essentieel onderdeel van hun opdracht: **ervoor zorgen dat het netwerk al zijn beloften nakomt en de visie en ambities waarmaakt die het belichaamt.** Want dit is niet zomaar een uitzonderlijk infrastructuurproject: het biedt **oplossingen voor hedendaagse uitdagingen en zal een grote economische-, sociale- en milieupact hebben.** Enerzijds is het de bedoeling om een nieuw multimodaal, performant en duurzaam transportaanbod op te zetten in het hart van Europa om de regionale ontwikkeling te ondersteunen. Anderzijds is de ambitie om de grote veranderingen te ondersteunen die verbonden zijn met de ecologische transitie die momenteel binnen de EU plaatsvindt. Deze tweeledige doelstelling werd nog belangrijker in 2024, met de integratie van Seine-Schelde in de grote TEN-T-corridor Noordzee-Rijn-Middellandse Zee, waardoor de strategische rol ervan in het Europese transportbeleid wordt versterkt. Sinds enkele maanden zetten De Vlaamse Waterweg nv (DVW), de Service public de Wallonie (SPW), Voies navigables de France (VNF) en de Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) zich meer dan ooit in om van het netwerk een succes te maken.

Een sterke collectieve dynamiek

Seine-Schelde is actief in zes regio's in Frankrijk en België en zijn succes is in de eerste plaats te danken aan het vermogen van de leden van het EESV om een dynamisch team van hoge kwaliteit samen te stellen. Hun jarenlange samenwerking sinds de lancering van het project heeft sterke banden tussen hen gesmeed, die garant staan voor vlotte en vruchtbare uitwisselingen.

Deze banden werden in 2024 bijvoorbeeld geïllustreerd door **een seminar in Wallonië, dat medewerkers van de SPW en de SCSNE samenbracht.** Dit initiatief volgde op de voltooiing, in 2023, van een grootschalige stadsvernieuwingproject die was ingepland in het kader van de uitvoering van Seine-Schelde: de vernieuwde doortocht van de Schelde door de stad Doornik. Het seminar was gewijd aan het voorbeeldige informatie- en overlegwerk dat de SPW heeft verricht tijdens dit grootschalige project, dat onder andere werd gekenmerkt door de afbraak en heropbouw van de beroemde Pont des Trous. Dankzij deze uitwisseling van ervaring en best practices kan de SCSNE de aanpak verrijken die het in Frankrijk hanteert om de bouw en ingebruikname van het kanaal Seine-Nord Europe te ondersteunen.

Bijeenkomst van het team "Partenariat et Territoires" van de SCSNE bij de SPW in Doornik



© SCSNE

De samenwerking tussen de leden van het EESV Seine-Schelde is zo hecht dat ze nu samen moeilijkheden aanpakken. Dit werd aangetoond door het beheer van een onvoorziene situatie door VNF en de SPW, die kort na de inauguratie eind 2023 van het kanaal Condé-Pommeroeul optrad. De heropening van dit kanaal is een belangrijke stap in de uitrol van het netwerk. Maar bevaarbaarheidstests onthulden een moeilijk bevaarbaar gebied als gevolg van sedimentafzettingen. VNF en de SPW brachten vervolgens hun technische en hydraulische experts samen om de oorzaken van het fenomeen te onderzoeken en met oplossingen te komen die het probleem permanent zouden oplossen. Deze besprekingen leidden tot de planning van extra baggerwerken in het voorjaar van 2024. De twee partners besloten op 29 juli om opnieuw scheepvaart toe te laten voor een proefperiode van zes maanden. Ze besloten ook dat aan het einde van deze testfase, het kanaal Condé-Pommeroeul opnieuw zou kunnen worden gesloten om de sedimentatie te meten, de doeltreffendheid van de genomen maatregelen om de sedimentatie te verminderen te beoordelen en om deze zo nodig aan te vullen met andere maatregelen. De uitdaging was om ervoor te zorgen dat deze waterweg binnen een jaar volledig operationeel zou zijn.

