

2025 SEINE
SCHELDE
IN VLAANDEREN

Samen succesvol onderweg
IN EEN BOTENDOP / 4-5

Mooie mijlpalen in ons kielzog
WATER TROEF / 6-9

Vooruitgang van het project
WERK VOOR DE BOEG / 10-11

Een Europese blik
BESTEMMING: EUROPA / 12-14



Medegefinancierd door
de Europese Unie

**De Vlaamse
Waterweg** nv



DUIK IN ONS VERHAAL

Colofon

Seine Schelde in Vlaanderen
Project van De Vlaamse Waterweg nv
Afdeling Regio West
Guldensporenpark 105, 9820 Merelbeke

Uitgave

Nummer 1 2025
Verschijnt halfjaarlijks
D/2025/12.546/33

Verantwoordelijke uitgever

Peter De Meyer
wnd. afdelingshoofd Regio West

Contact

communicatie@vlaamsewaterweg.be
www.seineschelde.be

Bladmanagement & creatie

Impuls communicatie

DUIK IN ONS VERHAAL

02 DUIK IN ONS VERHAAL

04 IN EEN BOTENDOP

06 WATER TROEF

10 WERK VOOR DE BOEG

12 BESTEMMING: EUROPA

14 IEDEREEN VAART MEE

16 MEER DAN BINNENVAART

18 L'AUTRE CÔTÉ

20 AAN HET ROER

22 WATERKIEKJES

2025 SEINE
SCHELDE
IN VLAANDEREN



Beste lezer

Voor u ligt de eerste editie van het infomagazine over Seine Schelde in Vlaanderen. Seine Schelde is een belangrijk project voor de mobiliteit, het natuurherstel, de stadsvernieuwing, de recreatie en het waterbeheer in Vlaanderen.

Met de uitvoering van dit project willen we het transport tussen de havens en bedrijven in het Scheldebekken in Vlaanderen (en met uitbreiding Nederland) en het Seinebekken in Frankrijk vlotter, economisch efficiënter en duurzamer maken.

Het Seine Schelde-programma is een internationale samenwerking. Daarom zetten we ook initiatieven en werven in Wallonië en Frankrijk in de kijker.

We geven je via deze publicatie een inkijk in de voortgang van het project, waarvan de uitkomst pas over enkele jaren zijn volledige uitwerking zal vinden. Er staan nog heel wat mijlpalen op de agenda.

Seine Schelde is een verhaal van economie, ecologie maar vooral van mensen. We laten ze in dit magazine aan het woord, zodat je zelf kan vaststellen met hoeveel goesting en passie ze aan dit maatschappelijk project werken.

Veel leesplezier!

Peter De Meyer
wnd. afdelingshoofd regio West
De Vlaamse Waterweg nv

SAMEN SUCCESVOL ONDERWEG

Seine Schelde voer in Vlaanderen voor het eerst uit in 2005. Sindsdien heeft het project al heel wat internationale binnenvaartambities waargemaakt. Onze hoofdmissie, al twintig jaar lang? Iedereen vaart mee. Via een sterk waterwegennetwerk van Vlaanderen tot Parijs werken we aan de transportnoden, duurzaamheidsdoelstellingen en belevingswensen van de toekomst.

“**Dankzij een jarenlange internationale samenwerking zitten we goed op koers om écht een langetermijnverschil te maken in tal van opzichten: van logistiek tot natuur en waterbeheersing.**”

Onderweg naar ... elkaar

Seine Schelde is in de eerste plaats een **internationaal binnenvaartproject** dat de Europese binnenvaart wil versterken. De samenwerking met Wallonië én Frankrijk is dan ook erg belangrijk.

De komende jaren zullen er nog meer projecten samenvloeien om ervoor te zorgen dat goederen via de Schelde en de Westerschelde tot in Parijs kunnen varen vanuit de grote Noordzeehavens. **Verbinding voorbij de landsgrenzen troef!**

Onderweg naar ... welvaart

Seine Schelde heeft de afgelopen 20 jaar alvast een verregaand positief effect gehad op de economie in Vlaanderen. Op dat elan gaan we verder tot en met de eindstreep! Wist je dat 80% van alle bedrijven op **minder dan 10 kilometer van een waterweg** is gevestigd? Dat betekent dat ze makkelijk de overstap naar het water kunnen maken met hun vracht.

Onderweg naar ... minder file

Vlaanderen kent een serieuze file-problematiek, da's niets nieuws. Eén van de oplossingen hiervoor is meer vrachten via het water vervoeren en zo de weg ontlasten. Wist je dat een schip van 4.500 ton maar liefst **220 vrachtwagens** vervangt? Dat scheelt!

Belangrijk is dus dat de waterweg-beheerders de vaarwegen en aanpalende infrastructuur aanpassen aan deze letterlijk grote ambities: meer overslag-centra, grotere sluizen, hogere bruggen, bredere vaarwegen, hypermoderne stuwen ... Zo voorzien we niet alleen voldoende ruimte voor al die **moderne schepen**, maar garanderen we ook dat het water op een veilig peil blijft.

