

20  
20

# INFOMAGAZINE SEINE SCHELDE VLAANDEREN



**PÉTER BALÁZS COÖRDINEERT  
VAN DE NOORDZEE TOT DE  
MIDDELLANDSE ZEE**

BESTEMMING EUROPA, P. 6-7

**CHARLOTTE EN DAPHNE LEVEREN STERK  
WERK IN SINT-BAAFS-VIJVE**

WERK VOOR DE BOEG, P. 12-13

**BOUW KANAAL SEINE-NORD EUROPE  
IN EEN STROOMVERSNELLING**

L'AUTRE CÔTÉ, P. 19



Medegefinancierd door de financieringsfaciliteit  
voor Europese verbindingen

**De Vlaamse  
Waterweg** nv

## BESTE LEZER

2019 bracht tal van nieuwe impulsen voor Seine Schelde. Zowel op strategisch en internationaal vlak bewoog er veel, alsook op het terrein met concrete realisaties. In 2020 trekken we deze lijn door en gaan we voluit voor de toekomst van de binnenvaart. De economische impulsen en de maatschappelijke meerwaarde van Seine Schelde kunnen we enkel realiseren samen met alle betrokken partners, steden en gemeenten: samen met jullie!

De Europese Commissie bevestigde opnieuw en formeel de subsidiebedragen die voorzien zijn voor Seine Schelde. Daarmee laat Europa weten dat het hen menens is om werk te maken van een sterkere binnenvaartverbinding in Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk. Ook in het nieuwe regeerakkoord van de Vlaamse Regering worden deze grensoverschrijdende banden gezien als een voorbeeld voor internationale samenwerking. Vlaanderen zal haar engagementen, en de daaraan verbonden investeringen, dan ook verder opnemen.

Frankrijk leverde alvast de nodige vergunningen af voor de oeverwerken aan de Grensleie in Wervicq-Sud, waar de rivier de grens tussen Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk volgt. Dat is meteen het eerste resultaat van het Grensleie-Verdrag tussen de drie overheden. Ander goed nieuws uit Frankrijk kwam er eind 2019: president Emmanuel Macron en premier Edouard Philippe bevestigden finaal het engagement voor de bouw van het kanaal Seine-Nord Europe, dat klaar moet zijn in 2028 en zo'n 5 miljard euro zal kosten. Hiervoor geeft ze de projectvennootschap, die getrokken wordt door de regio Hauts-de-France, het mandaat voor de realisatie ervan. Zij aan zij met Frankrijk en Wallonië houdt Vlaanderen deze ambitie en tendens aan, zowel qua budget als qua timing, met al heel wat projecten in uitvoering.

Ook dicht bij huis gaan we voluit voor samenwerking met lokale partners, steden en gemeenten. Zo benutten we maximaal de enorme maatschappelijke en economische meerwaarde van onze investeringen.

In 2020 zullen we Seine Schelde nog meer in de kijker zetten als een belangrijke internationale verbinding voor de ontsluiting van onze Vlaamse zeehavens met Parijs, met grote baten voor onze regio. In West- en Oost-Vlaanderen is er immers nog een groot potentieel voor watergebonden logistiek en economische ontwikkeling, die we alle kansen willen bieden.

Vooraf in de Leie-as en het kanaal Roeselare-Leie zullen we het komende jaar fors investeren. Op de Leie wordt momenteel 10 miljoen ton vervoerd per jaar, waarvan 4 miljoen ton op het kanaal Roeselare-Leie. Deze trafiekcijfers stijgen jaar na jaar. Met de bouw van een nieuwe overslagterminal in Roeselare langs het kanaal in 2020 zal het binnenvaarttransport nog meer toenemen.

Deze goede samenwerking, lokaal en internationaal, zetten we in 2020 graag verder!

*Lieven Dejonckheere  
Afdelingshoofd*

### DUIK IN ONS VERHAAL

|                           |          |
|---------------------------|----------|
| Duik in ons verhaal.....  | p. 2-3   |
| In een botendop.....      | p. 4-5   |
| Bestemming: Europa.....   | p. 6-7   |
| Iedereen aan boord.....   | p. 8-9   |
| Water troef.....          | p. 10-11 |
| Werk voor de boeg.....    | p. 12-15 |
| Meer dan binnenvaart..... | p. 16-17 |
| L'autre côté.....         | p. 18-19 |
| Aan het roer.....         | p. 20-21 |
| Waterkiekjes.....         | p. 22-23 |

**WE WILLEN INZETTEN OP HET ECONOMISCH, NATUURLIJK ÉN RECREATIEF WEEFSEL VAN ONZE STEDEN EN GEMEENTEN EN VAN ONZE VLAAMSE REGIO, ZODAT IEDEREEN ER WEL BIJ VAART.**

# IN EEN BOTENDOP

## 5 RESULTATEN WAAR IEDEREEN WEL BIJ VAART

Laten we beginnen met iets dat weinigen weten: de officiële start van Seine Schelde Vlaanderen als grootscheeps Europees binnenvaartproject vond plaats op 1 januari 2007. Het idee om te investeren in een waterwegennetwerk tussen België en Parijs is echter al langer een ambitie van De Vlaamse Waterweg nv. De binnenvaart is immers een goedkope, betrouwbare, duurzame én groeiende transportwijze. Wanneer dit vlaggenschip haar eindhaven tegen 2030 bereikt, zal iedereen daar dus wel bij varen.

### 1. FILES OVERBOORD

Eén schip van 4.500 ton haalt 220 vrachtwagens van de weg. Zulke grote schepen moeten dan wel over onze binnenwateren geraken; daarvoor bouwen of upgraden we de nodige waterinfrastructuur (sluizen, bruggen, stuwen, passeerstroken ...), die de doorgang en het waterpeil garanderen. Waar het moet, verruimen we de vaarweg. Om nog meer bedrijven toe te staan hun vracht via de blauwe snelweg te vervoeren, leggen we overslagcentra aan. Dat zijn opslagruimtes waar kranen de goederen op- en afladen. Tegen 2030 zijn we klaar. Dan zullen er al een pak minder vrachtwagens in de file staan!

### 2. ECONOMISCHE OVERVLOED

Los van alle rechtstreekse werkgelegenheid die de bouwprojecten creëren (voor aannemers, arbeiders, elektriciens ...), floreert de lokale economie mee dankzij Seine Schelde Vlaanderen. Bedrijven nabij een waterweg of een terminal kunnen inzetten op transport via de binnenvaart. Een vernieuwde omgeving langs het water is dan weer een ideale plaats voor plaatselijke horeca of ondernemers om hun zaak te vestigen.

### 3. INTERNATIONAAL TEAMWORK

In Vlaanderen spitst Seine Schelde Vlaanderen zich toe op zeven waterwegen: de Ringvaart om Gent, het Afleidingskanaal van de Leie, de Leie, het kanaal Roeselare-Leie, het kanaal Bossuit-Kortrijk, het kanaal Gent-Oostende en de Boven-Schelde. Dankzij een goede samenwerking met Wallonië en Frankrijk reikt het aaneengesloten waterwegennetwerk straks veel verder. Via de Schelde en de Westerschelde kunnen goederen vanuit de zeehavens in Rotterdam en Antwerpen tot in Parijs varen. Vandaar dat het project Europese steun geniet.



### 4. MILIEU EN NATUUR FLOREREN IN HET KIELZOG

De uitstoot van 220 vrachtwagens ligt heel wat hoger dan die van één binnenvaartschip. Op dat vlak zijn we dus al een goede bondgenoot voor het milieu, maar Seine Schelde Vlaanderen verwerpt ook de fauna en flora die in en rond het water leven. Nabij stuwen en sluizen voorzien we vispassages zodat de vinnige schubbendragers erlangs kunnen om te paaieren of te eten. Voor de talrijke watervogels leggen we een groen oeverkleed aan, waarop ze heerlijk kunnen uitrusten. In deze waterrijke biotopen ontstaat er zo een heus ecosysteem waarin veel soorten zich als een vis in het water voelen.

### 5. BRUISENDE SFEER EN GEZELLIGHEID

Mensen vertoeven van nature graag aan het water. Steden en gemeenten langs een rivier hebben dat goed begrepen en richten samen met ons bruisende waterkantzones in als ontmoetingsplaatsen. Langs de oevers genieten sporters, wandelaars en fietsers op de jaagpaden van het uitzicht terwijl ze actief zijn. Speciaal voor het zachte verkeer renoveren of connecteren we zulke jaagpaden, desnoods zelfs met een brug. Wie met een boot het water op wil, doet dat vanaf veilige aanlegsteigers en jachthavens.