Wetlands als milieucompensatie
langs het Kanaal Condé-Pommeroeul



© Philippe Houzé © VNF

Een vruchtbare dialoog met de Europese Unie

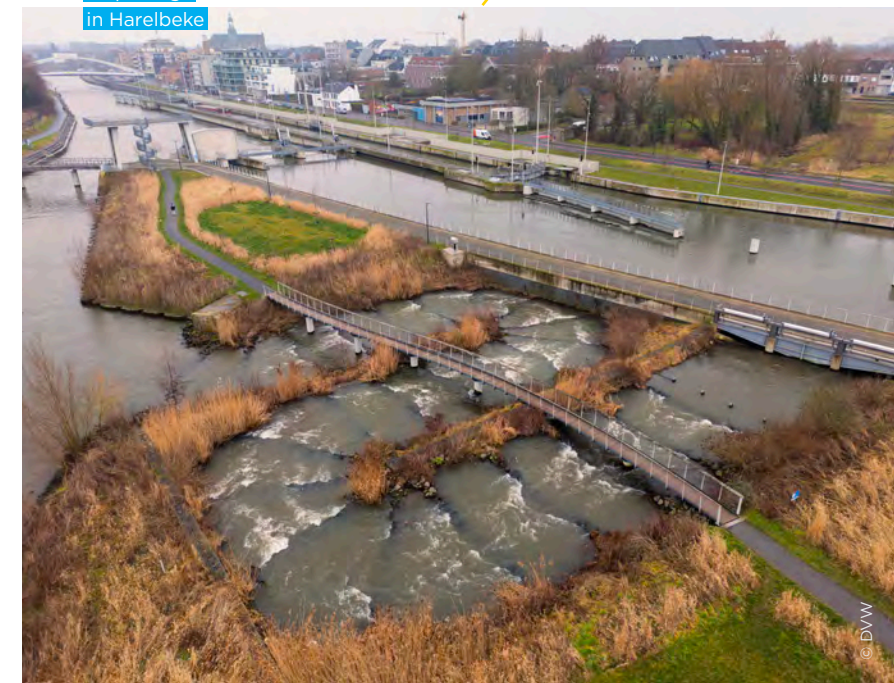
Zodra hij was aangesteld als coördinator van de nieuwe trans-Europese vervoerscorridor Noordzee-Rijn-Middellandse Zee, woonde Pawel Wojciechowski een aantal vergaderingen en evenementen bij die gelinkt waren aan Seine Schelde. Zo was hij aanwezig bij de inhuldiging van de sluizen van Méricourt op de Seine, na vier jaar werk onder leiding van VNF, en nam hij deel aan de Raad van Toezicht van de SCSNE. Deze aanwezigheid onderstreept het belang van de relatie tussen de leden van het EESV en hun Europese tegenhangers in de collectieve dynamiek ten gunste van het netwerk. In 2024 werkten ze samen aan de herziening, die op 10 juli officieel werd goedgekeurd, van het Uitvoeringsbesluit dat in 2019 werd ondertekend met de Europese Commissie en dat dient als roadmap voor de ontwikkeling van Seine-Schelde. Dit was een gelegenheid om de tijdlijn voor de voltooiing van de verschillende secties van het netwerk bij te werken en de reikwijdte ervan uit te breiden door nieuwe secties toe te voegen, zoals de toekomstige riviervverbinding Bray-Nogent stroomopwaarts

van het Seinebekken. Naast het operationele belang vormde de herziening van het Uitvoeringsbesluit een officiële herinnering aan de ambities van Seine-Schelde en aan de blijvende steun van Europa. Het is een projectie voor de toekomst die toelaat om beter te anticiperen en de ingebruikname van het netwerk beter voor te bereiden.



De kwaliteit van het collectieve werk binnen het EESV Seine-Schelde is verzekerd door de verwerving van vaardigheden die rechtstreeks verband houden met de uitrol van het netwerk. In Vlaanderen gaat het bijvoorbeeld om de bouw van vijf vispassages om trekvis de kans te geven de rivieren op en af te zwemmen: vier op de Leie (in Sint-Baafs-Vijve, Harelbeke, Menen en Merelbeke) en één op de Boven-Schelde (in Kerkhove). Drie van de vispassages zijn al gebouwd. In de loop der tijd hebben de teams van DVW aanzienlijke expertise ontwikkeld in het ontwikkelen van deze systemen, en hebben ze geleerd om ze aan te passen aan de locaties waar ze worden geïnstalleerd. En ze aarzelen niet om deze expertise te delen met hun contacten bij de SPW, VNF en de SCSNE. Deze extra vaardigheden worden aangevuld door technologische innovaties. DVW boekte in 2024 vooruitgang in de ontwikkeling van twee digitale tools, in samenwerking met gespecialiseerde partners. Een daarvan is een model voor het beheer van het scheepvaartverkeer op de Leie. De andere tool is een systeem om de veerkracht van een project bij klimaatverandering te beoordelen. Zodra deze tools klaar zijn, wil DVW ze voorleggen aan de andere leden van het EESV en met hen de mogelijkheid bespreken om het toepassingsgebied ervan uit te breiden tot het Seine-Scheldenetwerk.

Vispassage
in Harelbeke



© DVW



Bezoek aan de haven van Rotterdam door deskundigen van de werkgroep "alternatieve brandstoffen" van het EESV Seine-Schelde

Een globale visie op de exploitatie en het dienstenaanbod

Om de impact van Seine-Schelde te maximaliseren, zetten de leden van het EESV zich in om een netwerk op te bouwen waarvan de exploitatie en het dienstenaanbod niet alleen efficiënt, maar ook coherent en interoperabel zijn. Met dit in gedachten hebben ze **sectoroverschrijdende werkgroepen opgezet voor een aantal onderwerpen, waaronder waterbeheer en alternatieve brandstoffen**. Deze transversale werkzaamheden zijn in 2024 gevorderd.

Er werd bijvoorbeeld een aanbestedingsprocedure gestart voor een eerste studie over het waterbeheer op het niveau van het Seine-Scheldenetwerk. Het doel is om de balans op te maken van bestaande initiatieven op dit gebied in de zes regio's die door het netwerk worden doorkruist en om gebieden te identificeren die voor verbetering vatbaar zijn.