Onderweg naar ... groen

De binnenvaart is een **bondgenoot van het klimaat**. Dat de uitstoot van één binnenschip veel lager ligt dan die van 220 vrachtwagens, spreekt voor zich. Maar niet enkel op transportvlak zetten we ons beste beentje voor.

Waar we werken aan de waterweg garanderen we ook groeiruinimte voor het lokale groen. Biodiversiteit brengt bestemming 'Duurzaamheid' immers nog sneller dichterbij.

Daarbij hebben we ook de komende jaren nog volop aandacht voor zowel flora als fauna. Zo voorzien we **vispassages** die verzekeren dat vissen vlot stroomopwaarts kunnen zwemmen om elders te paaien of foerageren.

Onderweg naar ... beleving

Eén van onze hoofdthema's, ook de komende jaren? Beleving. Van nature ervaar je rust in de buurt van water: het is de ideale plek om te herbronnen en gezellig samen te komen voor een dosis **ontspanning of inspanning**.

Zowel sport op het water of op het jaagpad (fietsen, wandelen ...) als pakweg picknicken met rivierzicht willen we blijven stimuleren in de toekomst. Ook komen er in de omgeving van de Leie **14 beleefzones** bij, waar je nog meer kan genieten van het water!

MOOIE MIJLPALLEN IN ONS KIELZOG

De afgelopen periode was rijk aan (grote) verwezenlijkingen. Twee van de belangrijkste mijlpalen die we in 2023 en 2024 met vlag en wimpel zijn voorbijgevaren? De ondertekening van het charter van het kanaal Roeselare-Leie en de realisatie van het sluis- en stuwcomplex in Sint-Baafs-Vijve. We duiken in dit artikel dieper in het hele verhaal.

KANAAL ROESELARE-LEIE: EEN ONMISBARE LOGISTIEKE SCHAKEL

De komende tien jaar staan de beste stuurlieders niet aan wal. Dankzij de ondertekening van het ondersteunend charter van het kanaal Roeselare-Leie hebben we hen officieel aan boord gehaald voor onze missie: deze belangrijke vaarweg klaarstomen voor de toekomst.

Dankzij deze overeenkomst vormen onder meer de provincie, verschillende kanaalgemeenten en de private sector voortaan één team in de grootschalige opwaardering van het kanaal en haar omgeving. Zo kunnen we jaarlijks **minstens 4 miljoen ton goederen** via de binnenvaart blijven transporteren. Een gouden garantie voor het kanaal Roeselare-Leie qua bedrijfszekerheid op lange termijn!

Economie in beweging

Het kanaal Roeselare-Leie staat allesbehalve stil. Deze 16 kilometer lange waterweg is **het kanaal met de op één na grootste toegevoegde waarde in Vlaanderen** en dus een onmisbare schakel voor de binnenvaart.

Een schakel die een cluster van maar liefst 50 industriële en logistieke bedrijven met het water en de hele regio verbindt.

Maar kaderend binnen het project Seine Schelde – dat voor een vlotte binnenvaartverbinding tot in Parijs moet zorgen – is er zelfs sprake van **Europese relevantie**. Het kanaal sluit immers aan op de Leie, die toegang biedt tot zowel het Schelde- als het Seinebekken.

Ambitieuze partnership

Daarom ondertekenden De Vlaamse Waterweg nv, provincie West-Vlaanderen, POM West-Vlaanderen, WVI, Voka West-Vlaanderen en de kanaalgemeenten vorig jaar dus het charter. De **ambitie voor de toekomst?** Herstellen en vernieuwen zodat grotere schepen vlot via het kanaal kunnen varen en de capaciteit kan worden opgeschaald. Hiervoor heeft De Vlaamse Waterweg nv een projectplan van 375 miljoen euro klaar.

Meer dan binnenvaart ...

De lokale industrie én logistieke sector ondersteunen? Check. Daarnaast wordt er binnen de krijtlijnen van het charter ook ingezet op andere belangrijke binnenvaartelementen: denk aan **natuur, waterbeheer, duurzame energie en beleving**.

Het kanaal Roeselare-Leie is als project dus erg veelzijdig. En dat maakt impact! Een stevige start voor de versterking van de binnenvaart, maar zeker nog geen eindpunt: we blijven vooruitkijken naar nieuwe, verdere horizons. Van Roeselare tot ...



ONDERTEKENING

Charter

HET KANAAL ROESELARE-LEIE IN CIJFERS

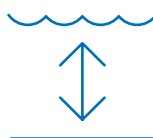
16,5

km lang



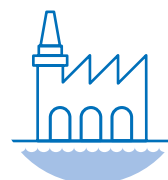
3,5

meter diep



400

hectare
watergebonden
bedrijventerreinen



48 - 60

meter breed



2,5

miljoen m³
watervoorraad



5.500

voltijdse jobs

SINT-BAAFS-VIJVE: VAN VLOTTE VAART TOT VISPASSAGE

Varen we nog iets verder terug in het verleden, dan komen we een volgende imposante realisatie van Seine Schelde in Vlaanderen tegen: het gloednieuwe stuw- en sluiscomplex van Sint-Baafs-Vijve. Sinds de inhuldiging in juni 2023 is deze letterlijk grote verwezenlijking van 16 meter bij 280 meter er niet meer weg te denken voor de binnenvaart én de omgeving.