## WAT DEDEN WE IN 2019?

### HARELBEKE HERONTDEKT DE LEIE

In Harelbeke is ongeveer alles wat je in en rond een rivier kan vernieuwen, vernieuwd. De draaiende Bloemmolenbrug verbindt de stad met het Moleneiland. Vanop die draaibrug hebben fietsers en voetgangers een indrukwekkend zicht op de pas gebouwde energieneutrale stuw en sluis. Op de tip van het Moleneiland is een vispassage gebouwd zodat vissen weer vlot kunnen migreren. Aan de Banmolens werd de historische intake hersteld en werd de gloednieuwe Banmolenbrug geïnstalleerd. Aan de overkant van het water hebben we de Leie weer dichterbij de Harelbekenaar gebracht met verlaagde kaaimuren en een vernieuwde omgeving.



Nieuwe sluis Harelbeke

### NIEUWE STUW EN VISPASSAGE IN KERKHOF KLAAR IN 2020

De stuwsegmenten liggen op hun plaats en zijn gekoppeld aan de elektromechanische installatie in de machinekamer. Nog voor de zomer van 2020 werkt de aannemer in Kerkhove (Avelgem) alles verder af: de stuw, de vispassage en de omgeving. Daarna volgt nog opruimwerk en dan kan de bijzondere duostuw in werking treden. Samen met die in Asper en Oudenaarde regelt zij weldra het waterpeil van de Boven-Schelde.



Vispassage, stuw (nieuw + oud) en sluis Kerkhove (Avelgem)

### SLUISHOOFD SINT-BAAFS-VIJVE STEEKT DE KOP BOVEN WATER

Eén van de in totaal drie sluishoofden waaruit de nieuwe sluis van Sint-Baafs-Vijve (Wielsbeke) zal bestaan, is gebouwd. Het beton is gewapend en gehard, zodat je de contouren al mooi kan zien in de bouwkuip. Sluishoofden twee en drie schieten ook aardig op en zo kan midden 2020 het eerste Leieschip erdoor varen.



Sluis Sint-Baafs-Vijve (Wielsbeke)

### PAD GEËFFEND VOOR NIEUW JAAGPAD WERVICQ-SUD

Vanop een ponton maaide een speciale kraan de overbodige vegetatie aan de Franse oever van de Grensleie. Dat is nodig, want waar nu een ongebruikte industriezone ligt, bouwen we een nieuw jaagpad. Natuurlijke liefhebbers mogen op beide oren slapen: elders langs de Leie zaaien onze Franse collega's het verloren groen weer in. Meer nog, je zal een stuk vlotter naar het mooie Balokkeneiland kunnen fietsen.



Oevers Wervicq-Sud

### STUDIE NAAR IDEALE TRACÉ KANAAL BOSSUIT-KORTRIJK

Voor de toekomstige verbinding tussen het kanaal Bossuit-Kortrijk en de Leie bevaren we momenteel drie pistes: het rechtdoor-, bypass- en ringtracé. We onderzoeken deze drie scenario's op basis van zes thema's. Uit die studie volgt in 2020 een ontwerp van voorkeursbesluit, dat voor komt te liggen bij de Vlaamse Regering. Keurt die het goed, dan volgt het openbaar onderzoek. Vervolgens gaan we richting een definitief voorkeursbesluit en kennen we het tracé.



Kruising Leie en kanaal Bossuit-Kortrijk

# BESTEMMING: EUROPA

Professor Péter Balázs is coördinator voor de Corridor Noordzee-Middellandse Zee binnen het Europese subsidieprogramma voor transport TEN-T. Met andere woorden: dé specialist wat het grotere plaatje achter Seine Schelde betreft! In het verleden deed hij al ervaring op als Hongaars ambassadeur, minister van Buitenlandse Zaken, professor aan de Centrale Europese Universiteit en lid van de Europese Commissie. Gespreksstof genoeg dus om deze expert uit Hongarije aan een vragenronde te onderwerpen ...

## DAG PÉTER. ALS EUROPESE COÖRDINATOR KRIJG JE DEZE VRAAG VAST VAAK, MAAR HOE STAAT HET ER MOMENTEEL VOOR MET DE CORRIDOR?

**PÉTER:** “Het einde van de eerste realisatiefase is inmiddels bereikt. Hiervoor hebben we een lange weg afgelegd die begon in 2014, toen de Europese Commissie het Europese transportsysteem verdeelde in negen grote transportcorridors. Eén daarvan is de Noordzee-Middellandse Zeeverbinding, waarvoor ik verantwoordelijk ben.”

## WAT MOETEN WE ONS VOORSTELLEN BIJ ‘UW’ CORRIDOR?

**PÉTER:** “Deze corridor is de eerste grote Noord-Zuidconnectie in Europa. Hij begint in Schotland en loopt via het Verenigd Koninkrijk, Ierland en de Benelux naar Marseille in Frankrijk. Verder zijn er ook zijconnecties met Zwitserland en Duitsland. Daardoor is het een voorname transportroute in de drukst bevolkte regio van Europa, waar je naast veel inwoners ook veel industrieterreinen, havens en stedelijke knooppunten hebt. Een vlotte binnenvaartverbinding is in deze regio dan ook een must.”

## WELKE FUNCTIE HEEFT DE CORRIDOR OP HET VLAK VAN BELEID?

**PÉTER:** “De corridor vormt het beleidsmatige kader voor de planning, realisatie, coördinatie én financiering van onze projecten. Dat is nodig, want hiermee hebben we voor de eerste keer in de transportgeschiedenis van Europa diverse transportsoorten onder dezelfde paraplu samengebracht: spoortransport, de binnenwateren, zeehavens, luchthavens, bruggen, pijpleidingen ... Gezien we inzetten op de [modal shift](#), is elke transportsoort onmisbaar in de puzzel.”

### MODAL SHIFT

Het gebruik van verschillende vervoersmogelijkheden noemen we ook wel de ‘modal shift’. Die moet ervoor zorgen dat meer goederen op een duurzame en economisch verantwoorde manier vervoerd worden. Een vrachtwagenlading kan je bijvoorbeeld net zo goed met het schip of de trein vervoeren.

## EUROPA ONDERSTEUNT SEINE SCHELDE MET DE IMPLEMENTING ACT. WAAROM IS HET PROJECT BELANGRIJK VOOR HEN?

**PÉTER:** “Seine Schelde is het grootste project in de corridor. Binnen deze corridor werken Frankrijk, Vlaanderen en Wallonië samen om hun binnenwateren met elkaar te verbinden tot een sterk waterwegennetwerk. Dit enorme project had veel financiering nodig, waaronder cofinanciering van de Europese Unie. Om het project op lange termijn te stabiliseren doorheen alle democratische regeringsvormingen in de deelstaten, regio's en steden hebben de vier betrokken partijen (Frankrijk, Vlaanderen, Wallonië en de EU, n.v.d.r.) een nieuw instrument opgericht: de [Implementing Act](#).”

