



HET GROOTSTE BINNENVAART
PROJECT VAN EUROPA

ACTIVITEITEN- RAPPORT

2025

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

Het netwerk, met zijn 1.100 km aan waterwegen voor schepen met groot gabarit, zal het Europese transportaanbod versterken en zo intermodaliteit en innovatie bevorderen. Modern en efficiënt komt Seine Schelde 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:

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 JOBS
die rechtstreeks/onrechtstreeks
worden gecreëerd

360 STEDEN EN DORPEN
in de nabijheid van het
netwerk

+25% VERKEER vanaf 2035

1.700 ha OMGEVINGSINRICHTING

150 MT GOEDEREN
vervoerd tegen 2035



AAN HET WOORD... GILLES RYCKEBUSCH

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



Het jaar 2025 bevestigt de gestage vooruitgang van de werkzaamheden aan het Seine-Scheldenetwerk, die duidelijk zichtbaar zijn op de netwerken van elk van onze leden. Deze dynamiek is te danken aan de voortdurende inzet van de Waalse, Vlaamse en Franse partners die zijn verenigd binnen het Europees economisch samenwerkingsverband (EESV) Seine-Schelde. Samen coördineren wij onze investeringen en stemmen wij onze technische keuzes op elkaar af om de samenhang en de geleidelijke capaciteitsvergroting van het netwerk te waarborgen. Het is deze nauwe samenwerking die onze gezamenlijke koers kracht bijzet.

In 2025 zijn er verschillende mijlpalen bereikt: aanpassing van de Leie, modernisering van bouwwerken in het Seinebekken, aanleg van sluizen in Wallonië en in Nord-Pas-de-Calais, uitrol van besturing op afstand op hoofdasen, eerste grote aanbestedingen en start van voorbereidende werken in alle sectoren van het kanaal Seine-Nord Europe. Deze vooruitgang markeert concreet de overgang naar een grootschalige fase van uitvoering.

De steun van de Europese Unie blijft een essentieel middel. Met het mechanisme Connecting Europe Facility (CEF) is al meer dan een miljard euro aan het lopende programma van Seine Schelde toegewezen. Het voorstel dat in juli 2025 is aangekondigd, voorziet een nieuw CEF voor 2028-2034.

Dit bevestigt de intentie om te blijven investeren in grensoverschrijdende infrastructuur. Dit vooruitzicht is van cruciaal belang om het tempo aan te houden en de continuïteit en stabiliteit van de uitvoering van het project te waarborgen.

Dit rapport belicht tevens de voortdurende innovatie ten dienste van de ontwikkeling van het Seine-Scheldenetwerk. Besturing op afstand, River Information Services, digitale tools voor opvolging van de werkzaamheden, nadenken over alternatieve brandstoffen: deze ontwikkelingen transformeren geleidelijk onze manier van ontwerpen en exploiteren van de waterweg. Ze verbeteren de betrouwbaarheid van de scheepvaart en vergroten de aantrekkingskracht ervan binnen de ecologische en logistieke transitie.

Naast de infrastructuur draait onze gezamenlijke uitdaging om het gebruik. Het gaat erom onze klanten en de regio's een homogene, performante en duurzame binnenvaart te bieden, die het mogelijk maakt een deel van de goederenstromen van de weg naar het water te verschuiven, terwijl lokale dynamieken, inclusief het toerisme, worden ondersteund.



INTRODUCTIE DOOR GILLES RYCKEBUSCH

p. 5

ONTMOETING MET MATTHIEU BLANC

p. 6

HOOFDSTUK 1: INNOVEREN OM TE MODERNISEREN EN HET NETWERK VOOR TE BEREIDEN OP DE TOEKOMST

p. 8

Besturing op afstand, voor een gemoderniseerde exploitatie van het waterwegennet

p. 9

River Information Services, voor een vlottere en beter gecoördineerde scheepvaart

p. 10

Alternatieve brandstoffen, een strategische pijler voor de binnenvaart

p. 11

Autonoom goederenvervoer over het water, een evolutie in de exploitatiewijze

p. 12

Kanaal Seine-Nord Europe, een proeftuin voor innovatie

p. 13

HOOFDSTUK 2: VOORUITGANG VAN HET PROJECT: EEN GEZAMENLIJKE DYNAMIEK IN ACTIE

p. 14

De uitrol van Seine-Schelde in Wallonië

p. 16

De uitrol van Seine-Schelde in Vlaanderen

p. 17

De aanleg van het kanaal Seine-Nord Europe

p. 18

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

p. 19

VOORUITZICHTEN 2026

p. 20

SITUATIEKAART VAN HET SEINE-SCHELDENETWERK

p. 22

ONTMOETING MET MATTHIEU BLANC

Voorzitter van de Europese binnenvaartorganisatie, European Barge Union (EBU)



Als Europese organisatie die de vervoerders van goederen over de rivieren vertegenwoordigt, behartigt de European Barge Union de belangen van de waterweggebruikers bij de Europese instellingen en de infrastructuurbeheerders. Nu het Seine-Scheldenetwerk geleidelijk wordt uitgerold, geeft Matthieu Blanc het perspectief van de vervoerders, havens en economische spelers weer op de concrete verwachtingen rond de ontwikkeling van deze grote Europese binnenvaartverbinding.



Welke rol speelt de binnenvaart momenteel in Europa en wat betekent het Seine-Scheldenetwerk voor de economische spelers?

De binnenvaart speelt een zowel bescheiden als essentiële rol. Onopvallend, omdat het weinig zichtbaar is in het publieke debat, maar essentieel voor tal van industriële activiteiten. Vanaf een bepaald volume goederen wordt de waterweg een doorslaggevend logistiek instrument voor de concurrentiekracht van industriële locaties en havens.

In deze context past het Seine-Scheldenetwerk duidelijk binnen een Europese logica. Het heeft tot doel belangrijke industriële en havengebieden met elkaar te verbinden door de continuïteit van scheepvaart op groot gabarit tussen de Benelux en het Seinebekken te waarborgen. Dit soort infrastructuur overstijgt lokale uitdagingen: het gaat om structurele investeringen waarvan de effecten vaak pas na meerdere decennia zichtbaar worden.

Wat zijn vandaag de belangrijkste uitdagingen voor de gebruikers van de waterweg?