Het jaar stond ook in het teken van de lancering van een vergelijkende technische, economische en milieustudie naar alternatieve brandstoffen. Tegen een achtergrond van intensievere inspanningen om klimaatverandering tegen te gaan, zal Seine-Schelde een aanzienlijke bijdrage leveren aan de belangrijkste doelstelling van de Europese Green Deal: koolstofneutraliteit tegen 2050. Het onderzoek naar alternatieve brandstoffen maakt deel uit van deze context. Het doel is om op basis van een inventarisatie van bestaande faciliteiten te bepalen welke brandstoffen en tank- en oplaadoplossingen de voorkeur zullen krijgen op het netwerk. Vervolgens wordt een stappenplan opgesteld om deze oplossingen op elk niveau te implementeren: technisch, administratief, regelgevend en financieel. Er zijn vele uitdagingen. Denk hierbij aan het garanderen van de betrouwbaarheid en concurrentiekracht van de binnenvaart, het voorbereiden van het netwerk op de behoeften van de komende decennia, en het waarborgen van de compatibiliteit en interoperabiliteit van technologieën. De oprichting van tankstations voor biobrandstoffen (bepaald volgens een methodologie die is ontwikkeld en getest in het Seinebekken, waarbij de verwachte evolutie van de binnenvaartvloot en haar motoren in kaart wordt gebracht), evenals de zones voor de productie van alternatieve brandstoffen, zal ook bijdragen aan de ontwikkeling van nieuwe vaardigheden en activiteiten rond het Seine-Scheldebekken.

Vervoer van waterstofcontainers bij de BCTN-terminal in Rotterdam



Schip op waterstof bij de BCTN-terminal in Rotterdam



De sociaaleconomische impact van het netwerk, een cruciaal thema

De eerste volledige sociaaleconomische balans van Seine-Schelde dateert van 2021. Deze werd opgesteld namens het EESV onder leiding van de teams van VNF, in samenwerking met die van de SPW, DVW en de SCSNE. De balans evalueert de effecten van het netwerk op twee tijdshorizonnen, 2035 en 2070, met inachtneming van het volledige bereik en de gelanceerde programma's. De resultaten omvatten bijvoorbeeld 25% meer binnenvaartverkeer tegen 2035, 2,3 miljoen minder vrachtwagens op de wegen vijf tot tien jaar na de ingebruikname van het netwerk, en een geschatte impact van 144 miljoen euro op het beheer van overstromingen. In 2024 bespraken de leden van het EESV de mogelijkheid om deze balans uit te breiden door de impact van het netwerk ruimtelijk weer te geven. Dit zou het mogelijk maken om de komst ervan beter voor te bereiden door een preciezer beeld te geven van de impact op de regio's op middellange en lange termijn.



+ 25% van het verkeer via waterwegen vanaf 2035



2,3 MILJOEN minder vrachtwagens op de weg



144 MILJOEN euro aan besparingen in overstromingsbeheer

Een waardering van de uitgevoerde werkzaamheden

Seine-Schelde is al enkele jaren meer dan alleen een project. Met de bouw-, renovatie- en moderniseringsprojecten van DVW, de SPW, VNF en de SCSNE wordt dit geleidelijk aan een werkelijkheid. De leden van het EESV vertrouwen op deze opeenvolgende operaties om het netwerk en zijn impact te promoten. **Op deze manier stimuleren ze het ontstaan van gemeenschappen van spelers en een ontwikkelingsdynamiek rond Seine-Schelde.**

De ingebruikname op 11 oktober 2024 van de gemoderniseerde sluizen van Méricourt in Frankrijk, aan de Seine in het departement Yvelines, illustreert deze aanpak. Het was het einde van een van de grootste projecten die VNF de afgelopen jaren heeft uitgevoerd, met financiële steun van de Europese Unie en de regio Île-de-France. De werkzaamheden, die werden gestart als onderdeel van het Seine-Scheldeproject, duurden vier jaar. Het doel was om twee sluizen uit de jaren 1960 betrouwbaarder te maken en tegelijkertijd een van de twee sluizen te verlengen. Er is ook een nieuwe controlekamer voor

de sluis (en stuw) gebouwd en er zijn verbeteringen voor de gebruikers geïnstalleerd (waaronder drijvende bolders om het aanmeren te vergemakkelijken). De sluizen van Méricourt kunnen nu konvooien tot 180 meter lang ontvangen.

Zoals bij de opening werd benadrukt, zijn dit strategische punten voor de Europese binnenvaart. Het sluizencomplex van Méricourt ligt op 60 kilometer van Parijs, op een binnenvaartverbinding met de grote zeehavens Rouen en Le Havre. In 2023 passeerden er 7,5 miljoen ton goederen (het equivalent van 375.000 vrachtwagens op de weg), evenals 13.560 toeristische schepen met meer dan 195.000 passagiers.

De werkzaamheden aan de twee sluizen zullen het beheer van dit verkeer optimaliseren. Ze zouden het ook moeten verhogen door de rivier een concurrentievoordeel te geven, wat een modale verschuiving van de weg naar het water zal stimuleren. Dit zal een positief effect hebben op de economische activiteit en werkgelegenheid. Het zal ook leiden tot een aanzienlijke vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, luchtvervuiling en lawaai, en het vlotter en veiliger maken van het wegvervoer.



Sluizencomplex van Méricourt

© VNF - Wes Chmolt



Sluis van Obourg

© SPW-DTIN-DGIT-PM Warpie

Spotlights op de toekomstige sluis in Obourg

De leden van het EESV Seine-Schelde wachten niet altijd op de inauguraties om het netwerk en de impact ervan onder de aandacht te brengen; soms doen ze dit al bij de start van een bouwproject. Dat deed de SPW op 9 oktober 2024 toen ze, in aanwezigheid van de vertegenwoordiger van de Waalse minister van Mobiliteit en Infrastructuur, het startschot gaf voor de bouw van een grote sluis in Obourg, in de buurt van Bergen. Deze werken, die in 2027 voltooid