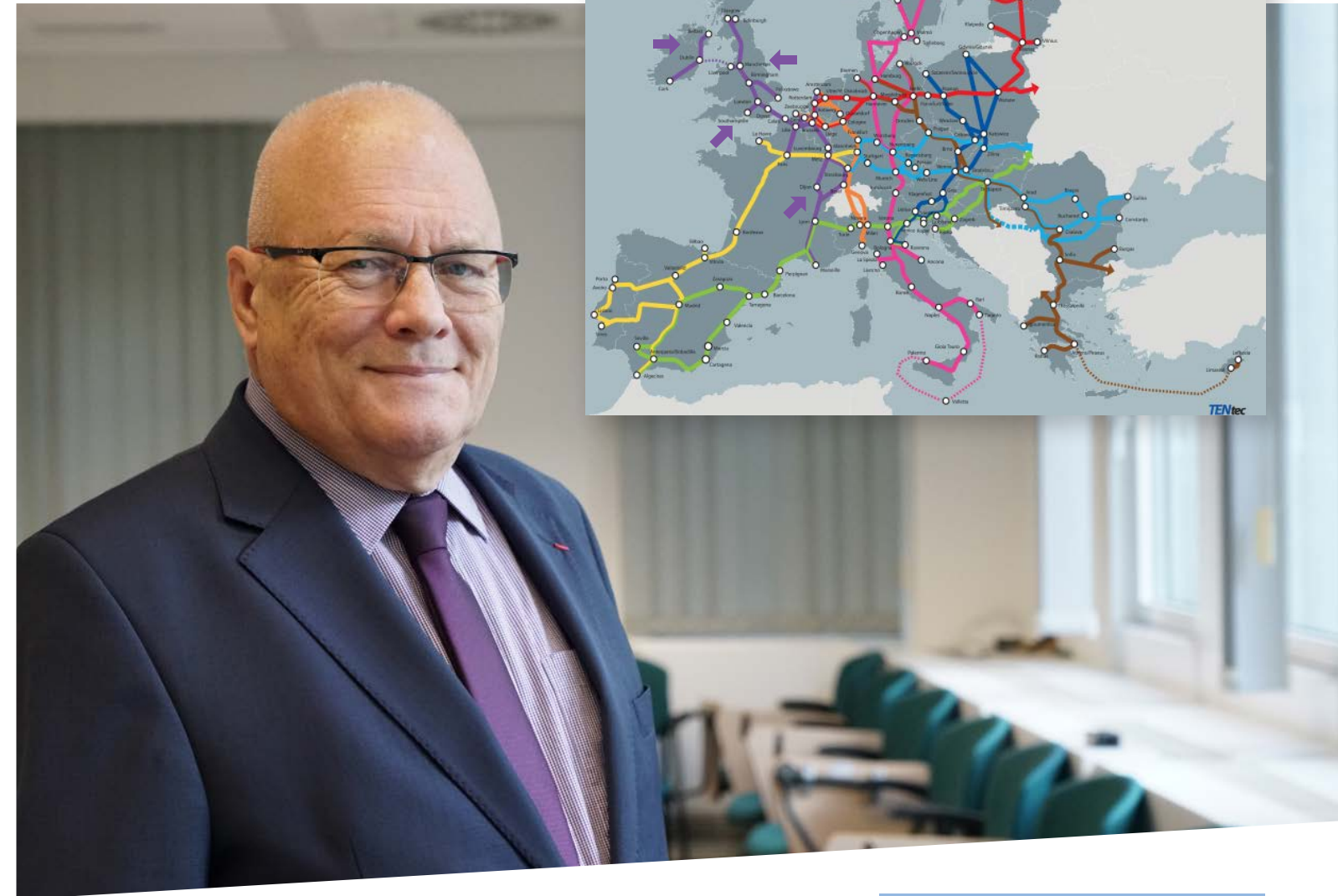
### IMPLEMENTING ACT

Met een Implementing Act geeft de Europese Unie projecten, waarin meerdere lidstaten betrokken zijn, meer financiële en politieke zekerheid. Het politieke en juridische engagement van de Implementing Act overbrugt namelijk meerdere ambtstermijnen. In de Implementing Act van Seine Schelde staat dat een waterwegennetwerk van 1.100 km tussen Vlaanderen en Parijs tegen 2030 klaar moet zijn voor moderne binnenvaart.

## WAT HOUDT DE IMPLEMENTING ACT IN? EN WAAROM IS HIJ ZO BELANGRIJK VOOR SEINE SCHELDE?

**PÉTER:** “De Implementing Act bestaat uit drie delen: de lijst van toekomstige projecten, hun timing en de aanpak ervan. De bedoeling is om hiermee te verzekeren dat het project gerealiseerd wordt, ongeacht politieke veranderingen die in tussentijd zouden voorvallen. Het garandeert dat er de komende jaren geïnvesteerd wordt in capaciteitsverhoging. Die garantie is essentieel, want het project is zeer belangrijk voor 40 miljoen Europese burgers. De betrokken regio omvat immers drie metropolen (Parijs, Rijsel en Brussel, n.v.d.r.) en zes internationale kernregio's. We laten dan ook niets aan het toeval over.”

Transportcorridors Europa



## HOE ZIE JIJ DE TOEKOMSTIGE UITDAGINGEN VAN DE BINNENVAART IN EUROPA?

**PÉTER:** “Eén van de grootste uitdagingen voor het Europese beleid is de klimaatverandering. Om deze het hoofd te bieden, moeten we de transportsector zo snel mogelijk milieuvriendelijker maken. Dit doen we via de modal shift. Iedereen weet dat de snelwegen in Europa te druk zijn, daarom proberen we alternatieven voor wegtransport te bieden. Zoveel mogelijk verschuiven naar de binnenwateren en het spoor is onze missie. Enkel zo kunnen we onze mogelijkheden verbeteren en onze doelen bereiken!”

**Gebruik je smartphone**  
en scan de code om het  
interview te bekijken  
en maak kennis met Péter.



# IEDEREEN AAN BOORD

Iedereen aan boord, dat betekent dat iedere stem wordt gehoord. Om omwonenden, verenigingen, bedrijven en anderen te betrekken bij onze projecten organiseren we dan ook tal van evenementen. De ene keer voor inspraak, de andere keer om hen te bedanken voor het geduld tijdens de werken.



## ONTWERP NIEUWE BRUG OOGEM (WIELSBEKE) - DESSELGEM (WAREGEM)

Onder belangstelling van 350 nieuwsgierigen stelden we in februari 2019 het ontwerp van de nieuw te bouwen brug van Ooigem-Desselgem voor. Het wordt een stalen boogbrug die op dezelfde plek als de huidige Leiebrug zal liggen. Daardoor kan de waardevolle natuur in Ooigem blijven en is grondverwerving niet nodig.



## ONTWERP TOONT DAT HET MENENS IS MET DE MENENSE METAMORFOSE

In elk ontwerp is het belangrijk rekening te houden met de omgeving; zo ook in Mene. In juni 2019 stelden we onze plannen voor aan heel wat enthousiaste bewoners. Het Menense tintje zit hem in de bakstenen landhoofden, die naar de vestingmuren verwijzen. De nieuwe brug zal een open zicht op de omgeving geven. Van dat zicht zal je kunnen genieten vanop een superveilig fietspad en een pleintje. Het ontwerp toont ook een nieuwe fiets- en voetgangersbrug, die Mene verbindt met de fietssnelweg Komen-Deinze.



## VOORONTWERP NIEUWE STEENBRUGGEBRUG

De omwonenden kregen in oktober 2019 primeur te zien wat er met hun input gebeurd is in het voorontwerp. Op hun verzoek komen er twee nieuwe Steenbruggebruggen: een hoge, vaste brug voor wegverkeer en een vlakke beweegbare brug voor fietsers en voetgangers. Daarnaast maakt het ontwerp komaf met de scherpe S-bocht die het kanaal Gent-Oostende daar maakt. Alles in het teken van vlotter vaar- en wegverkeer. Het toekomstbeeld van Steenbrugge moet bovendien de beleving van het kanaalzicht in Brugge en Oostkamp versterken.



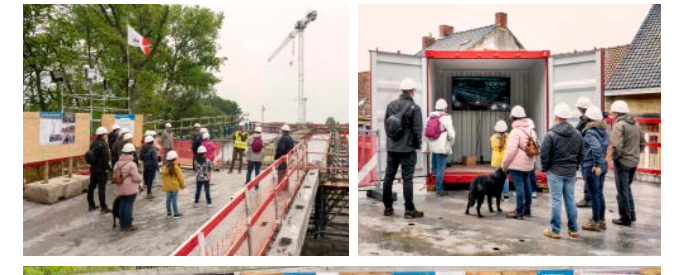
## NATUUR EN SCHIP PROFITEREN VAN LEIE TUSSEN DEINZE EN SINT-BAAFS-VIJVE (WIELSBEKE)

Maar liefst 180 geïnteresseerden kwamen in oktober 2019 kijken welke aanpassingen we de komende jaren zullen uitvoeren in en rond de Leie tussen Deinze en Sint-Baafs-Vijve. Ten eerste transformeren we de oevers in natuuroases. Ten tweede zullen we de rivier uitbaggeren tot 4,5 meter diep. Het ontwerp kreeg alvast positieve weerklank. Wel is het nog even wachten: pas tegen 2021 gaat er een spade in de grond.



## ONDERNEMERS VAARDEN MEE: TOEKOMSTGERICHT TRANSPORTEREN VIA HET WATER

Heel wat bedrijven kwamen op 21 maart 2019 in Gent luisteren naar de troeven die de binnenvaart te bieden heeft. De Vlaamse Waterweg nv, Waterwegen & Zeekanaal vzw, POM Oost-Vlaanderen, Voka Oost-Vlaanderen en North Sea Port trakteerden huidige én toekomstige ondernemers op boeiende presentaties en getuigenissen.

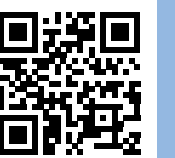
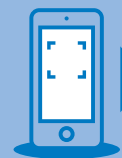


## MASSALE BELANGSTELLING VOOR INGELMUNSTERSE BRUG

Voor Open Wervendag 2019 organiseerden De Vlaamse Waterweg nv, gemeente Ingelmunster en aannemer Artes Group op zondag 19 mei een leerrijke wandeling over de brug in opbouw. We mochten zo'n 2.250 bezoekers verwelkomen om de langste brug van Seine Schelde Vlaanderen te ontdekken!