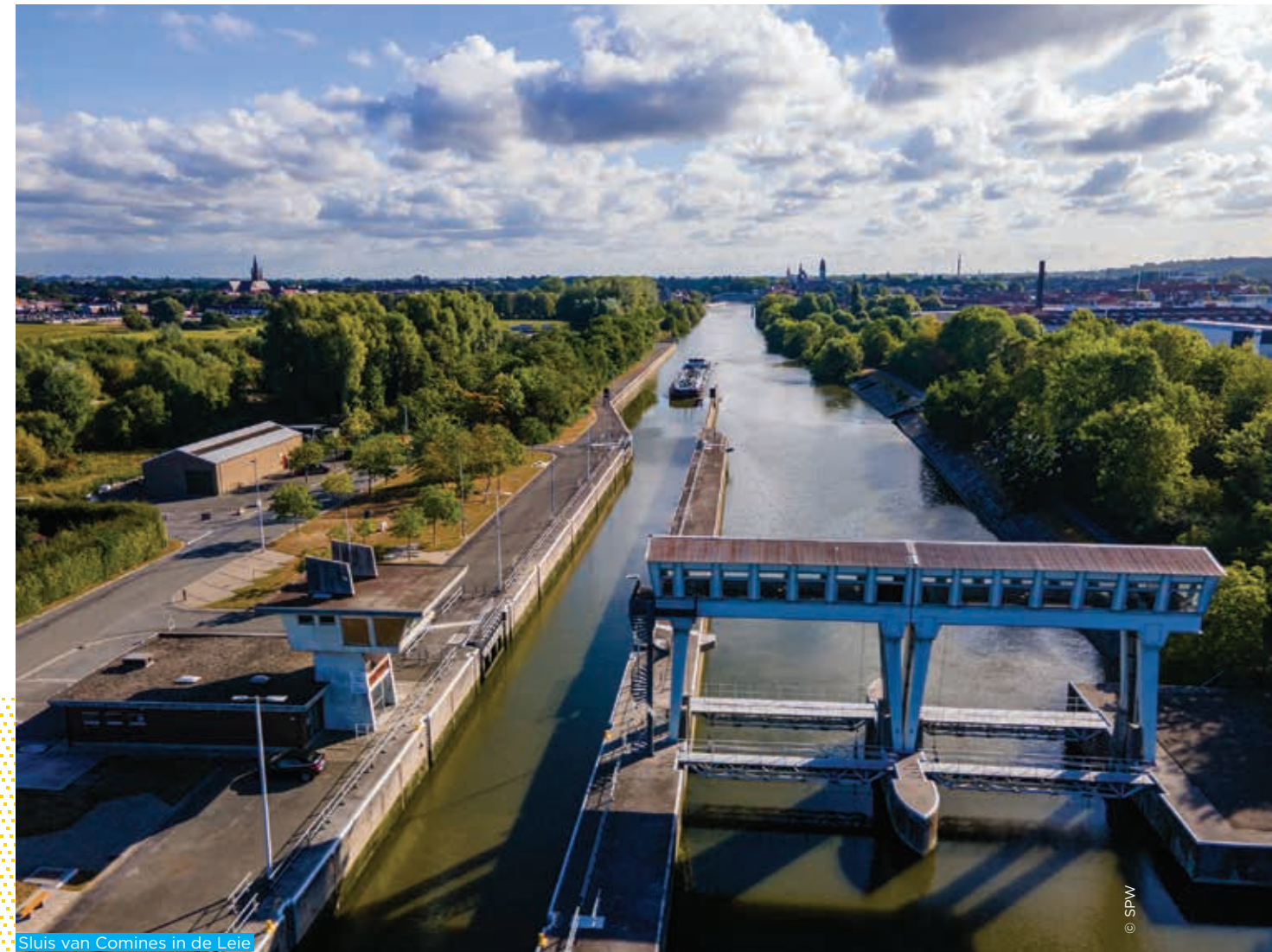
Een belangrijk aandachtspunt betreft de prestaties van de bestaande infrastructuur, en in het bijzonder het onderhoud ervan. Het realiseren van een bouwwerk is een belangrijke stap. Maar het duurzaam behouden van een hoog service-niveau is minstens zo essentieel voor de gebruikers. Zij hebben behoefte aan betrouwbaarheid en voorspelbaarheid.

Een andere uitdaging betreft de energietransitie van de sector. De decarbonisatie zal waarschijnlijk via meerdere complementaire oplossingen verlopen, waaronder het gebruik van biobrandstoffen, de ontwikkeling van elektrificatie en de aanleg van geschikte infrastructuur, zoals laadpunten. Deze ontwikkelingen zijn al in gang gezet, maar vereisen investeringen en langdurige begeleiding.

Welke verwachtingen hebben de industrie en de havens ten aanzien van grote netwerken zoals Seine-Schelde?

De verwachtingen richten zich in de eerste plaats op het vermogen om hoogwaardige en aaneengesloten infrastructuur aan te bieden, waardoor grote volumes over lange afstanden kunnen worden vervoerd. Een verbinding zoals Seine-Schelde biedt nieuwe perspectieven voor de modal shift en voor de organisatie van multimodale logistieke ketens.

Er bestaat ook een uitdaging op het gebied van zichtbaarheid en kennis van het project. Voor sommige economische spelers kan de ingebruikname nog ver weg lijken, waardoor het noodzakelijk is om te investeren in bekend- en bewustmaking. De mogelijkheid om grote goederenstromen te vervoeren tussen de grote havens in het Noorden en het Parijse bekken vormt op Europees niveau een duidelijk strategisch voordeel.



Sluis van Comines in de Leie

© SPW



Een verbinding zoals Seine-Schelde sluit naadloos aan bij een sterke Europese visie: het duurzaam verbinden van de grote industriële en logistieke regio's

Welke ontwikkelingen lijken u het meest veelbelovend om de aantrekkelijkheid van de binnenvaart te vergroten?

Innovatie zou de sector geleidelijk kunnen transformeren. Automatisering en navigatiehulpsystemen zijn al in ontwikkeling en zullen naar verwachting de komende jaren verder toenemen. Tegelijkertijd vormen het gebruik van alternatieve brandstoffen en de elektrificatie van de vloot, dat wil zeggen het inzetten van schepen die geheel of gedeeltelijk op elektriciteit varen, belangrijke opties om de ecologische voetafdruk van de binnenvaart te verkleinen. Tot slot mogen we andere dimensies van de ontwikkeling van de bevaarbare waterwegen niet vergeten. Denk aan het toerisme dat in Europa sterk groeit en ook bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van de streken die door de grote rivieren en kanalen worden doorkruist.



De evolutie naar een geëlektrificeerde binnenvaart is in gang gezet

Deze actie bestaat uit het ontwikkelen van schepen die gedeeltelijk of volledig elektrisch kunnen varen, als aanvulling op of ter vervanging van verbrandingsmotoren. Deze ontwikkeling kan steunen op ingebouwde batterijen of op laadinfrastructuur die op de kade is geïnstalleerd. Dit is een van de belangrijkste mogelijkheden om de uitstoot van broeikasgassen door de binnenvaart te verminderen en de rol hiervan in de energietransitie van de logistieke sector te versterken.

1 INNOVEREN OM TE MODERNISEREN EN HET NETWERK VOOR TE BEREIDEN OP DE TOEKOMST

Het jaar 2025 bevestigt dat de modernisering van het Seine-Scheldenetwerk niet alleen gebaseerd is op infrastructuur, maar ook op de transformatie van de exploitatiemethoden. Besturing op afstand van bouwwerken, River Information Services, energietransitie van de vloot, eerste experimenten met autonoom goederenvervoer of innovaties die worden toegepast op het project kanaal Seine-Nord Europe: deze ontwikkelingen weerspiegelen een gecoördineerde evolutie van het binnenvaartmodel, in dienst van de prestaties, betrouwbaarheid en duurzaamheid ervan.

Aanleg van een werkkade voor het kanaal Seine-Nord Europe in Aubencheul-au-Bac

© O. en J.-C. Hecquet / SCSNE

Besturing op afstand voor gemoderniseerde exploitatie van het waterwegennet

Op afstand een sluis of een stuw bedienen vanuit een gecentraliseerde bedieningspost is vandaag de dag werkelijkheid op veel Europese waterwegen. Besturing op afstand transformeert de exploitatie van de waterwegen door de veiligheid, betrouwbaarheid en continuïteit van de dienstverlening te verbeteren. Dit wordt geleidelijk uitgerold door de Franse en Belgische infrastructuurbeheerders en vormt één van de belangrijkste drijfveren achter de modernisering van de Seine-Schelde-verbinding.