zullen zijn, worden medegefinancierd door de Europese Unie en Wallonië. Het project omvat de bouw van een nieuwe sluis van 12,5 bij 149 meter. Die komt naast de bestaande sluis voor schepen met een laadvormogen van 1.350 ton en een lengte van 96 meter. Als de tweede sluis in gebruik is, kunnen schepen van 2.000 ton uit Frankrijk gebruikmaken van het kanaal Condé-Pommeroeul. Ze zullen toegang krijgen tot de scheepslift van Strépy-Thieu, die al een capaciteit van 2.000 ton heeft. Naast deze capaciteitsverhoging zijn er ook renovaties gepland voor de oude sluis in Obourg, die in bedrijf zal blijven. Er zal ook een zwaikom worden gebouwd, wat essentieel is om langere schepen te laten keren. Na het oversteken stroomopwaarts van de site. Bij de opstart van de werf werd aangegeven dat de werken het concurrentievermogen van de binnenvaart op de route aanzienlijk zullen verbeteren en een modale verschuiving van het transport van de weg naar het water zal stimuleren. Het resultaat zijn economische, sociale en milieuvoordelen.

Een versnelling van de informatie- en overlegprocedures

Terwijl Seine-Schelde vorm krijgt in Frankrijk en België, intensiveren de leden van het EESV de informatie en het overleg over het project. Deze initiatieven, die veel verder gaan dan het regelgevingskader, hebben twee hoofddoelen. De eerste is het verhogen van het draagvlak van het netwerk in de regio's die het bedient en het informeren van het grote publiek. De tweede is om toekomstige gebruikers van het netwerk aan te moedigen om aan de slag te gaan, zodat ze ten volle kunnen profiteren van de komst ervan, en om hen vervolgens passend advies en ondersteuning te bieden. In 2024 hebben DVW, de SPW, VNF en de SCSNE hun inspanningen op deze twee gebieden verder opgevoerd en hun initiatieven vermenigvuldigd.

In Vlaanderen lanceerde DVW een programma om 14 rustplaatsen aan te leggen langs 45 kilometer van de Leie. Zij zullen ook dienst doen als informatiepunten over de Seine-Schelde. Het programma wordt uitgevoerd in samenwerking met de betrokken gemeenten, die participeren bij het ontwerp van de rustplaatsen. Op 16 mei vond ook de tweede vergadering plaats van de leden van het platform eNES – Economisch Netwerk Seine-Schelde. Sinds zijn oprichting informeert dit platform toekomstige Vlaamse gebruikers over de implementatie van het netwerk en stelt het hen in staat om mee te denken voordat het in gebruik wordt genomen, om het gebruik ervan te optimaliseren en de modal shift te versnellen. Een ander opmerkelijk initiatief van 2024: op 24 september werd het Charter van de Regio voor het Kanaal Roeselare-Leie ondertekend door de gemeenten, de provincie en de economische spelers. Het bundelt de visie en ambities van de regionale partners voor de aanpassing van het kanaal naar klasse Va, gepland als onderdeel van de uitvoering van het Seine-Scheldeproject.



Regionale partners ondertekenen overeenkomst om toerisme te promoten op het Kanaal Seine-Noord-Europa

© Remi Feuilletois Hauts-de-France Tourisme



"Randonnée du Canal" in Pas-de-Calais

© SCSNE - Hikari

In Wallonië heeft de SPW ook uitgebreid gecommuniceerd over de voortgang van het netwerk. De editie 2024 van de Dag van de binnenvaart en de intermodaliteit, die op 1 oktober in Seraing werd georganiseerd, was bijvoorbeeld een goede gelegenheid om informatie over dit onderwerp te verstrekken. Net als het openbaar onderzoek van 45 dagen dat op 22 november van start ging na de beslissing om het milieueffectrapport voor de Seine-Scheldeprojecten te herzien.

In Frankrijk organiseerde VNF in 2024 een lokaal overleg voor de verdubbeling van de Fontinettesluis in Arques, op het kanaal Neufossé, in de regio Hauts-de-France. Van 14 oktober tot 24 november kregen omwonenden, waterweggebruikers en alle belanghebbenden de kans om hun mening te geven en bij te dragen aan de toekomst van deze infrastructuur. Er werden een aantal evenementen gepland om iedereen erbij te betrekken, waaronder een openbare startbijeenkomst en een resultatenbijeenkomst.

De SCSNE van haar kant heeft het wettelijke raadplegingsproces uitgevoerd (met een openbaar milieuonderzoek dat 76 gemeenten en 89 kilometer bestrijkt) en is tegelijkertijd blijven innoveren om het publiek bewust te maken van de komst van het kanaal Seine-Nord Europe. Naast het voortzetten van de "Randonnées du Canal" (wandelingen langs het tracé

van de toekomstige waterweg) en het voorbereiden van de opening van nieuwe Maisons du Canal (ontvangst- en informatiecentra die samen met lokale overheden zijn opgezet), heeft het een samenwerkingsovereenkomst getekend met het Franse ministerie van Onderwijs. Dit leidde tot de productie van een twintigtal infofiches: ze zijn bedoeld voor

leerkrachten geschiedenis, aardrijkskunde, bio- en natuurwetenschappen, en illustreren verschillende onderwerpen uit het lesprogramma, met het kanaal als voorbeeld.