Gebruik je  
smartphone

en scan  
de code om  
het sfeerverslag  
te bekijken.



## TOEKOMSBOS COMPENSEERT BOUW NIEUWE WEGBRUG OOGEM (WIELSBEKE) - DESSELGEM (WAREGEM)

In de eeuwenoude vallei van de Oude Kale in Lievegem hebben vrijwilligers van Natuurpunt en buurtbewoners samen met De Vlaamse Waterweg nv op 23 november 2019 een nieuw bos aangeplant. Het Toekomstbos bestaat uit 1.500 bomen en 1.200 struiken, verspreid over een oppervlakte van 2 ha. Het bos compenseert de bomen die we moeten ruimen voor de bouw van de nieuwe wegbrug tussen Ooigem (Wielsbeke) en Desselgem (Waregem).

# WATER TROEF

## FEEST IN HARELBEKE!

Na vijf jaar intensief samenwerken hebben De Vlaamse Waterweg nv, de stad Harelbeke en alle betrokken partijen de Leiewerken beëindigd. Iedereen is trots op het resultaat van het grootste deelproject van Seine Schelde Vlaanderen. Dat werd gevierd tijdens LeieLeute, de feestelijke heropening van de Leie op zaterdag 11 januari 2020.



Verlaagde Leieboorden in Harelbeke

### VIJF JAAR IN DE STEIGERS

De Leieomgeving in Harelbeke is na vijf jaar renoveren klaar voor de toekomst. Er werden heel wat bouwwerken verricht. In 2016 opende de Hogebrug en in 2018 volgde de ingebruikname van de nieuwe sluis. Finaal werden de nieuwe stuw en vispassage afgewerkt en werd het Moleneiland heringericht. Hoog tijd voor een feestje dus: Harelbeke werd omgetoverd met een beleevingswandeling vol licht-, klank- en vuurspektakel. Zo konden omwonenden en bezoekers in primeur de nieuwe Leieomgeving ontdekken.

### GEEN KOUDWATERVREES VOOR HARELBEKE

Harelbeke en haar bewoners zijn duidelijk tevreden over het resultaat. Dat staat als een paal boven water. Ze kwamen massaal een kijkje nemen. De meeste mensen uit de buurt hebben natuurlijk wel hinder ondervonden tijdens de werken. Vooral het slijk en de modder werden als nadelen vermeld. Maar het resultaat was voor hen zeker de moeite om even door te bijten. Ook handelszaken uit de buurt geven aan dat er tijdelijk minder vrije parkeerplaatsen waren en er wel wat lawaai- en trillingshinder was. Maar nu mag volgens de handelaars het resultaat gezien worden. Ze gaan ervan uit dat de mooie uitstraling van de nieuwe Leieomgeving een extra troef is voor de nabijgelegen handelszaken!



LeieLeute in Harelbeke



*"De feestelijke opening van de Leiewerken was heel geslaagd. Het klank- en lichtspel, al die vlammetjes ... Schitterend! Ik ben de omgeving een paar dagen later nog eens gaan verkennen. Dit is voor mij met voorsprong de mooiste plek van Harelbeke."*

*Rita Allegaert*



*"De inwoners van Harelbeke mogen trots zijn op het resultaat. Ik werk hier en ga tijdens mijn middagpauze nu toch vaker eens een wandeling langs de Leie maken."*

*Stedt De Bruyne*



*"Ik woon hier vlakbij en ik kan jullie vertellen dat ik hier nu veel meer te vinden zal zijn. Het resultaat is prachtig. Dit is voor het centrum van Harelbeke een enorme stap in de goede richting. Mijn complimenten ook aan de stad en De Vlaamse Waterweg nv. Zij hebben heel goed gecommuniceerd tijdens de werken."*

*Jozey Van Den Driesen*



*"Als Harelbekaar ben ik heel trots op de nieuwe Leieomgeving. Vooral de vispassage en de sluis hebben mij enorm verrast. Het resultaat toont ook waarom de Leiewerken zolang hebben geduurd. Ik moet wel toegeven dat ik blij ben dat de werken gedaan zijn, maar het was het zeker waard!"*

*Patrick Verstraeten*



*"Voor wie vanop een afstand kijkt, lijkt het afwerken van zo'n project een eeuwigheid te duren. Tien jaar geleden kregen de eerste ideeën vorm en nu kunnen we zeggen dat onze stad na die periode ook wel volledig getransformeerd is. Ook na de infrastructuurwerken ligt er nog heel wat werk op de plank voor onze stadsdiensten. Alle administratie in orde brengen, kleine zaken afwerken ... maar er vooral voor zorgen dat de inwoners veel plezier beleven aan de Leieboorden."*

*Cindy Deprez*

**omgevingsambtenaar stad Harelbeke**

**Gebruik je smartphone**

en scan de code om het sfeerverslag van LeieLeute te bekijken alsof je er zelf bij was.



# WERK VOOR DE BOEG

## TWEE VROUWEN, DRIE CONSTRUCTIES

Charlotte Beels is projectverantwoordelijke bij De Vlaamse Waterweg nv. Al vanaf dag één volgt ze de werken aan de sluis, stuw en vispassage in Sint-Baafs-Vijve (Wielsbeke) op. Naarmate de voorbereidingen gedetailleerder werden, breidde het team uit. Zo kwam Daphne De Groote er in 2018 bij als projectingenieur. Zij volgt de voorbereiding van de stuwrenovatie én vispassage mee op. We zijn eens benieuwd welk werk de dames (en hun collega's!) nog voor de boeg hebben daar aan de Leie.



V.l.n.r.: Daphne De Groote en Charlotte Beels

### DAG CHARLOTTE EN DAPHNE. WELKE WERKEN VOEREN JULLIE HIER IN SINT-BAAFS-VIJVE ALLEMAAL UIT?

**CHARLOTTE:** “We werken hier aan drie belangrijke constructies: de bouw van een nieuwe sluis, de bouw van een vispassage en de bestaande stuw die gerenoveerd wordt. De nieuwe sluis bevindt zich op de Leie, de hoofdas van de verbinding tussen Seine en Schelde. Omdat de bouw van de sluis langer duurt dan de andere constructies, zijn we al in 2017 gestart met de bouw van de voorhavens, het gedeelte voor de sluis waar schepen kunnen wachten om de sluis in te varen. In het najaar van 2018 is dan ook de bouw van de effectieve sluis gestart.”

**DAPHNE:** “De stuw en de vispassage bevinden zich op de zijarm van de Leie. Deze projecten liggen dicht bij elkaar en worden als één project beschouwd, elk met hun eigen aandachtspunten. In het ontwerp wordt naar de optimale fasering gezocht zodat beide constructies succesvol kunnen worden gerealiseerd. De werken hieraan zullen in 2020 starten.”

### ERVAREN DE SCHIPPERS VEEL HINDER VAN DE WERKEN?

**CHARLOTTE:** “De hinder voor de schippers is niet gering. Wij proberen echter om deze zoveel mogelijk te beperken. De nieuwe sluis wordt naast de bestaande sluis gebouwd zodat schepen nog steeds kunnen voorbijvaren tijdens de werken. De wachttijden om de bestaande sluis binnen te varen zijn wel wat langer door de werken en ook de wachtplaatsen zijn beperkt. Dat is onvermijdelijk, maar gelukkig tijdelijk.”

### WAT MAAKT DIT PROJECT BIJZONDER TEN OPZICHTE VAN ANDERE WATERBOUWKUNDIGE WERKEN?

**CHARLOTTE:** “Voor de nieuwe sluis is de uitvoeringsfasering uniek: normaal gesproken wordt eerst een bouwput met tijdelijke damplanken gemaakt waarin de nieuwe constructie ‘in den droge’ wordt gebouwd. In dit project zijn de damplanken van de bouwput meteen de definitieve wanden van de nieuwe sluis. Dit betekent dat de nieuwe sluis deels ‘in den natte’ is uitgevoerd. Hierdoor



Gebruik je smartphone en scan de code om de time-lapse van werf tot bouwkuip te bekijken



is de ruimte-inname tijdens de werken kleiner, wat noodzakelijk is om steeds toegang tot de bestaande sluis te verzekeren. Een bijzonder voordeel aan ons project!”