Gemoderniseerde exploitatie dankzij besturing op afstand

Traditioneel werden sluizen en stuwen lokaal bediend, met personeel aanwezig op elke locatie. Geleidelijk aan hebben de infrastructuurbeheerders hun netwerken uitgerust om bouwwerken en het scheepvaartverkeer beter op afstand te kunnen monitoren, te beginnen met bepaalde prioritaire routes. In Frankrijk heeft Voies navigables de France (VNF) deze monitoringcapaciteit verder versterkt. Besturing op afstand gaat nog verder: het maakt het niet alleen mogelijk om de bouwwerken te superviseren, maar ook om rechtstreeks in te grijpen in de werking ervan vanuit een gecentraliseerde bedieningscentrale. Tegelijk is er een globaal zicht op het traject. Dit is essentieel om op het verkeer te anticiperen en de waterstanden te beheren. Voor de operationele teams betekent deze ontwikkeling een ingrijpende verandering.

In Wallonië is deze modernisering op sommige structurerende verbindingen al volledig operationeel. *"De acht sites op de Sambre worden nu vanuit een centrale bedieningsplek op afstand aangestuurd. Hierdoor wordt de werking geharmoniseerd en kunnen ruimere vaartijden worden aangeboden, terwijl een hoog veiligheidsniveau wordt gewaarborgd"*, benadrukt Christophe Blerot, directeur Exploitatie van de waterwegen bij de Service public de Wallonie.

Een innovatie die al op grote schaal is uitgerold op meerdere netwerken

In Vlaanderen is besturing op afstand tegenwoordig een breed ingevoerde exploitatiemethode op de vaarwegen met hoog verkeersvolume. Hierdoor kunnen operatoren tegelijkertijd meerdere bouwwerken bedienen en hebben zij een totaalbeeld van de vaarweg. *"Vanuit onze bedieningscentra kunnen de operatoren op afstand meerdere sluizen en beweegbare bruggen aansturen, terwijl zij de werking ervan voortdurend monitoren."* Dit maakt het mogelijk om het netwerk continu en efficiënter te exploiteren, verduidelijkt Agnès Peil, programmaleider besturing op afstand bij De Vlaamse Waterweg nv.

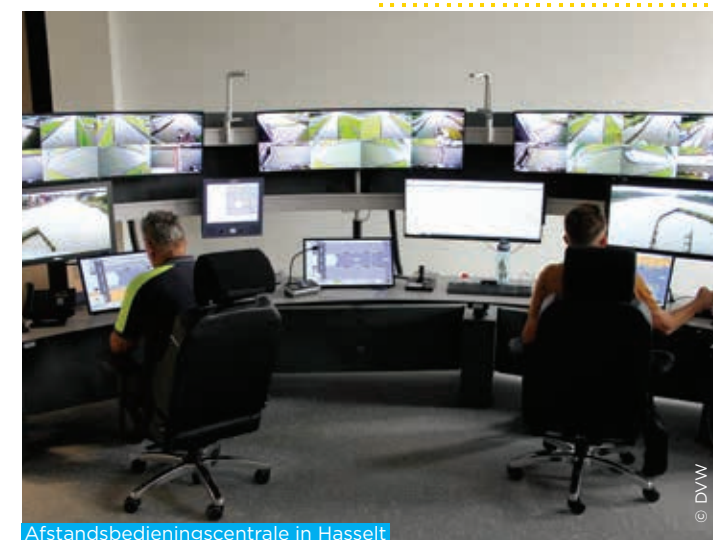
Deze aanpak verbetert de continuïteit van de dienstverlening en optimaliseert het beheer van het scheepvaartverkeer, met name op de drukste routes waar de infrastructuur vanuit één bedieningscentrum worden aangestuurd.

Een drijfveer voor betrouwbaarheid en coördinatie op de schaal van de verbinding

Naast technische modernisering biedt besturing op afstand concrete voordelen voor de gebruikers. Hierdoor kan de exploitatie van de installaties worden geharmoniseerd, worden serviceonderbrekingen beperkt – bijvoorbeeld door de bediening sneller aan te passen bij een incident – en kan beter geanticipeerd worden bij grote drukte of onderhoud.

Het vergemakkelijkt ook de coördinatie tussen de infrastructuurbeheerders in een netwerk dat verschillende regio's en landen doorkruist. Gecentraliseerde supervisie en de bijbehorende digitale tools zorgen voor een samenhangender verkeersbeheer en dragen bij aan een grotere algehele betrouwbaarheid van de Seine-Schelde-verbinding.

Deze innovatie wordt geleidelijk uitgerold over het gehele netwerk en vormt daarmee een structurerende drijfveer die de modernisering van de bestaande infrastructuur ondersteunt en de exploitatie van het toekomstige waterwegennetwerk voorbereidt.



Afstandsbedieningscentrale in Hasselt

© DVW

Rivier Informatie Services, voor vlottere en beter gecoördineerde navigatie

In real time de positie van een schip kennen, anticiperen op een sluisstop of een route op Europese schaal voorbereiden: River Information Services transformeren de navigatie en het beheer van het netwerk. Het wordt geleidelijk uitgerold over het hele Seine-Scheldenetwerk en vormt een essentiële hefboom om de veiligheid, doorstroming en coördinatie te verbeteren in een grensoverschrijdende context.



Onmisbare hulpmiddelen voor navigatie en planning

De River Information Services (RIS) omvatten digitale tools die informatie verschaffen over de vaaromstandigheden, de staat van de infrastructuur en het verkeer. Deze stellen de gebruikers van de waterweg (vrachtschippers, passagiersvervoerders of pleziervaarders) in staat hun trajecten vooruit te plannen, en infrastructuurbeheerders om het netwerk efficiënter te exploiteren.

Voor Voies navigables de France zijn deze diensten tegenwoordig volledig geïntegreerd in de exploitatie. *“De RIS maken het mogelijk om gebruikers betrouwbare en actuele informatie te bieden over de vaaromstandigheden, de beperkingen of de staat van de installaties. Daardoor kunnen zij hun routes beter plannen en op mogelijke verstoringen anticiperen”*, legt Alaric Blakeway uit, nationaal coördinator RIS bij VNF.

In Wallonië spelen deze tools ook een centrale rol bij het informeren van de gebruikers en het verkeersbeheer. *“De berichten aan de binnenvaart, die bijvoorbeeld werkzaamheden, doorgangsbependingen of tijdelijke verstoringen aankondigen, maken het mogelijk om gebruikers snel te informeren. Het is een essentieel element om de veiligheid en de doorstroming van het verkeer te waarborgen”*, benadrukt Christophe Blerot, directeur Exploitatie waterwegen bij de Service public de Wallonie.

Een gestructureerd informatiesysteem op Europese schaal

RIS-systemen komen volledig tot hun recht binnen een grensoverschrijdend netwerk als Seine-Schelde, waar schepen tussen verschillende regio's en landen varen. De uitdaging is om informatiecontinuïteit te waarborgen, ongeacht het doorkruiste gebied.

Vlaanderen beschikt al over een datacenter dat de kern vormt voor het gecoördineerd beheer van het netwerk. *“RIS maken het mogelijk om in real time informatie over de scheepvaart, het verkeer en de infrastructuur te centraliseren en te delen. Ze vormen een essentiële basis voor het gecoördineerd beheer van het netwerk en voor het aanbieden van betrouwbare en consistente diensten aan de gebruikers”*, licht Piet Creemers toe, hoofd van de cel Innovatie voor de binnenvaart bij De Vlaamse Waterweg nv.

Het Europese EuRIS-platform is een van de belangrijkste verwezenlijkingen van deze ontwikkeling. Hiermee kunnen onder andere de vaaromstandigheden worden geraadpleegd, schepen worden gevolgd en routes op Europese schaal worden gepland, waardoor internationale trajecten worden vergemakkelijkt.