Tegelijkertijd heeft de SCSNE zijn dialoog met economische spelers versterkt. Op 15 oktober ondertekende het een charter met Entreprises Fluviales de France, waarmee de partners zich verplichten om het succes van het kanaal Seine-Nord Europe te bevorderen

door scheepvaartbedrijven aan boord te krijgen en hen te helpen bij de voorbereiding van de opening van de nieuwe verbinding. Een paar dagen eerder, op 9 oktober, bereidde het zich voor om het kanaal als toeristische attractie te promoten door een overeenkomst te ondertekenen met Hauts-de-France Tourisme, de agentschappen Oise Tourisme, Pas-de-Calais Tourisme, Somme Tourisme en het Département du Nord. In totaal organiseerde de SCSNE in 2024 bijna 400 bijeenkomsten met een breed scala aan partners en in verschillende formats.



**MOMENTEN
VAN LOKALE
UITWISSELING**

Het Seine-Scheldenetwerk geconnecteerd met Europa

De leden van het EESV Seine-Schelde bundelen regelmatig hun krachten om over het netwerk te communiceren. In 2024 namen ze deel aan het grote Europese mobiliteitsevenement: de Connecting Europe Days. Ze werden van 2 tot 5 april in Brussel georganiseerd door de Europese Commissie, in samenwerking met het Belgische voorzitterschap van de EU. Tijdens deze dagen presenteerden ze de deelnemers de voortgangskaat van de uitvoering van Seine-Schelde in Frankrijk, Vlaanderen en Wallonië. Gilles Ryckebusch, territoriaal directeur Nord-Pas de Calais van VNF en bestuurder van het EESV Seine-Schelde, nam ook deel aan een rondetafelgesprek over de nieuwe Europese vervoerscorridor Noordzee-Rijn-Middellandse Zee, geïnitieerd door de coördinator Pawel Wojciechowski.



© VNF



2 NIEUWE MIJLPALEN DIE VAN SEINE-SCHELDE EEN WERKELIJKHEID MAKEN

Het Seine-Scheldenetwerk krijgt steeds meer vorm in alle regio's die het doorkruist. Een aantal belangrijke realisaties in 2024 getuigen hiervan, waaronder de voortzetting van de werkzaamheden voor de ontwikkeling van de Leie in Vlaanderen, de start van de bouw van de sluis van Obourg in Wallonië, de voltooiing van de eerste vier bruggen op het toekomstige kanaal Seine-Nord Europe, de vooruitgang in de werf voor de verlenging van de sluis van Quesnoy-sur-Deûle in de Hauts-de-France en de volledige heropening van de sluizen van Méricourt in het Seinebekken. Een stand van zaken:

Bouw van een van de eerste bruggen
van het kanaal Seine-Nord Europe
bij Pimprez in de l'Oise

© Jean-Christophe Hecquet

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



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

Wat waren de belangrijkste vorderingen in 2024 voor de uitvoering van Seine-Schelde in Vlaanderen?

Een aantal werven werd voortgezet, waaronder de aanleg van nieuwe natuurvriendelijke oevers ter hoogte van pand 140 van de Leie, tussen Deinze en Sint-Baafs-Vijve, en de werkzaamheden aan de kades van het kanaal Roeselare-Leie. Het jaar door waren we met bruggen bezig. Er werd verder gewerkt aan de bouw van een fiets- en voetgangersbrug over het Afleidingskanaal in Nevele. We zijn begonnen met de heraanleg van de Bospoortbrug in Halle, als onderdeel van de werkzaamheden om het kanaal Brussel-Charleroi op peil IV te brengen, en met de werkzaamheden om de wegbrug in Kuurne over de Leie te verhogen. De overspanning van de nieuwe fietsbrug in Menen werd in september geplaatst. We hebben ook een vergunning verkregen voor de vernieuwing van de Lysbrug over het kanaal Roeselare-Leie in Ingelmunster. De start van de ontwikkeling van de oeverzone in Sint-Eloois-Vijve aan de Leie, is een ander hoogtepunt van 2024. Dit is het eerste project waarbij de rivier tussen Sint-Baafs-Vijve en Harelbeke opnieuw wordt gekalibreerd.

Welke grote stappen zullen er in 2025 nog gezet worden?

2024 was een jaar van voortzetting, 2025 zal een overgangsjaar zijn. Verschillende bouwprojecten zullen hun voltooiing bereiken, zoals de bouw van de nieuwe bruggen in Menen, Nevele en Kuurne. Tegelijkertijd lanceren we nieuwe werven. We zullen het stroomopwaartse deel van pand 140 van de Leie herkalibreren om het waterbeheer te verbeteren, een vispassage aanleggen in Menen, een brug over de Leie te verhogen bij Menen en een fietsbrug te bouwen in Steenbrugge over het kanaal Gent-Oostende.

Sluizencomplex
van Sint-Baafs-Vijve



Fietsbrug in Menen



Kanaal Condé-Pommeroeul

© Ph. Houze

STAND VAN ZAKEN VAN DE UITROL VAN SEINE-SCHELDE IN WALLONIË...



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

Wat waren de belangrijkste vorderingen in 2024 voor de uitvoering van Seine-Schelde in Wallonië?

2024 was een cruciaal jaar dat gekenmerkt werd door veel belangrijke momenten. Het kanaal Condé-Pommeroeul, toegangspoort tot de Waalse ruggengraat, werd in juli heropend voor de scheepvaart, na 30 jaar gesloten te zijn geweest. Zodra het opnieuw in gebruik was, hervatte het verkeer, met gemiddeld 240 vrachtschepen per maand. In het kielzog van deze heropening hebben we twee knelpunten aangepakt op de binnenvaartverbinding van Condé-sur-l'Escaut naar Namen, met als uitdaging de route toegankelijk te maken voor Va-schepen. Enerzijds zijn we begonnen met de verbreding van het kanaal Nimy-Blaton. Anderzijds zijn we gestart met de bouw van de sluis in Obourg en het bijbehorende overslagbekken. In mei 2024 voltooiden we ook de verdiepingswerken van de sluis van Auvélais op de Samber. Hierdoor is de diepte op de rivier tussen Charleroi en Namen geharmoniseerd, waardoor de laadcapaciteit op dit traject met 10% is toegenomen.