**DAPHNE:** “Wat ook uniek is, is dat het stuwportiek, de constructie die zich bovenop de stuw bevindt, volledig wordt gerenoveerd. Dit gebeurt in 2 fasen, waarbij telkens een deel, eerst rechteroever, vervolgens linkeroever, van de constructie volledig wordt afgebroken en opnieuw gebouwd. Hierbij is het wel van belang dat het andere stuwdeel steeds in werking blijft. Uiteraard is dat dan ook meegenomen in het ontwerp.”

### WAT IS DE GROOTSTE UITDAGING IN DIT PROJECT?

**CHARLOTTE:** “De uitvoeringstermijn is heel krap. Dat is niet alleen een uitdaging voor de aannemer, maar ook voor ons als opdrachtgever. Een goed doordachte planning en strikte opvolging daarvan zijn essentieel om alle werken op tijd te kunnen realiseren.”

### KLINKT ALSOF JULLIE NOG VEEL WERK VOOR DE BOEG HEBBEN. IS DE UITDAGING DAARVAN HETGEEN JULLIE JOB ZO BOEIEND MAAKT?

**DAPHNE:** “Het leuke aan onze job is dat wij bij een project betrokken zijn van bij het begin tot en met de realisatie. Dus vanaf de conceptfase, over de ontwerpfase naar de uitvoering toe. Studiebureaus en aannemers daarentegen zijn vaak enkel bij één luik betrokken. Het is leuk om finaal het ontwerp gerealiseerd te zien. Tijdens de opvolging van een dergelijk groot project kom je ook steeds zaken tegen die op voorhand niet gekend of voorzien waren. Dat houdt het inderdaad altijd interessant!”

### WERKEN JULLIE VAAK SAMEN OM ÉÉN EN ANDER AF TE STEMMEN?

**CHARLOTTE:** “Voor dit project is het noodzakelijk om voortdurend zaken met elkaar af te stemmen. Het is immers de bedoeling dat er een link is tussen de verschillende deelpartijen. Bijvoorbeeld: het uitzicht van het portiek boven de stuw is afgestemd op het materiaalgebruik van het nieuwe bedieningsgebouw dat naast de nieuwe sluis zal worden gebouwd.”

### JULLIE WERKEN ALLEBEI ALS VROUW IN DE SCHEEPVAART EN DE BOUW, WAT TOCH NOG HOOFDZAKELIJK MANNENBASTIONS ZIJN. MERKEN JULLIE DAAR IETS VAN?

**DAPHNE:** “In mijn gehele carrière als vrouwelijke ingenieur in de bouw heb ik het werken in wat een ‘mannenbastion’ genoemd wordt nooit als negatief ervaren. Ik heb ook nooit het gevoel gehad dat ik me extra moest bewijzen. Voor binnenfuncties is de verdeling man/vrouw vrij gelijkaardig. Wanneer je op de werf staat, merk je wel dat het aandeel vrouwen beduidend lager is. Bij deze een warme oproep!”

### WAT ZIJN VOOR JULLIE DE VOLGENDE MIJLPALEN OM NAAR UIT TE KIJKEN?

**CHARLOTTE:** “De eerste is voor de sluis: de installatie van de sluisdeuren gebeurt in het voorjaar van 2020 en de indienststelling van de nieuwe sluis is gepland midden 2020. Voor de stuw en de vispassage is de grootste mijlpaal de aanvang van de werken in het najaar van 2020. En uiteraard 2022, wanneer alle werken zullen afgerond zijn. Er zal dan natuurlijk een mooie inhuldiging gepland worden.”



Sluis Sint-Baafs-Vijve (Wielsbeke)

## VAN DE GESCHIEDENIS NAAR DE TOEKOMST OP DE BOVEN-SCHELDE IN KERKHOVE

Rome werd niet gebouwd in één dag, luidt het spreekwoord. Zo had ook de bouw van een nieuwe stuw en vispassage heel wat voeten in de aarde. Letterlijk, want vóór de werken stuurde De Vlaamse Waterweg nv een groot team van archeologen, bodemkundigen en biologen tot wel 8 meter diep het veld in. Net zo rijk als die van Rome is de geschiedenis van Kerkhove (Avelgem) langs de Boven-Schelde!

Naar aanleiding van de bouw van de nieuwe stuw voerde Universiteit Gent in 2008 en 2009 boringen uit op de linkeroever van de Boven-Schelde. Begraven onder dikke lagen klei en veen werd een langgerekte **stroomrug**, een natuurlijke verhoging langs een rivier, en een fossiele geul gedetailleerd in kaart gebracht. Tussen mei 2015 en oktober 2016 sloegen Gate Archaeology, Universiteit Gent en Jan De Nul de handen in elkaar om in twee grote werkputten **data te verzamelen**. In de bovenste klei- en veenlagen werd een deel van de Romeinse weg tussen Bavay en Aardenburg geregistreerd. De onderliggende, meer zandige lagen, werden gezeefd en bevatten vuurstenen werktuigen, verbrande botfragmenten, houtskool en verkoolde hazelnootschelpen; onomstotelijke bewijzen van de prehistorische mens! Op het ritme van de seizoenen leefden ze van wat de natuur hen te bieden had: ze joegen op wild, verzamelden planten en vruchten en visten in de 'Schelde'.

### DE BEDRIJVIGE BOVEN-SCHELDE

De opgraving bevestigt dat de locatie al meer dan 10.000 jaar een hotspot is. Water trekt mensen aan, van 10.000 jaar geleden tot anno 2020. De bouw van de stuw en vispassage zijn namelijk een onderdeel van het **Europese binnenvaartproject Seine Schelde Vlaanderen**. Met dit project verbeteren we de verbinding tussen de Seine en de Schelde. Dit garandeert economische groei en werkgelegenheid in het hart van Europa.



Stroomrug

Kerkhove (Avelgem) tijdens het einde van de laatste ijstijd



Kerkhove (Avelgem) tijdens de mesolitische tijd



Kerkhove (Avelgem) tijdens de Romeinse tijd



Plaatting stuwsegmenten



Werken aan de stuw



Nieuwe stuw in aanbouw, oude stuw en sluis



Vispassage

### TECHNISCH HUZARENSTUKJE

Na het voltooien van de betonbouw en de grondwerken voor de nieuwe stuw plaatste waterwegbeheerder De Vlaamse Waterweg nv in de zomer van 2019 de **stuwsegmenten**, die de waterstand regelen. Dit gebeurde met grote kranen, want één segment weegt al makkelijk 40 ton. Dankzij die grote omvang kunnen ze elk 300 kubieke meter water per seconde afvoeren, ofwel **zeven olympische zwembaden per minuut**.

De nieuwe stuw wordt een **ontdubbeld exemplaar** met twee identieke stuwsegmenten. Wanneer tijdens een noodsituatie één segment defect is, kan het andere nog steeds voldoende water afvoeren of ophouden. Zo zorgt ze ervoor dat schippers bij droge of natte periodes hun werk kunnen blijven doen en helpt ze overstromingen voorkomen.

### RUIMTE VOOR NATUUR

Naast de stuw komt er een nieuwe **vispassage**. Deze bestaat uit een opeenvolging van drempels die het hoogteverschil tussen het opwaartse en het afwaartse deel van de rivier geleidelijk overbruggen. Zo kunnen **vissen voorbij de stuw zwemmen** op zoek naar een paaipplaats of voedsel. De natuur beschermen en helpen, is dan ook een van de pijlers van Seine Schelde Vlaanderen.

# MEER DAN BINNENVAART

## VAREND VRAGENUURTJE: SCHIPPER BART AAN HET WOORD

Met zijn motorjacht Figaro verzorgt Bart Ghillemyn sinds 2006 rondvaarten op de Toeristische Leie en de Leie. Meestal heeft hij een tiental passagiers aan boord: toeristen, maar ook familie- en vriendengroepen en zelfs teambuilders. Op de Leie passeert hij daarbij regelmatig de aanlegsteiger in Machelen (Zulte), die werd aangelegd in de kleurrijke stijl van kunstenaar Roger Raveel.

### DAG BART. WAT VIND JE VAN DE NIEUWE STEIGER EN HOE VERSCHILT HIJ VAN ANDERE?

**BART:** “De aanlegsteiger in Machelen is een mooie verwezenlijking die prima is gebouwd om er met kleinere vaartuigen aan te meren. Uiteraard is deze steiger ideaal als je een bezoekje wilt brengen aan het Roger Raveelmuseum, dat er op wandelafstand vandaan ligt. De steiger is immers een eerbetoon aan hem. Bij het passeren krijg ik regelmatig de vraag wat het kunstwerk precies voorstelt, want de felle kleuren roepen bij veel mensen vragen op. Die beantwoord ik met plezier.”