Een hefboom voor de prestaties en de toekomst van de binnenvaart

Naast realtime-informatie dragen de RIS bij aan een beter verkeersbeheer en betere coördinatie tussen infrastructuurbeheerders. Ze maken het mogelijk om operationeel op omstandigheden te anticiperen en het scheepvaartverkeer beter te organiseren. “Het binnenvaartverkeer is van nature internationaal. Het is essentieel dat informatiesystemen met elkaar kunnen communiceren, zodat gebruikers zonder onderbreking van informatie van het ene naar het andere gebied kunnen varen”, aldus Christophe Blerot. Door het vergemakkelijken van gegevensdeling en coördinatie tussen de infrastructuurbeheerders, ondersteunen deze diensten de opschaling van de Seine-Schelde-verbinding en dragen zij bij aan een betrouwbaardere, vlottere en beter georganiseerde binnenvaart op Europese schaal.

Alternatieve brandstoffen, een strategische pijler voor de binnenvaart

De binnenvaart presteert al goed op milieugebied en stoot gemiddeld vier keer minder CO₂ uit als het wegvervoer bij gelijk volume over dezelfde afstand. Maar om aan de Europese doelstellingen voor emissiereductie te voldoen en het concurrentievermogen te behouden, moet er nu worden ingegrepen op het energiegebruik aan boord. Binnen het Seine-Scheldenetwerk vormen alternatieve brandstoffen vandaag een belangrijke stimulans voor deze omschakeling.

Een geleidelijke aanpassing van de bestaande vloot

De levensduur van binnenvaartschepen – waarvan de rompen meerdere decennia in gebruik kunnen blijven – maakt een geleidelijke transitie mogelijk. Sommige alternatieve brandstoffen kunnen ook zonder ingrijpende aanpassingen worden gebruikt.

Zogeheten ‘drop-in’-oplossingen, zoals HVO (Hydrotreated Vegetable Oil, gehydrogeneerde plantaardige olie), maken het mogelijk de emissies te verminderen terwijl de bestaande aandrijvingen behouden blijven. *“Alternatieve brandstoffen vormen momenteel de belangrijkste operationele kans om op korte termijn de emissie te verminderen, omdat ze het mogelijk maken om in te grijpen op bestaande schepen zonder te hoeven wachten op ingrijpende aanpassingen van de vloot”*, benadrukt Olivier Burel, hoofd innovatie bij Voies navigables de France.



Op de middellange termijn bieden configuraties die elektrische voortstuwing, batterijen en een generator combineren de weg naar ambitieuzere oplossingen. Waterstof of volledig elektrische schepen bieden op langere termijn perspectieven voor varen met een drastische vermindering van de emissie tijdens het gebruik, mits voldoende technologische maturiteit en beschikbaarheid van energie.

Een organisatie voor de bevoorrading in volle ontwikkeling

De transitie betreft niet alleen de schepen. Dit betekent ook dat de energievoorziening op het gehele netwerk moet worden georganiseerd.

Hoewel sommige bestaande installaties kunnen worden aangepast om alternatieve brandstoffen te gebruiken, vereisen andere oplossingen, met name die verband houden met waterstof of elektriciteit, meer structurele investeringen. De Service public de Wallonie is gestart met de ontwikkeling van een multimodale terminal aan de Schelde, die in eerste instantie gericht is op elektriciteit en waterstof. Dit project vormt een structurele investering gedragen door Wallonië. *“De beheerders moeten vooraf investeren in de basisvoorzieningen. We kunnen niet van een private exploitant verwachten dat hij in zijn eentje zulke zware infrastructures draagt”*, legt Thierry Ledent uit, directeur – projectverantwoordelijke bij Service public de Wallonie.

Gezamenlijk gebruik met het wegvervoer wordt gezien als een essentiële voorwaarde om de economische levensvatbaarheid van deze voorzieningen te waarborgen en de benodigde volumes te verzekeren.

Europese coördinatie ten dienste van de concurrentiekracht

In een grensoverschrijdend netwerk zoals Seine-Schelde vormt de afstemming van de energiekeuzes een belangrijke uitdaging. “De binnenvaart maakt deel uit van grotendeels grensoverschrijdende netwerken. De keuzes op het gebied van fiscaliteit en ondersteuning van alternatieve brandstoffen moeten op elkaar worden afgestemd om verschillen in behandeling tussen landen te voorkomen,” aldus Jan-Willem Barbier, adviseur klimaat-, energie- en duurzaamheidsbeleid bij De Vlaamse Waterweg nv.

Standaardisering van de uitrusting, interoperabiliteit en regelgevende stabiliteit zijn allemaal voorwaarden om investeringen te waarborgen. De Europese doelstellingen – een vermindering van de uitstoot met minstens 35% tegen 2035 ten opzichte van 2015 en koolstofneutraliteit tegen 2050 – moeten worden behaald zonder een sector met beperkte marges te verzwakken.

De roadmap van de EESV Seine-Schelde is er dan ook op gericht deze transitie te verankeren in een geleidelijk en gecoördineerd traject, waarbij milieudoelstellingen worden verzoend met economische duurzaamheid.

Autonoom goederenvervoer over het water, een evolutie van de exploitatiewijze

Autonoom goederenvervoer over het water wordt vaak geassocieerd met schepen die autonoom varen, maar omvat tegenwoordig een genuanceerdere realiteit. Het gaat minder om een onmiddellijke breuk dan om evolutie naar eenheden met meer automatisering, digitale ondersteuning en besturing op afstand. Binnen het Seine-Scheldenetwerk zijn de lopende overwegingen en experimenten gebaseerd op een pragmatische benadering, waarbij veiligheid en economisch nut centraal staan.

Verskillende automatiseringsniveaus

In de praktijk blijft volledige autonomie zonder bemanning experimenteel en beperkt tot zeer specifieke gebruikssituaties. In de praktijk omvat autonome scheepvaart een verscheidenheid aan configuraties die overeenkomen met verschillende graden van automatisering.

"Dit kan gaan om geavanceerde navigatieassistentie, besturing op afstand vanaf de wal, een beperkte bemanning aan boord of toezicht op afstand door een gekwalificeerde professional. Het autonome schip is geen uniform model: het past zich aan het gebruik en de exploitatiecontext aan", legt Fionn Halemán uit, projectleider autonome schepen bij de territoriale directie van het Seinebekken en de Beneden-Loire bij Voies navigables de France.

Het belangrijkste verschil met traditionele vaart ligt in de verandering van de rol van de bemanning: van directe operator aan boord wordt deze een toezichthouder op digitale systemen, soms vanuit een controlecentrum aan wal.

Gestructureerde en begeleide experimenten

Op Europees niveau is de sector een vergevorderde experimentele fase ingegaan. In Vlaanderen is het volledige netwerk van vaarwegen sinds 2018 opengesteld als proefgebied voor geautomatiseerde scheepvaart, waardoor het mogelijk is verschillende automatiseringsniveaus te testen binnen een specifiek regelgevend kader. "Wanneer een pilotproject op gecontroleerde en succesvolle wijze



wordt uitgevoerd, kunnen we commerciële exploitatie overwegen terwijl we de geteste technologie behouden. Dit biedt rechtszekerheid aan bedrijven", benadrukt Sylvie de Craecker van De Vlaamse Waterweg nv.