Welke grote stappen zullen er in 2025 nog gezet worden?

We zullen in de lijn van 2024 blijven, met onder andere de lancering van de tweede van de drie fasen van de werkzaamheden aan de inrichting van het kanaal Nimy-Blaton. We zullen ook doorgaan met het moderniseren van de kunstwerken op de Beneden-Samber, zodat ze op afstand bediend kunnen worden. Vier van de acht van deze werken zijn al geüpgraded en profiteren van een uitbreiding van de bedieningstijden op deze route, waardoor de dienstverlening aan de gebruikers wordt geoptimaliseerd.



Sluis van Auvélais

© SPW-DTIM-DDT-PW-Vallée



Permanent exploitatiecentrum (PEREX) van Wallonië

© SPW-DTIM-DD

STAND VAN ZAKEN VAN DE UITVOERING VAN HET KANAAL SEINE-NORD EUROPE...



... met **Jérôme Dezobry**, Voorzitter van de Raad van Bestuur van het kanaal Seine-Nord Europe (SCSNE)

Wat waren de belangrijkste vorderingen in 2024 voor de uitvoering van het kanaal Seine-Nord Europe?

In sector 1 – die 18 kilometer kanaal in de Oise tussen Compiègne en Passel beslaat – zijn twee nieuwe mijlpalen bereikt. Enerzijds hebben we de bouw van de eerste vier bruggen over het kanaal voltooid. Anderzijds boekten we goede vorderingen met de hermeandering van de Oise, aangezien de rivier nu al meer dan een kilometer in haar nieuwe bedding stroomt. Dit creëerde ruimte voor de sluis in Montmacq-Cambronne-Lès-Ribécourt, waarvan de bouw in september is begonnen. Voor de sectoren 2, 3 en 4, tussen Passel en Aubencheul-au-Bac, was het hoogtepunt van 2024 het verkrijgen van de milieuvergunning op 9 augustus, na het indienen van de aanvraag in maart en een openbaar onderzoek. Deze vergunning stelt ons in staat om door te werken aan het hele traject, inclusief de omleiding aan de A2. Gedurende het jaar zijn we ook doorgegaan met archeologische onderzoeken en opgravingen langs de hele route. Tot nu toe is 1.200 hectare gediagnosticeerd en zijn de opgravingen begonnen. Ook de natuurinrichting gaat door. Bijna de helft van het programma voor sector 1 is voltooid, namelijk 165 hectare, en al onze voorstellen voor de andere sectoren zijn goedgekeurd.

Bouw van een vijver op een compensatiesite in le Nord



© SCSNE

Welke grote stappen zullen er in 2025 nog gezet worden?

De sluis van Montmacq-Cambronne-Lès-Ribécourt krijgt vorm, en er worden nieuwe contracten gegend, waaronder voor de aanleg van het kanaal zelf in sector 1 en voor de 25 meter hoge sluis in Oisy-le-Verger. Tegelijkertijd worden de voorbereidende werkzaamheden voortgezet, met name op het gebied van natuurinrichting. We gaan bijvoorbeeld beginnen met het planten van bomen en het herstellen van natte natuur in sectoren 2, 3 en 4.



Voltooiing van de hermeandering van de Oise en de eerste bruggen

© Jean-Christophe Heque

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



... met **Gilles Ryckebusch**, Territoriaal Directeur Nord-Pas-de-Calais van Voies navigables de France (VNF) en bestuurder van het EESV Seine-Schelde

Wat waren de belangrijkste vorderingen in 2024 voor de uitvoering van Seine-Schelde in Hauts-de-France?

We hebben vooruitgang geboekt met de verdubbeling van de Fontinettesluis in Arques, een belangrijk bouwwerk op de verbinding Duinkerke-Schelde: de eerste fase van de voorontwerpstudies is opgeleverd en de tweede is begonnen. Er is ook een nieuwe stap gezet voor de afstandsbediening van de kunstwerken, met de levering van de kantoren van de centrale bedieningspost in Waziers. Een ander hoogtepunt van het jaar was de derde baggercampagne, gelanceerd in de zomer, om de aangrenzende Leie te herkalibreren. Het jaar werd ook gekenmerkt door de voortzetting van de in 2023 begonnen werkzaamheden om de sluis van Quesnoy-sur-Deûle, op de as Deûle-Leie, te verlengen. Na de officiële ingebruikname van het kanaal Condé-Pommeroeul eind 2023 bleek bovendien uit bevaarbaarheidstesten dat de doortocht moeilijk was door sedimentafzettingen. Er moest in het voorjaar extra worden uitgebaggerd. Eind juli kon er opnieuw gevaren worden.

Welke grote stappen zullen er in 2025 nog gezet worden?

De tweede fase van de voorstudies voor de verdubbeling van de Fontinettesluis wordt opgeleverd. Dan kunnen we overgaan naar de volgende fase met de lancering van de milieustudies en de start van de regelgevende procedures. De werkzaamheden aan de sluis van Quesnoy-sur-Deûle zullen in het voorjaar een nieuwe mijlpaal bereiken met de installatie van een extra sluisdeur en tegen eind 2025 zal de verlengde sluis in gebruik worden genomen. Maar het is nog niet voorbij, want er moet nog gewerkt worden aan het pompstation en de vispassages. Op de Leie gaan we beginnen met bagger- en oeverwerken om de vaarweg te verbreden en te verdiepen.