Aanlegsteiger Roger Raveel in Machelen (Zulte)

**“HET AANTAL OPENBARE STEIGERS  
MAG GERUST NOG TOENEMEN!”**

### WAT KAN ER VOLGENS JOU NOG BETER AAN DE VAARWEG OF INFRASTRUCTUUR?

**BART:** “Wat ik zelf graag zou zien, zijn ankerboeien in de zones waar de Leie breed is en de kanten minder diep zijn. Het zou heerlijk zijn om midden in de natuur te kunnen dineren of overnachten terwijl het schip veilig vastligt! En er mag wat mij betreft ook strenger opgetreden worden tegen het veroorzaken van golfslag van grotere schepen die snel voorbijvaren. Respect is zeer belangrijk op het water.”

### WAT IS ER WEL AL VERBETERD DE AFGELOPEN JAREN?

**BART:** “Het valt me op dat onze waterwegen er jaar na jaar properder bij liggen. Ik weet nog goed dat ik tijdens de eerste zes jaar van mijn activiteiten maar liefst drie fietsen in mijn schroeven heb gehad. Nu is dat eerder een uitzondering.”

### WORDT JOUW JOB SOMS GEEN ROUTINE? WAT MAAKT HET ZO PLEZANT VOOR JOU?

**BART:** Zoals in elke job – zelfs een seizoensgebonden job zoals die van mij – is het een stukje routine. Maar dat er altijd nieuwe mensen meevaren houdt het boeiend én zorgt voor het ontstaan van spontane vriendschappen. Dat motiveert mij elke dag opnieuw.”

### WELK IS JOUW FAVORIETE PLEKJE LANGS DE LEIE?

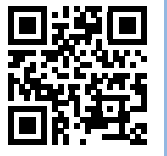
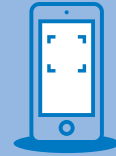
**BART:** “De aanlegsteiger van Sint-Martens-Latem is mijn favoriete plek. Op zonnige dagen spot je hier een mooie mix van fietsers, wandelaars en bootjes die aanmeren aan de prachtige steiger, die trouwens altijd goed onderhouden wordt. Als de zon schijnt, staat Ronny paraat met zijn ijsjeswagen. Dat maakt het extra gezellig.”



© Bart Ghillemyn

/ Meer dan binnenvaart /

**Gebruik je smartphone**  
en scan de code om het  
interview met Sandra  
te bekijken.



## VAN SCHIPPERSDOCHTER TOT SCHIPPERSVROUW

Op 26 september 2019 – de Dag van de Binnenvaart – gingen we op zoek naar schippersvrouwen met een hart voor de Vlaamse binnenvaart. Zo kruisten we het pad van Sandra Goedgezelschap. Sandra vaart al sinds haar achttiende mee met haar man. Maar zelfs vóór ze de liefde vond op het water, was deze vrouwelijke schipper in de wieg gelegd voor een leven weg van wal.

### DAG SANDRA. HOE BEN JE IN DE SCHIPPERSWERELD BELAND?

**SANDRA:** “Ik heb het schippersvirus van thuis uit meegekregen en werk al ongeveer dertig jaar op het water. Mijn ouders zijn gepensioneerde schippers, mijn schoonouders zijn schippers ... Ik ben erin groot geworden en heb zo ook mijn man leren kennen. Ze zeggen soms dat het hier een echte mannenwereld is, maar dat is eigenlijk niet waar. Je doet het samen als man en vrouw of als gezin.”

### HOE ZIET JE WERKDAG ERUIT?

**SANDRA:** “De wekker gaat elke dag af om halfzes. Om zes uur beginnen we eraan. Rond de middag doe ik meestal wat onderhoud aan het schip of neem ik het roer over van mijn man wanneer hij bezig is met een onderhoud. Zo wisselen we af tussen varen en alle andere taken die erbij horen op een binnenschip.”

### WAT IS HET GROOTSTE VOORDEEL VAN JE LEVEN ALS BINNENSCHIPPER?

**SANDRA:** “Ik woon op mijn werk en heb dus geen woonwerk-verkeer om me druk over te maken. Elke dag is anders en we bevinden ons ook telkens in een ander ‘decor’. Dat zorgt ervoor dat het nooit gaat vervelen op het water.”

### ZIJN ER OOK NADELEN?

**SANDRA:** “Het grootste nadeel is dat afspraken maken soms iets moeilijker verloopt. Afspreken met vrienden of eens naar de dokter gaan is niet zo evident voor ons. Maar ik zou het schippersbestaan voor geen geld ter wereld willen ruilen. Je moet er volledig voor gaan, want het is een compleet ander bestaan dan dat van mensen aan wal. Er moet hard gewerkt worden, maar het is een mooi, vrij leven!”

# L'AUTRE CÔTÉ

## MIDDELEEUWSE BOGEN VAN DOORNIKSE PONT DES TROUS HERRIJZEN IN 2021

In 2019 demonteerden onze Waalse collega's de Pont des Trous in Doornik. De afbraak van de middeleeuwse waterpoortbrug weekte heel wat emotie los bij inwoners en historici. Gelukkig zullen de herkenbare gotische bogen binnen twee jaar weer trots boven de Schelde prijken. De middelste boog zal hoger en breder zijn dan oorspronkelijk, zodat moderne binnenvaartschepen eronderdoor kunnen varen. De rest van de brug herrijst zoals ze was, inclusief de originele vorm van de stenen.

Hoe dramatisch de vallende stenen en gehavende bogen er ook uitzagen, 25% van de stenen is intact gerecupereerd. Voor de andere stenen die bij de heropbouw gebruikt zullen worden, zocht en vond het Agence Walonne du Patrimoine een steensoort met exact dezelfde samenstelling als de middeleeuwse stenen. Archeologisch onderzoek leerde ons namelijk dat de brug in 1946 uit dezelfde steensoort uit dezelfde groeve werd heropgebouwd. Handwerkers zullen de nieuwe stenen zodanig houwen en beitelen dat ze identiek zijn aan de oude stenen.

### MILITAIR BOUWWERK UIT 13E EEUW

Dat is wettelijk verplicht, want de Pont des Trous is een beschermd monument. De oorspronkelijke Waterpoortbrug dateert uit de 13e eeuw. Destijds fungeerde de brug als militair bouwwerk. Soldaten bewaakten er de stadsingangen en ook tollenaars gebruikten ze om tol te heffen. In 1940 bliezen terugtrekkende Engelsen ze op tijdens WO II. Bij de reconstructie in 1946 ging het overgrote deel van de middeleeuwse stenen al verloren.



Visualisatie Pont des Trous in Doornik - © Bureau Greish

Net als de brug behouden de kaaimuren en de directe omgeving hun middeleeuwse look. Het stadsbestuur maakt van de noodzakelijke modernisering van de Schelde gebruik om de waterkantzone te vernieuwen. In die gezellige binnenstad zal de geschiedenis nog steeds voel- en zichtbaar zijn. Net als vanop de oude brug, zal wie de nieuwe brug oversteekt een prachtig uitzicht op de Schelde hebben. Met de schietgaten en ambachtelijk gemaakte stenen waan je je zo een middeleeuwse stadswachter.

### TE DOEN IN DOORNIK

1. Schelde-oever verbreden over een lengte van 250 meter
2. Brug opbouwen met hogere en bredere middelste boog
3. 2,7 km kaaimuur heraanleggen



Frans premier Edouard Philippe - © Hugo Clarence Janody voor het blad Libération

## FRANSE PRESIDENT EN PREMIER BEVESTIGEN STEUN VOOR KANAAL SEINE-NORD EUROPE

Tijdens een didactisch bezoek aan het toekomstige vertrekpunt van het kanaal Seine-Nord Europe in november 2019, heeft de Franse premier Edouard Philippe bevestigd dat Frankrijk zal starten met de bouw van het nieuwe kanaal. Diezelfde maand gaf president Emmanuel Macron groen licht voor de financiering van dit monumentale bouwwerk. Het gaat om een waterweg tussen Cambrai en Compiègne die het netwerk in Noord-Frankrijk met de Oise verbindt. Ten vroegste in 2028 zullen moderne binnenvaartschepen tussen het Seine- en Scheldebekken kunnen varen.

Premier Philippe bevestigt dat de Franse staat haar afspraken zal nakomen en 1,1 miljard euro zal vrijmaken voor de bouw van het kanaal. Bovendien wordt nog een extra lening aangegaan van 0,8 miljard euro. De betrokken regio's en departementen doen eveneens 1,1 miljard euro in het zakje. De EU verhoogt dat naar een totaal van 5 miljard euro. Met dat geld zullen onze Franse collega's het kanaal aanleggen over een afstand van 107 kilometer, zes gloednieuwe sluizen optrekken en vier logistieke platformen bouwen.