In Frankrijk ondersteunt VNF ook experimenten, met name in projecten die verband houden met stedelijke logistiek en de revitalisering van bepaalde verbindingen. "We werken met een gefaseerde invoering: elke nieuwe functionaliteit moet aantonen dat deze minstens een gelijkwaardig veiligheidsniveau biedt als het bestaande", geeft Fionn Halemán aan.

Een essentiële digitale en collectieve basis

De ontwikkeling van autonome binnenvaart is niet alleen afhankelijk van de schepen zelf. Het is gebaseerd op een al bestaand technisch en organisatorisch kader.

De besturing op afstand van sluizen en bruggen via gecentraliseerde bedieningsposten toont aan dat het mogelijk is om kritieke functies op afstand op een veilige manier te bedienen. River Information Services (RIS) bieden gedeelde en realtime-gegevens over het verkeer, de infrastructuur en de vaaromstandigheden.

Veiligheid, acceptatie, opleiding van professionals en economische haalbaarheid blijven dan ook essentiële voorwaarden voor een gecontroleerde opschaling. In dit perspectief is de autonome binnenvaart veeleer een begeleide evolutie van de bestaande praktijken, die een plaats zal innemen in de langetermijnontwikkeling van het Seine-Scheldenetwerk.



Kanaal Seine-Nord Europe, een proeftuin voor innovatie

Het kanaal Seine-Nord Europe fungeert als een grootschalige proeftuin voor nieuwe methoden van ontwerp, bouw en projectbeheer. Materiaal-efficiëntere bouwwerken ontwerpen, materialen beter hergebruiken of de veiligheid tijdens werkzaamheden verhogen... Deze innovaties spelen in op zeer concrete uitdagingen die gepaard gaan met de realisatie van een 107 kilometer lange infrastructuur en weerspiegelen de hoge ambitie die de Raad van Toezicht van de Société du Canal Seine-Nord Europe (SCSNE) heeft vastgelegd in zijn innovatiebeleid. Deze maken het mogelijk om de ecologische voetafdruk van de werf te verkleinen, het beheer ervan te verbeteren en methoden te structureren die ook bij andere projecten toegepast kunnen worden.

Innoveren vanaf het ontwerp om de CO₂-voetafdruk te verminderen

Innovatie wordt al vanaf het ontwerp van de bouwwerken toegepast, met een duidelijk doel: het gebruik van materialen, met name beton, beperken en tegelijkertijd de duurzaamheid van de infrastructuur waarborgen. Dit wordt toegepast op de sluizen, die tot de belangrijkste bouwwerken van het kanaal behoren. "We maken gebruik van slanke kolkwanden, dat wil zeggen dunne sluiswanden, mogelijk gemaakt door aangepaste technische keuzes. Daardoor kunnen we het betonvolume en dus de CO₂-voetafdruk van de bouwwerken beperken", legt Arthur Nigeon uit, projectleider ecodesign en energietransitie.

Als de lokale omstandigheden het toelaten, maken we op bepaalde segmenten van het kanaal gebruik van de natuurlijke afdichtende eigenschappen van de ondergrond om de waterdichtheid ervan te waarborgen. Deze benadering beperkt het gebruik van kunstmatige voorzieningen. Het optimaliseren van het grondverzet draagt ook bij aan het verkorten van de af te leggen afstanden op de bouwplaats en daarmee aan het verminderen van de CO₂-uitstoot van het materieel.

Grond beter beheer en het bouwproject aansturen met digitale hulpmiddelen

Voor de aanleg van het kanaal moeten aanzienlijke hoeveelheden grond worden afgegraven. Een grote uitdaging bij het beheer is het bijhorende transport en de impact ervan te beperken. "We hebben tools ontwikkeld, zoals de digitale tool Terra Canal, die ons helpen de route van de uitgegraven grond te volgen en het hergebruik ervan in de nabijheid van de werf te organiseren. Hierdoor kunnen we de verplaatsingen van materialen optimaliseren en de afgelegde afstanden verkleinen", benadrukt Franck Rousseau, directeur grondverzet en innovatie.

Met deze tool kan de herkomst van de grond worden vastgesteld, het opslagproces worden gevolgd en de hergebruik ervan op andere locaties worden vergemakkelijkt, bijvoorbeeld voor de aanleg van oevers of het uitvoeren van landschappelijke inrichting. Aanvullend en op een vernieuwende manier worden satellietbeelden, gekoppeld aan artificiële intelligentie, gebruikt om de voortgang van de werkzaamheden op het hele tracé te volgen en de uitvoering van ecologische inrichtingsmaatregelen te controleren.

Veiligheid tot een gezamenlijke prioriteit maken voor alle betrokkenen

De aanleg van het kanaal brengt gelijktijdig tal van bedrijven en enkele duizenden vakmensen in beweging. Om een hoog niveau van veiligheid te waarborgen, heeft de SCSNE samen met het Organisme Professionnel de Prévention Bâtiment Travaux Publics (OPPBTP) de veiligheidspas 'Passeport Prévention Canal' ingevoerd, een verplichte bewustmaking vóór elke interventie op de werf. "Veiligheid is de absolute prioriteit van de SCSNE. Deze regeling waarborgt dat iedere betrokkene over hetzelfde niveau van informatie beschikt met betrekking tot de risico's en de preventiemaatregelen. Dit bevordert de ontwikkeling van een gemeenschappelijke veiligheidscultuur vanaf het moment van aankomst op de werf", aldus Vincent Hulot, lid van de directieraad.

Dit systeem wordt aangevuld met het experimenteren met nieuwe technologieën, zoals rijhulpsystemen die in staat zijn om de aanwezigheid van andere machines en voetgangers te detecteren en vervolgens de operators te waarschuwen bij risico op een botsing.

Het kanaal Seine-Nord Europe fungeert als een echt veldlaboratorium. De ontwikkelde oplossingen dragen bij aan de transformatie van werkwijzen en kunnen worden hergebruikt bij andere grote infrastructuurprojecten.



2 EEN GEZAMENLIJKE DYNAMIEK IN ACTIE

Het jaar 2025 markeert een nieuwe fase in de uitvoering van het Seine-Scheldenetwerk. Op zowel de bestaande vaarwegen als op het tracé van het kanaal Seine-Nord Europe zijn de werkzaamheden gevorderd, zijn de infrastructuur verder ontwikkeld en hebben de partners samen aan een toonaangevend Europees waterwegennet gebouwd.

Verbreiding van het kanaal Nimy-Blaton



Werk van de toekomstige sluis in Obourg

In 2025 kwamen de vorderingen van het Seine-Scheldenetwerk tot uiting in een grote verscheidenheid aan werkzaamheden die in de verschillende regio's werden uitgevoerd. Modernisering en besturing op afstand van bouwwerken, aanpassing van waterwegen, gefaseerde uitvoering van de werkzaamheden aan het kanaal Seine-Nord Europe en het opstarten van studies ter voorbereiding van de volgende fasen: deze acties, uitgevoerd door alle partners, illustreren het zowel stapsgewijze als gecoördineerde karakter van de uitrol van het netwerk.

Een Europees project dat concreet vorm krijgt op het terrein

Als grensoverschrijdend project bij uitstek steunt Seine-Schelde op de samenwerking tussen Frankrijk, Wallonië en Vlaanderen, met de steun van de Europese Unie. De financieringen die worden ingezet via de Connecting Europe Facility (CEF) maken het mogelijk zowel de modernisering van de bestaande vaarwegen als de aanleg van nieuwe infrastructuur te ondersteunen.