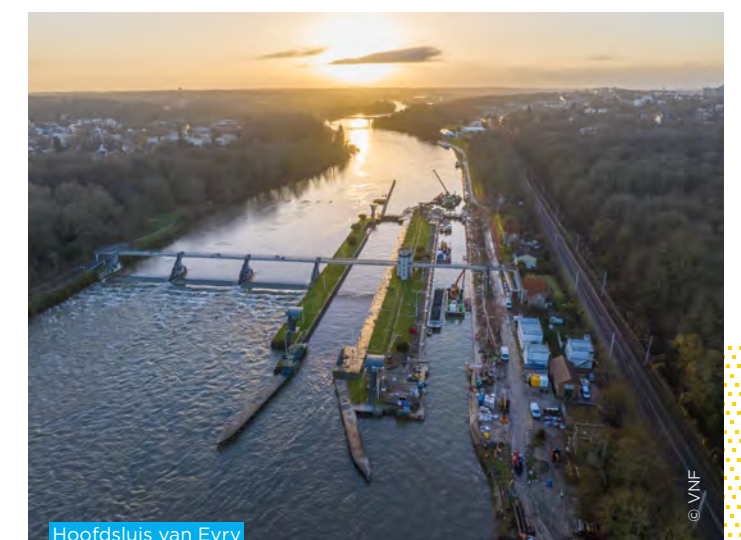
Werk voor de verlenging van de sluis van Quesnoy-sur-Deûle

En wat waren in het Seinebekken, de belangrijkste mijlpalen in 2024 voor de uitvoering van Seine-Schelde?

Het centrale controlecentrum van Compiègne werd in juni in gebruik genomen en op 17 december ingehuldigd. Het controleert op afstand vier sites aan de bovenloop van de Oise: die van Venette, Verberie, Sarron en Creil. Elk van deze sites bestaat uit twee sluizen en een stuwklep, waardoor er in totaal acht sluiskolken, vier stuwen en vier op afstand beheerde vispassages zijn. Stroomafwaarts op de Seine hebben we de renovatiewerken van het betonneringssysteem van de stuw van Port-Mort afgerond, evenals de renovatiestudies van de sluis nr. 4 van Notre-Dame-de-la-Garenne, die naast de stuw ligt. In Andrésy zijn de waterbouwkundige renovatiewerkzaamheden aan de stuwdam voltooid. In Croissy-sur-Seine is het tweede en laatste deel van de dijkversterkingswerken voltooid. We zijn ook doorgegaan met de renovatie van de stuw van Poses. Een van de hoogtepunten van het jaar was de heropening van de sluizen van Méricourt, na vier jaar van verlengings- en renovatiewerken. Stroomopwaarts op de Seine is de hoofdsluis in Évry ook weer in gebruik genomen, in een gerenoveerde en gemoderniseerde versie.

In 2025 hopen we een milieuv vergunning te krijgen voor het Mageo-project, dat de Oise op Europees rivierpeil zal brengen. Stroomafwaarts op de Seine beginnen we met de laatste fase van de werkzaamheden aan de stuw van Poses en starten we met de renovatiewerkzaamheden aan sluis nr. 4 in Notre-Dame-de-la-Garenne. We zullen ook beginnen met de volledige renovatie van een van de twee stuwgangen in Suresnes. Ook in Suresnes moeten de studies voor de renovatie van sluis nr. 3 worden goedgekeurd. Stroomopwaarts op de Seine kan, als de milieuv vergunning wordt verleend, worden begonnen met de voorbereidings- en compensatiewerkzaamheden voor de heraanleg van de dam van Beaulieu. Daarnaast moeten de projectbeheerstudies voor de bouw van de vispassage van Évry worden afgerond, evenals die voor het verdiepen en verlengen van de sluis van Ablon.