### GROENE TRANSPORTOPLOSSING

"Ik heb er goede hoop op dat het kanaal Seine-Nord Europe rijkdom en economische slagkracht met zich mee zal brengen voor de Franse havenplaatsen, de logistieke sector en de landbouwers. Zij zullen een groenere transportoplossing kunnen gebruiken", motiveert de premier, die aandachtig luisterde naar de uitleg van de president van de regio Hauts-de-France Xavier Bertrand tijdens de uitstap. Nu kunnen alleen schepen van 700 ton circuleren. Het nieuwe kanaal staat 4.500 tonners toe op haar vaarweg die elk 220 vrachtwagens vervangen. "Die halveren de transportkost en maken deze transportmodus competitief", legde Bertrand de delegatie uit.

Bertrand is al jarenlang een voorvechter van Seine Schelde. Edouard Philippe was lange tijd sceptisch. Toen hij nog burgemeester van de havenstad Le Havre was, vond hij dat het project de concurrerende haven van Duinkerke te sterk bevoordeelde. "Ik vind het klasse dat onze premier die terughoudendheid uit het verleden nu loslaat. Eindelijk komt de staat over de brug met de financiering. Deze

sterke politieke beslissing gaat tienduizenden jobs opleveren. Meer nog, heel het land wordt hier beter van", looft Xavier Bertrand.

### VOLTOOID IN 2028

Ook de vertegenwoordigers uit de transportsector kijken ernaar uit om binnen dit en tien jaar het ecologische alternatief te gaan benutten. "Wij verwachten dat transport over het water zal verdubbelen op vijf jaar tijd, zodra het kanaal open is", klinkt het daar. "Nu is dat met 30% gestegen tegenover tien jaar geleden. Vooral graan vervoeren we via het water."

### PRESIDENTIEEL ENTHOUSIASME

President Emmanuel Macron sprong zijn premier later bij tijdens een bijeenkomst over het kanaal Seine-Nord Europe in Nesle. "Dit is een belangrijke etappe om de industriële uitdagingen van vandaag het hoofd te bieden", zei een vastberaden staatshoofd nadat hij de financiële overeenkomst voor de bouw van het kanaal ondertekende. In totaal zal het nieuw te graven sleutelpunt in de verbinding tussen Seine en Schelde 107 km lang zijn. Jaarlijks houdt het kanaal 500.000 vrachtwagens van de A1.

"Dit is het project van de eeuw", jubelde Xavier Bertrand. De werken zelf zullen 5.000 jobs opleveren en nadien komen er daar 30.000 bij op terminals, in bedrijven en in de landbouw. De voorbereiding zal in 2020 voltooid zijn, waarna de eerste werven in 2021 openen. Ten vroegste in 2028 zal het nieuwe kanaal Seine-Nord Europe worden ingehuldigd.

# AAN HET ROER

## INNOVATIE VANAF DE TOP MET OPERATIONEEL DIRECTEUR KRISTA MAES



**DAG KRISTA. HOE VERTROUWD WAS JE MET DE VLAAMSE WATERWEG NV TOEN JE AAN HET HOOFD KWAM VAN DE OPERATIONELE AFDELINGEN?**

**KRISTA:** “Ik werkte tot 2014 voor De Vlaamse Waterweg nv, toen nog Waterwegen en Zeekanaal nv als afdelingshoofd Coördinatie & Ondersteuning. In die functie heb ik een zeer goed zicht gekregen op het reilen en zeilen en de projecten, waaronder Seine Schelde Vlaanderen, van de organisatie. De intensieve samenwerking met de verschillende afdelingen en met de collega’s van de toenmalige nv De Scheepvaart was ook een pluspunt. Toen ik in februari 2018 operationeel directeur werd bij De Vlaamse Waterweg nv – de fusie van de twee entiteiten – kwam ik dus terecht in een vertrouwde omgeving.”

**WELKE INNOVATIES HEB JE SINDSDIEN VOORBIJ ZIEN KOMEN?**

**KRISTA:** “Qua infrastructuur denk ik daarbij vooral aan het Albertkanaal waar we, in het kader van waterbeheersing, pompinstallaties met ingenieuze **Archimedesschroeven** hebben geplaatst. Ze voorzien er als bonus gezinnen van stroom. De nieuwe stuw in Harelbeke, gebouwd in het kader van Seine Schelde Vlaanderen, is gebaseerd op dezelfde technologie: bij watertekort wordt water teruggepompt en als er voldoende water is, wordt er energie opgewekt. Energie die in dit geval voldoende is om de werking van de sluis en stuw te voorzien van elektriciteit. Een dergelijke energieneutrale sluis kan wel tellen qua innovatie, vind ik.”

**“MET SEINE SCHELDE VLAANDEREN  
WILLEN WE WERK MAKEN VAN DIGITALE  
TOEPASSINGEN OM GEÏNTEGREERDE,  
EFFICIËNTE DIENSTEN VOOR EEN  
HOOGSTAAND TRANSPORTBEHEER AAN  
TE BIEDEN.”**

**ARCHIMEDESSCHROEVEN, WAT ZIJN DAT?**

Archimedesschroeven draaien puur op waterkracht volgens een eeuwenoud schroefmechanisme. Ze maken gebruik van het natuurlijk aanwezige hoogteverschil van de waterweg om water te verplaatsen en stroom op te wekken.

**ZIJN ER NOG ZULKE COMBINATIES VAN INNOVATIE EN  
DUURZAAMHEID MOGELIJK, DENK JE?**

**KRISTA:** “Zeker en vast. In het kader van het Sigmaplan werd slib, afkomstig van onderhoudsbaggerwerken, gerecupereerd voor de

aanleg van een dijk in het overstromingsgebied in Vlassenbroek. De aanvoer gebeurde per schip, zodat de omgeving van Vlassenbroek duizenden vrachtwagenritten bespaard bleef. Intussen wordt deze techniek ook op andere plaatsen gebruikt.”

**HOE PAST DE NATUUR IN DAT INNOVATIEVE BELEID?**

**KRISTA:** “We houden altijd rekening met de fauna en flora in en langs het water. Met Seine Schelde Vlaanderen hebben we daar veel aandacht voor en is rivierherstel op de Leie een volwaardig onderdeel van het project. Ook de Archimedesschroeven die we gebruiken zijn zodanig ontworpen dat vissen op visvriendelijke wijze in en uit de turbines kunnen zwemmen. Op het vlak van milieu zijn we met een aantal ondernemers in zee gegaan die op de Schelde plasticvangers zullen plaatsen om kleine deeltjes uit het water te halen. Het overgrote deel van plasticdeeltjes in de Schelde drijft immers niet aan het oppervlak, maar zweeft op grotere diepte door het water.”



**OP WELKE MANIER VERBETERT SMART SHIPPING DE BINNENVAART?**

**KRISTA:** “Slimme vaartuigen in combinatie met slimme communicatie en slimme waterweg-infrastructuur zullen de binnenvaartsector de komende jaren competitiever en aantrekkelijker maken en een antwoord bieden op uitdagingen wat betreft mobiliteit en wegtransport. Onbemand en geautomatiseerd varen maakt de binnenvaart bovendien aantrekkelijker voor de arbeidsmarkt. Slimme vaartuigen zullen tevens beter zijn voor het milieu, de veiligheid, de mens en de maatschappij.”

**JULIE INNOVEREN OOK DIGITAAL. WAT MOETEN WE ONS  
DAARBIJ VOORSTELLEN?**

**KRISTA:** “De Vlaamse Waterweg nv wil een leidende rol spelen in digitale innovatie. Onbemand varen is hierbij een essentiële innovatie en we nemen hierin als Vlaamse waterwegbeheerder een prominente en leidende rol op. Zo hebben we ons ganse werkingsgebied opengesteld als proefproject. Uiteraard niet zomaar, maar mits goede afspraken. Concreet is er recent op het kanaal Plassendale-Nieuwpoort in West-Vlaanderen een proefproject gelanceerd aangaande testvaarten met ‘onbemande’ watertruck+ vaartuigen. Daarnaast hebben we een ambitieus project opgezet rond automatisatie en afstandsbediening, met als doel om vanuit drie grote centrales verspreid over Vlaanderen alle beweegbare kunstwerken te bedienen.”