In dit kader werd het jaar 2025 gekenmerkt door tal van concrete stappen voorwaarts. In Vlaanderen zijn de werkzaamheden voortgezet op de Leie-verbinding, met de aanpassing van bruggen, de kalibrering van de waterweg, dat wil zeggen het aanpassen van de afmetingen (diepte, breedte en vrije doorvaarthoogte) om de doorgang van grotere schepen mogelijk te maken, en diverse inrichtingen gericht op het verbeteren van de prestaties van de route. In Wallonië zijn verschillende projecten gevorderd op de Waalse hoofdvaarverbinding, waaronder de verbreding van het kanaal Nimy-Blaton en de bouw van de toekomstige sluis van Obourg, met als doel op termijn de doorvaart van schepen met een grotere capaciteit mogelijk te maken. In Frankrijk hebben de modernisering van de bouwwerken, de ontwikkeling van bediening op afstand en de voortzetting van werkzaamheden op verschillende verbindingen, zowel in het Seinebekken als in Nord-Pas-de-Calais, stapsgewijs bijgedragen aan de versterking van de betrouwbaarheid en de kwaliteit van de dienstverlening van het netwerk.

Een opwaardering van het netwerk

Tegelijkertijd heeft het project van het kanaal Seine-Nord Europe verschillende belangrijke mijlpalen bereikt. Het afronden van milieuvergunningprocedures, het opstarten van grote aanbestedingen en het begin van voorbereidende werkzaamheden op alle delen van het tracé, markeren de overgang naar een grootschaligere uitvoeringsfase.

Gezamenlijk weerspiegelen deze stappen voorwaarts een collectieve dynamiek op netwerkniveau. Ze illustreren de complementariteit van de acties die door de partners zijn ondernomen en de voorbereiding van een efficiënter netwerk, dat in staat is grotere convoien te ontvangen en de ontwikkeling van de binnenvaart in Europa te ondersteunen.

Op de volgende pagina's komen de projectpartners aan het woord, die elk terugblikken op de belangrijkste ontwikkelingen van 2025 binnen hun eigen gebied.

STAND VAN ZAKEN VAN DE UITROL IN WALLONIË...



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

Wat waren de belangrijkste ontwikkelingen van het Seine-Scheldenetwerk in 2025 in Wallonië?

Het jaar wordt meer gekenmerkt door de gestage voortgang van tal van werven in uitvoering en structurele mijlpalen dan door spectaculaire ingebruiknames. Het beheer op afstand door de bouwwerken op de Samber is daarmee afgerond: sinds januari worden de acht sluiscomplexen op afstand bediend, met een harmonisatie en uitbreiding van de vaartijden. Daarnaast zijn de werkzaamheden op de Waalse hoofdvaarverbinding gevorderd, met name aan de verbreding van het kanaal Nimy-Blaton en op de werf van de toekomstige sluis van Obourg.



Kanaal Nimy-Blaton

Hoe dragen deze vorderingen bij aan de verbetering van de vaaromstandigheden en hoe bereiden ze het vervolg van het project voor?

De verruiming van de vaartijden op de Samber biedt schippers meer flexibiliteit en vergemakkelijkt de organisatie van de routes. Op de langere termijn zullen de werkzaamheden aan de Waalse hoofdvaarverbinding de doortocht van schepen met een grotere capaciteit, tot 2.000 ton, mogelijk maken. Dit vormt een belangrijke hefboom voor de modal shift en voor de aantrekkelijkheid van de binnenvaart voor economische spelers.

Tegelijkertijd dragen verschillende studies die in 2025 werden uitgevoerd bij aan de voorbereiding van de volgende stappen, waaronder de afronding van de strategische milieustudies, de bevaarbaarheidsstudies die bedoeld zijn om het ontwerp van de bouwwerken te verfijnen, evenals een studie gewijd aan de diensten voor de scheepvaart, zoals bunkering van schepen, dat wil zeggen de bevoorrading ervan met brandstof of energie, en de walstroomvoorziening.



Het Seine-Scheldenetwerk in Wallonië



Sluis van Obourg

STAND VAN ZAKEN VAN DE UITROL IN VLAANDEREN...



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

Welke vooruitgang heeft de uitrol van het Seine- Scheldenetwerk in Vlaanderen in 2025 gekenmerkt?

Het jaar werd gekenmerkt door concrete vooruitgang op verschillende delen van het netwerk, met name op de Leie-as. Meerdere bruggen zijn voltooid of aangepast om de vrije doorvaarthoogte te vergroten, dat wil zeggen de beschikbare ruimte onder de bouwwerken, zodat schepen met gestapelde containers kunnen passeren. Na afloop van deze werkzaamheden hoeven er op het gehele traject nog slechts drie bruggen te worden aangepast om het gestelde doel te bereiken.

Tegelijkertijd zijn de kalibreringswerken van de waterweg gevorderd, dat wil zeggen de aanpassing ervan om de doorgang van schepen met een grotere capaciteit mogelijk te maken, met de voltooiing van de baggerwerken - het verwijderen van sediment op de bodem van het kanaal dat de diepgang beperkt - op het traject tussen Deinze en Schipdonk op het afleidingskanaal van de Leie, en de aanleg van nieuwe natuurvriendelijke oevers tussen Sint-Baafs-Vijve en Deinze.

Andere werkzaamheden zijn eveneens gevorderd, zoals de herinrichting van de site van Waregem-Barrage en de start van de bouw van een vispassage in Menen, een voorziening die vissen in staat stelt om waterbouwkundige constructies te passeren en zich vrij langs de waterloop te verplaatsen.



Fietzers- en voetgangersbrug in Nevele



Herinrichting van de site Waregem-Barrage

Hoe dragen deze werkzaamheden bij aan de prestaties van het netwerk en hoe bereiden zij de volgende etappes van het project voor?

Deze werkzaamheden dragen er aan bij om de transportcapaciteit en de doorstroming van het verkeer op de Leie-as geleidelijk te verbeteren, terwijl ze tegelijkertijd de betrouwbaarheid van het netwerk voor de gebruikers versterken. Ze vormen tevens noodzakelijke stappen om het evoluerende scheepvaartverkeer en het goedertransport over het water in de komende jaren te ondersteunen.

Tegelijkertijd vorderen ook projecten op het kanaal Roeselare-Leie, waar studies zijn gestart om de capaciteit van de sluis van Ooigem te vergroten, evenals aan verschillende kades en bruggen die bijdragen aan de ontsluiting van bedrijventerreinen. Al deze werkzaamheden dragen bij aan het vergroten van de aantrekkelijkheid van de binnenvaart voor economische spelers.



Het netwerk Seine-Schelde in Vlaanderen

STAND VAN ZAKEN VAN

DE AANLEG VAN HET KANAAL SEINE-NORD EUROPE...



... met **Jérôme Dezobry,**

Voorzitter van de Raad van Bestuur van de Société Canal Seine-Nord Europe (SCSNE)



Aanleg van ecologische poelen in de Somme

Welke vooruitgang kenmerkt de aanleg van het kanaal Seine-Nord Europe in 2025?

Dit jaar was een belangrijke mijlpaal, met de afronding van de procedures voor milieuvergunningen. Nu kunnen de belangrijkste werken starten. Deze besluiten hebben tevens de aanbestedingen van alle grote overheidsopdrachten voor werkzaamheden mogelijk gemaakt.

Tegelijkertijd zijn verschillende werkzaamheden op het terrein gevorderd. In de Oise zijn de eerste bruggen opgeleverd. De rivier de Oise is over enkele kilometers in zijn nieuwe bedding gelegd om de bouw van het kanaal mogelijk te maken, en de werkzaamheden aan de sluis van Montmacq – Cambronne-lès-Ribécourt zijn gestart. Dit belangrijke bouwwerk markeert de daadwerkelijke start van de bouw van de belangrijkste infrastructuur van het kanaal.