Verstevestigingswerken aan de dam van Croissy



Hoofdsluis van Évry

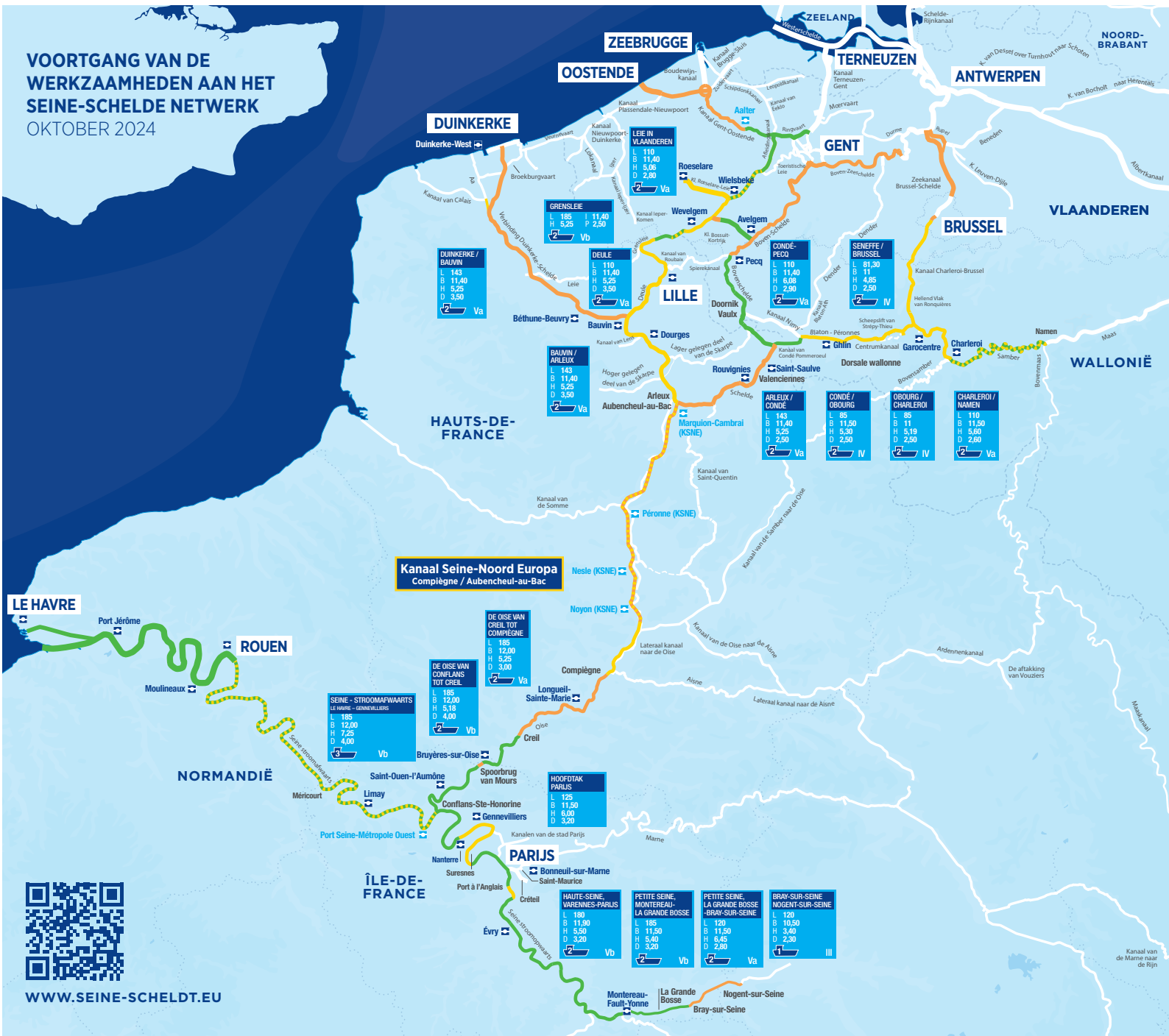
VOORUITZICHTEN 2025

Planning 2025

- Ingebruikname van de bruggen in Menen, Nevele en Kuurne in Vlaanderen
- Start van de werken in Vlaanderen
 - voor de herkalibratie van het stroomopwaartse gedeelte van pand 140 van de Leie;
 - aan de vispassage in Menen;
 - aan de brug en de doortocht van de Leie in Menen;
 - aan een fietsbrug bij Steenbrugge op het kanaal Gent-Oostende.
- Vervolg van de werken aan de inrichting van het kanaal Nimy-Blaton in Wallonië
- Modernisering van de kunstwerken op de Basse Sambre (Wallonië) zodat ze op afstand bediend kunnen worden
- Werken aan de sluis Montmacq-Cambronne-Lès-Ribécourt (Oise)
- Plaatsing van een extra deur op de sluis van Quesnoy-sur-Deûle (Nord) en ingebruikname van dezelfde verlengde sluis
- Start van de baggerschema's op de Leie voor de verbreding en verdieping van de vaarweg
- Laatste fase van de werken aan de stuw van Poses (Seine stroomafwaarts)
- Begin van de renovatiewerken aan sluis nr. 4 in Notre-Dame-de-la-Garenne (Seine stroomafwaarts)
- Begin van de volledige renovatie van een van de twee stuwgangen in Suresnes (Seine stroomafwaarts)
- Begin van de werken voor de heraanleg van de stuw van Beaulieu (Seine stroomopwaarts), mits de milieuvergunning wordt verkregen



SITUATIEKAART VAN HET NETWERK



LEGENDE

- IN OVEREENSTEMMING MET HET EUROPESE UITVOERINGSBESLUIT
- WERK IN UITVOERING, MET REEDS VERBETERD SERVICENIVEAU
- BELANGRIJKE INFRASTRUCTUUR IN GEBRUIK
- WERK IN UITVOERING
- VOORBEREIDEND WERK IN UITVOERING
- LOPENDE STUDIES
- BUITEN HET SEINE-SCHELDENETWERK
- GRENS
- REGIONALE GRENS

- LE HAVRE GROTE EUROPESE ZEEHAVENS EN HUBS
- MULTIMODAAL PLATFORM (BESTAAND)
 - MULTIMODAAL PLATFORM (IN ONTWERP)

AFMETINGEN IN METER (2023)			MAX. CONTAINERLAGEN		KLASSE CENT		TON
L Lengte	B Breedte	H Hoogte onder brug	MAX : 1	MAX : 2	MAX : 3	II	650 - 1000
						IV	1000 - 1500
						Va	1000 - 3000
						Vb	3200 - 6000

SCHAAL
0 50 100 km

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

seine schelde

HET GROOTSTE BINNENVAART
PROJECT VAN EUROPA

Sluizencomplex van Méricourt,
stroomafwaarts van de Seine

© VNF - Yves Chanoit

Blijf op de hoogte van het nieuws over het netwerk:

seine-schelde.eu

 Réseau Seine-Escaut