**HOE ZIE JE DE DIGITALISERING BIJDAGEN AAN EEN VLOTTE  
VERBINDING TUSSEN DE SEINE EN DE SCHELDE?**

**KRISTA:** “Met Seine Schelde willen we werk maken van digitale toepassingen om geïntegreerde, efficiënte diensten voor een hoogstaand transportbeheer tussen regio’s en landen aan te bieden. De toepassing van RIS-data, en vooral onze toonaangevende ontwikkeling van VisuRIS, speelt daarin een grote rol om trafiek- en verkeersdata vlot toegankelijk te maken. Ook voor de Leie-as brengen we de evolutie van de scheepsbewegingen in kaart, om in de toekomst een optimaal verkeersmanagement te verzekeren. Tot slot rollen we voor de Leie-as bediening op afstand uit, waarbij we vanaf één locatie alle bruggen, sluisen, stuwen ... kunnen besturen. Om daartoe te komen, werken we aan een ‘digital twin’ en dus een digitale kopie van onze infrastructuur. We zitten zeker niet stil!”

**OVER WELKE INNOVATIE BEN JE ZELF HET MEEST  
ENTHOUSIAST?**

**KRISTA:** “Onbemand varen is nu natuurlijk ‘hot’, maar het wordt enkel mogelijk gemaakt dankzij het onderliggende informatiesysteem RIS (River Information Services, n.v.d.r.), en VisuRIS waarmee we deze RIS-informatie visualiseren. Concreet geeft VisuRIS binnenvaartondernemers en logistieke spelers toegang tot RIS en binnenvaartinformatiediensten die die het verkeers- en vervoersproces optimaliseren, gebaseerd op

**SMART SHIPPING IN 3 PIJLERS**

**Smart Shipping zorgt ervoor dat de binnenvaart maximaal baat heeft bij automatisering en digitalisering via:**

1. Slimme vaartuigen: geautomatiseerde systemen aan boord voor bv. navigatie.
2. Slimme infrastructuur: geautomatiseerd en vanop afstand bediend.
3. Slimme communicatie: digitaal communicatieproces tussen de overheid en waterweggebruikers.

**HOE ZULLEN AL DIE NIEUWE TECHNOLOGIEËN DE JOB VAN  
BINNENVAARTBEGELEIDERS VERANDEREN?**

**KRISTA:** “In de eerste plaats krijgen binnenvaartbegeleiders (brug- en sluisbedieners, n.v.d.r.) meer digitale informatie ter beschikking om hun werk uit te voeren. Hun job zal in de toekomst evolueren naar die van scheepvaartoperator. Via een computerscherm en camera’s zullen ze de sluis of brug bedienen vanop een volledig andere locatie. Schippers krijgen eveneens meer digitale informatie binnen om hun traject te optimaliseren. Zo kunnen ook bedrijven hun logistieke middelen en mensen beter gaan inzetten. Investeren in technologie is dus niet enkel voor scheepvaartmedewerkers een grote plus, maar voor alle logistieke spelers.”

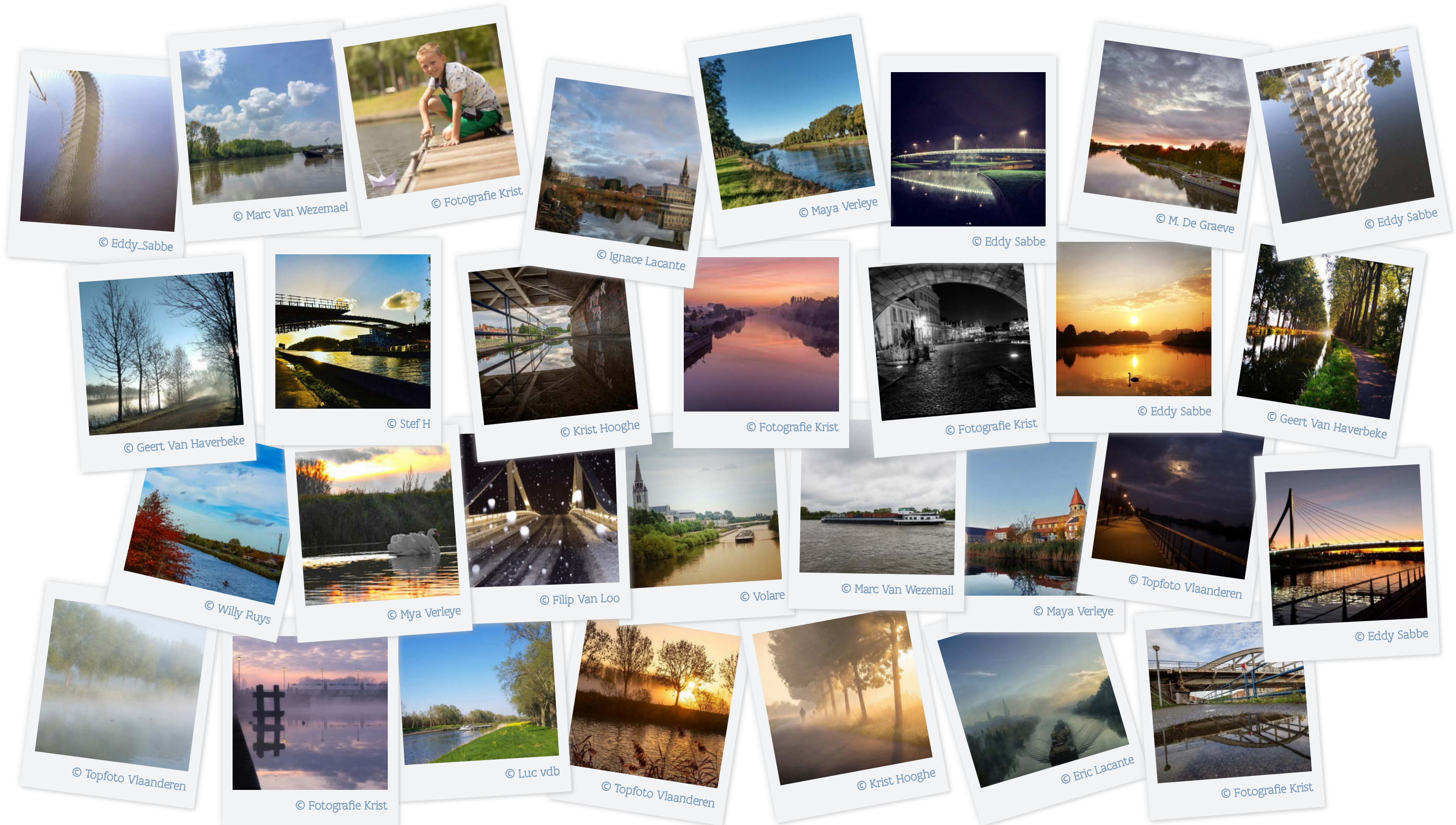
**EN TOT SLOT: IS ER EEN BEPAALD KUNSTWERK OP DE  
WATERWEGEN WAAR JE EEN SPECIALE BAND MEE HEBT?**

**KRISTA:** “Met de fiets- en voetgangersbrug in Wetteren – een stad die verdeeld wordt door de Schelde – heb ik als geboren en getogen Wetterenaar een speciale band. Vanuit het centrum bekeken woonde ik als kind aan de overkant van het water. Dagelijks moest ik dus over die brug naar school fietsen, maar je moet weten dat hij zo’n 30 à 35 jaar geleden al wat verouderd was. Het was dus heel uniek dat ik vorig jaar de kans kreeg om de nieuwe fiets- en voetgangersbrug mee in te huldigen. Een nostalgisch moment én een nieuw begin voor Wetteren!”

# WATERKIEKJES



Heb jij ook een 'spetterend' kiekje op of langs een waterweg genomen? **Deel je foto op Instagram, Facebook of Twitter** met **#seineschelde** en wie weet ontdek je jouw meesterwerk dan in de volgende editie van dit magazine!



# IEDEREEN VAART MEE

**SEINE SCHELDE VLAANDEREN**  
ELKE VRACHT VINDT HAAR WEG VIA HET WATER



V.U.: Lieven Dejonckheere, De Vlaamse Waterweg nv, afdeling Regio West, Guidenspoortpark 105, 1820 Merelbeke  
Publicatienummer: D/2020/12.546/400

## Meer informatie

De Vlaamse Waterweg nv  
afdeling Regio West  
Tel.: 09 292 12 11  
[seineschelde@vlaamsewaterweg.be](mailto:seineschelde@vlaamsewaterweg.be)



[www.seineschelde.be](http://www.seineschelde.be)  
[www.vlaamsewaterweg.be](http://www.vlaamsewaterweg.be)



#seineschelde



Medegefinancierd door de financieringsfaciliteit  
voor Europese verbindingen

**De Vlaamse  
Waterweg nv**