Het kanaal Seine-Nord Europe

In welke opzichten markeren deze stappen een opschaling van het project?

Deze vooruitgang geeft de geleidelijke overgang weer van een voorbereidingsfase naar een grootschaligere uitvoeringsfase. De start van de belangrijkste aanbestedingen en de toename van het aantal bouwplaatsen getuigen van deze opschaling over het hele tracé.

Het project heeft ook een zeer concrete dimensie gekregen op het terrein: eind 2025 werkten meer dan 700 mensen aan het kanaal en waren 120 bedrijven betrokken, waarvan een aanzienlijk deel gevestigd is in de Hauts-de-France. Meer dan 200 hectare aan ecologische inrichtingen zijn inmiddels gerealiseerd, wat de aandacht illustreert voor de inpassing van het project in zijn omgeving.

Tegelijkertijd zijn er op diverse vlakken voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd, zoals preventieve archeologie, verlegging van nutsleidingen of de inrichting van kades om de logistiek van het bouwproject te waarborgen. Al deze nieuwe etappes zijn uitgevoerd in een voor ons essentiële dialoog met de betrokken partijen en de inwoners van het gebied.

Al deze acties dragen bij aan de voorbereiding van de toekomstige integratie van het kanaal in het Seine-Schelden netwerk.



Bouwwerk van de sluis Montmacq – Cambronne-lès-Ribécourt

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 en bestuurder van het EESV Seine-Schelde



Verlenging van de sluis van Quesnoy-sur-Deûle

Welke vooruitgang heeft de uitrol van het Seine-Schelden netwerk op Frans grondgebied in 2025 gekenmerkt?

In het Seinebekken zijn verschillende werkzaamheden uitgevoerd die gericht waren op de modernisering van de infrastructuur en de verbetering van de exploitatie van het netwerk. De ingebruikname van de gecentraliseerde bedieningspost van Notre-Dame-de-la-Garenne vormt een belangrijke stap in de ontwikkeling van bediening op afstand en om de betrouwbaarheid van de dienstverlening te vergroten. Tegelijkertijd zijn verschillende projecten gevorderd, waaronder de modernisering van de stuw van Suresnes, de start van studies voor de renovatie van de stuw van Denouval en de afronding van studies over de route op de Oise in het kader van het MAGEO-project, evenals interventies aan diverse bouwwerken op de Seine.

Op het rivierbekken van de Nord en de Pas-de-Calais werd het jaar vooral gekenmerkt door de voortzetting van de studies voor de verdubbeling van de sluis van Fontinettes, de verlenging tot 144 meter van de sluis van Quesnoy-sur-Deûle en door de toegenomen inzet van bediening op afstand.

Hoe dragen deze werkzaamheden bij aan de prestaties van het netwerk en hoe bereiden zij de volgende etappes van het project voor?

Al deze werkzaamheden dragen in de eerste plaats bij aan een geleidelijke verbetering van de betrouwbaarheid en de kwaliteit van de dienstverlening voor de gebruikers, of het nu gaat om vervoerders, bedrijven of havens. De modernisering van de bouwwerken, de ontwikkeling van bediening op afstand en de aanpassing van bepaalde sluisen maken een vlottere scheepvaart mogelijk en zorgen ervoor dat beter kan worden ingespeeld op de behoeften van de binnenvaart.

Deze werkzaamheden vormen tevens onmisbare stappen voor de verdere opwaardering van het Seine-Schelden netwerk in de komende jaren. In verschillende gebieden zijn de lopende aanpassingen erop gericht grotere konvooien doorgang te bieden en de continuïteit van de routes voor scheepvaart met een grote diepgang te versterken. Tegelijkertijd dragen de lopende studies en voorbereidende werkzaamheden eraan bij om op toekomstige behoeften te anticiperen, zodat het netwerk de evolutie van het verkeer en de ontwikkeling van de binnenvaart op Europese schaal duurzaam kan ondersteunen.



Het Seine-Schelden netwerk in Frankrijk

VOORUITZICHTEN 2026



In Vlaanderen

Studies

- Voortzetting van de studies met betrekking tot de capaciteitsverhoging van de sluis in Ooigem en het kanaal Roeselare-Leie.
- Aanvullende studies in verband met de geleidelijke aanpassing van het netwerk.

Werkzaamheden

- Voortzetting van de aanpassing van de Leie-as, met name aanpassing van de doorvaarthoogte van meerdere bruggen voor het vervoer van in drie lagen gestapelde containers.
- Voortzetting van de kalibreringswerkzaamheden van de waterweg op verschillende segmenten, in het verlengde van de reeds gestarte werkzaamheden tussen Deinze en Schipdonk en aan de oevers tussen Sint-Baafs-Vijve en Deinze.
- Voortgang van lokale verbeteringen die bijdragen tot het vlotter gebruik van de route.

In Wallonië

Studies

- Afronding van de strategische milieustudies in verband met de volgende fasen van werkzaamheden en inrichting.
- Voortzetting van bevaarbaarheidsstudies om het ontwerp van bepaalde bouwwerken en de exploitatievoorwaarden ervan te verfijnen.
- Studies met betrekking tot de diensten voor de scheepvaart, met name over bunkering van schepen.

Werkzaamheden

- Voortzetting van de verbreding van het kanaal Nimy-Blaton.
- Voortgang van de bouw van de toekomstige sluis van Obourg en de aanpassingen op de Waalse hoofdvaaras.
- Voortzetting van de modernisering van bouwwerken, in het verlengde van de programma's voor de bediening op afstand en aanpassing van de infrastructuur.

In Frankrijk

Kanaal Seine-Nord Europe

Aanbestedingen

- Gunning van grote overheidsopdrachten voor werkzaamheden, waaronder het ontwerp- en uitvoeringscontract van de kanaalbrug over de Somme, de TOARC (werkzaamheden aan bouwwerken en het herstel van verbindingen) van sector 1 in de Oise en de sluizen van Oisylle-Verger (Pas-de-Calais) en Noyon (Oise).

Werkzaamheden

- Voortzetting van de lopende werkzaamheden, aan de sluis van Montmacq – Cambronne-lès-Ribécourt en het viaduct over de A2.
- Voortzetting van de voorbereidende werkzaamheden: verlegging van nutsleidingen, wegomlegging, inrichting van kades...
- Voortzetting van de milieucompensatiemaatregelen, met name in de Somme.

Seinebekken en Nord-Pas-de-Calais

Studies

- Start van het projectonderzoek voor de verdubbeling van de sluis van Fontinettes.
- Afronding van de voorstudie voor de herkalibrering van de rivier de Sensée.
- Verwachte aflevering van de milieuvergunningen voor de zwaaiommen van Béthune en Valenciennes.
- Aflevering van de milieuvergunning voor de werkzaamheden aan de stuw van Beaulieu.
- Start en goedkeuring van de uitvoeringsontwerpstudies (PRO-fase) voor de verdieping en verlenging van de sluis van Ablon.
- Voortzetting en goedkeuring van de uitvoeringsontwerpstudies (PRO-fase) van het MAGEO-project.
- Voortzetting van de studies voor besturing op afstand en de inrichting van een gecentraliseerde bedieningspost in Conflans-Sainte-Honorine.

Werkzaamheden

- Voltooiing van de bediening op afstand op de verbinding Bauvin-Duinkerke.
- Afronding van de ecologische inrichtingsmaatregelen verbonden aan de sluis van Quesnoy-sur-Deûle.
- Voortzetting van de herkalibrering van de grens-Leie, inclusief uitbaggeren van het sediment.
- Afronding van de ecologische en landschappelijke inrichting van de oevers en de paden langs het kanaal Condé-Pommeroeul.
- Ingebruikname in het Seinebekken van de gecentraliseerde bedieningspost van Vives-Eaux op de Seine
- Voortzetting van de renovatie- en moderniseringswerkzaamheden aan de stuw van Suresnes.
- Start van de renovatie- en moderniseringswerkzaamheden aan sluis nr. 4 van Notre-Dame-de-la-Garenne.
- Start en uitvoering van de renovatie en moderniseringswerkzaamheden aan de sluis van Chatou op de Seine.
- Inhuldiging van de stuw van Poses op de Seine.
- Start van de voorbereidende werkzaamheden aan de stuw van Beaulieu.



DECEMBER 2025

LÉGENDE **Legenda**

-  **CONTRIBUTIE À LA DÉCISION D'EXÉCUTION DE L'UNION EUROPÉENNE**
In overeenstemming met het Europees uitvoeringsbesluit
 -  **TRAVAUX EN COURS AVEC NIVEAU DE SERVICE DÉJÀ AMÉLIORÉ**
Werk in uitvoering met belangrijke infrastructuur (al) in gebruik
 -  **OUVRAGE EN SERVICE**
Belangrijke infrastructuur in gebruik
 -  **TRAVAUX EN COURS**
Werk in uitvoering
 -  **TRAVAUX PRÉPARATOIRES EN COURS**
Voorbereidend werk in uitvoering
 -  **ÉTUDES EN COURS**
Lopende onderzoeken
 -  **HORS RÉSEAU SEINE-ESCAUT**
Buiten het Seine-Schelde netwerk
 -  **FRONTIÈRE**
Landsgrens
 -  **LIMITE DE RÉGION**
Regionale grens

LE HAVRE **GRANDS PORTS MARITIMES ET HUBS EUROPÉENS**
Grote zeehavens en Europese hubs

-  **PLATEFORME MULTIMODALE (EXISTANTE)**
Multimodaal knooppunt (bestaand)
 -  **PLATEFORME MULTIMODALE (EN PROJET)**
Multimodaal knooppunt (gepland)

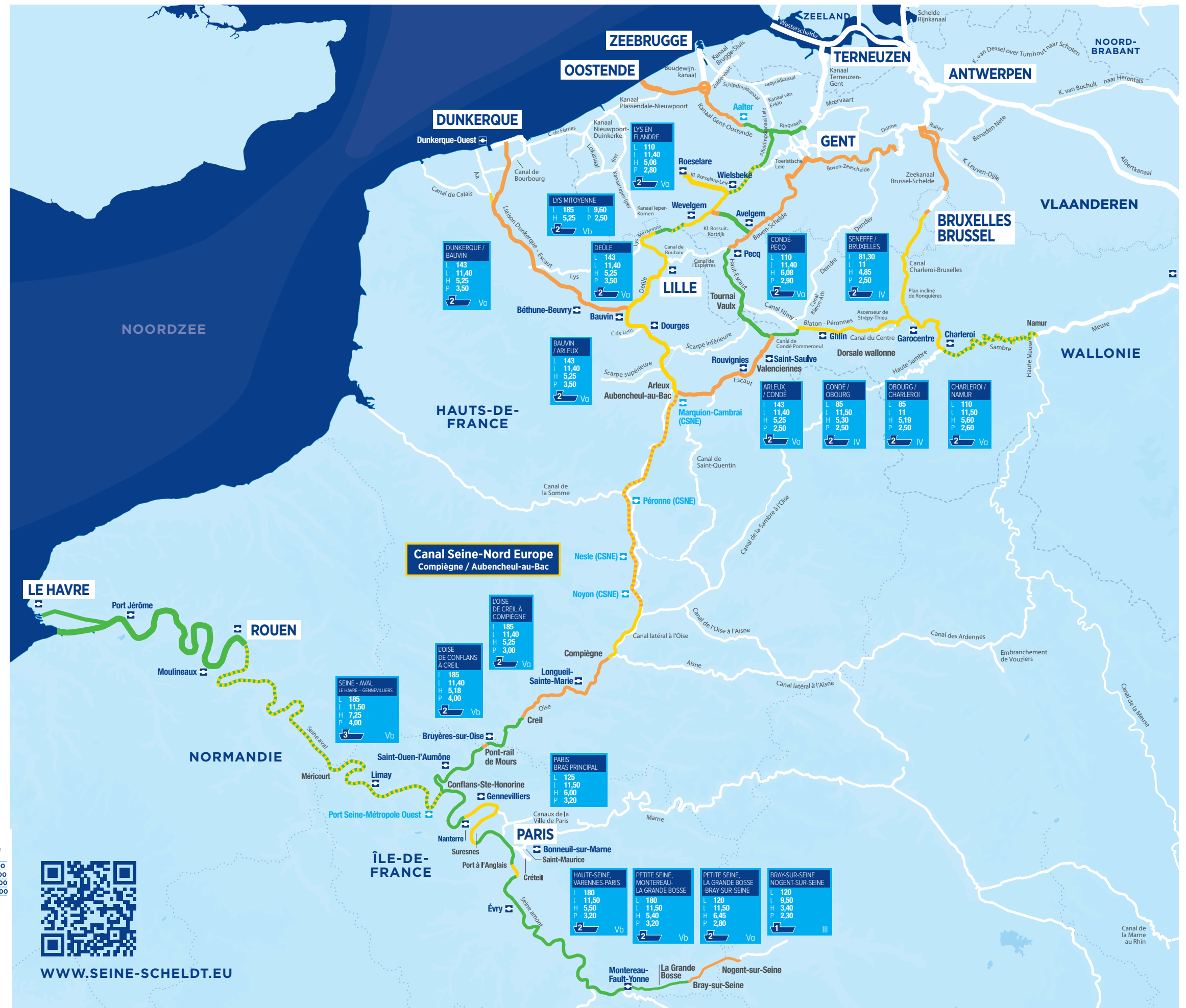
DIMENSIONS EN MÈTRE (2023) / AFMETINGEN	COUCHES DE CONTENEURS MAX Max containerlaag			CLASSE CEMT CEMT Klasse	TONNAGE Tonnage
L Longueur / Lengte	MAX : 1	MAX : 2	MAX : 3	III	650 - 1000
L Largeur / Breedte	1	2	3	IV	1000 - 1500
H Hauteur sous pont / Hoogte onder dek				Va	1000 - 3000
P Profondeur / Diepte				Vb	3200 - 6000

ÉCHELLE **Schaal**



Carte synthétique assemblée à partir de cartes fournies par Voies navigables de France et avec le concours de De Vlaamse Waterweg nv, de la SCSNIE [Document non-contratéuel - réalisation Transmanche Consultants]

Overzichtskaart samengesteld uit kaarten geleverd door Voies navigables de France in samenwerking met De Vlaamse Waterweg, SCSNIE
en de Service public de Wallonie [niet-contratéuel document - geproduceerd door Transmanche Consultants]





HET GROOTSTE BINNENVAART
PROJECT VAN EUROPA

Blijf op de hoogte van het nieuws over het netwerk:

seine-scheldt.eu

 **Réseau Seine-Escaut**



SOCIÉTÉ
DU CANAL
SEINE-NORD
EUROPE



Cofinancé par
l'Union européenne