De sluis van Sint-Baafs-Vijve ligt op de Leie, in de buurt van waar het kanaal Roeselare-Leie en de rivier samenvloeien. Het is dan ook een zeer belangrijk traject voor het **goederenvervoer van en naar Vlaanderen**.

Maar schaalvergroting was noodzakelijk. Omdat Seine Schelde in onze regio streeft naar voldoende groeiimte voor de doortocht van **grotere schepen met drie containerlagen**. Zo denken we aan de toekomst!

Altijd op peil

Al werd er bij de aanpassingswerken ook rekening gehouden met kleinere schepen én met waterbeheersing. Dankzij de twee stuwopeningen van 12,5 meter breed kan het **waterpeil op de Leie**

nauwkeuriger dan ooit worden geregeld. Valt er veel regen? Dan wordt de stuw geopend om water af te voeren, wat helpt wateroverlast te voorkomen. Kampen we echter met een droogteperiode? Dan helpt de stuw de bedrijfszekerheid van de binnenvaart te vrijwaren door water "op te houden". Stroomopwaarts op de Leie is er dan altijd voldoende water beschikbaar voor een behouden vaart.

Bouwen aan de toekomst

Dit huzarenstukje werd verwezenlijkt in combinatie met de aanbouw van een **nieuw insteeddok**. Hier kunnen schippers in alle rust en veiligheid aanmeren, laden en lossen en zelfs overnachten. Naast het stuw- en sluiscomplex en het insteeddok bouwden we een dienstgebouw voor de medewerkers van het district Leie.

Met deze verwezenlijkingen maken we de doorgang van grotere schepen mogelijk. Bovendien geven we bedrijven in de buurt van Sint-Baafs-Vijve een extra duwtje in de rug om samen met ons de **modal shift** te realiseren door vaker voor de binnenvaart te kiezen wat het transport van hun goederen betreft – zowel qua aanvoer van grondstoffen als afvoer van afgewerkte

producten. Win-win!

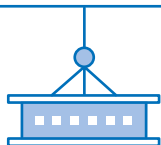
Vispassage inclusief

De bijhorende 'vertical slot'-vispassage verdient alvast de laatste – maar niet de minste – spotlight van dit artikel. Het gaat hier over een **complex staaltje waterbouwkunde!** Een gespecialiseerd waterbouwkundig labo zorgde voorafgaand voor uitgebreide berekeningen qua waterdebieten én stelde de passage nauwgezet af op de verschillende soorten vis. Blankvoorn, kolblei, baars, Europese paling, snoekbaars ... De biodiversiteit viert hier duidelijk hoogtij dankzij onze ingrepen.

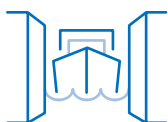
Zelfs maatwerk voor de kleinste waterwegbewoners dus! Zij moeten de sluis en stuw immers vlot kunnen passeren om te migreren, foerageren, paaien, overwinteren ... en doen dat voortaan via 24 sloten. Met ieder 'slot' overbruggen we 10 cm hoogte. In totaal goed voor een hoogteverschil van maar liefst 2,4 meter. Inmiddels is deze vispassage – na heel wat infrastructurele uitdagingen – ook volledig actief: hét sluitstuk van de werken in Sint-Baafs-Vijve!



SLUIS IN CIJFERS

1850

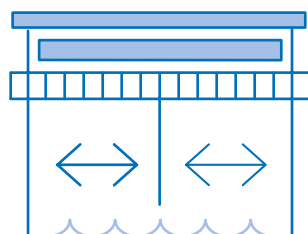
ton wapeningsstaal

17.000m³ beton**6**sluisdeuren
van elk 40 ton

Gemiddeld

23.000m³ water in de sluis

STUW IN CIJFERS

2,4meter
waterpeilverschil**2x 12,5**meter brede
stuwopeningen

VISPASSAGE IN CIJFERS

3,2meter
bekkenbreedte**90**

meter lang

**10**cm verval per
vertical slot (x24)

WERK VOOR DE BOEG

Als je op een jaar tijd tal van projecten realiseert verspreid over heel Vlaanderen, kan je wel eens het overzicht verliezen ... We zetten met veel plezier de verwezenlijkingen en vooruitgang van Seine Schelde in Vlaanderen van het afgelopen jaar nog eens duidelijk op de kaart. Dat mag je gerust letterlijk nemen, in dit artikel!



Een charter voor **KANAAL ROESELARE-LEIE**

Het kanaal Roeselare-Leie speelt een cruciale rol voor de binnenvaart en krijgt nu extra erkenning en toekomstperspectief met een eigen charter. Deze ondertekening markeert een belangrijke stap in de opwaardering van het kanaal, gedragen door zowel lokale als Europese partners. Samen zetten zij zich in om de binnenvaart te versterken. Economisch, ecologisch en alles er tussenin.



Het KanaalPark voor **INGELMUNSTER**

Eind vorige zomer was het zover: het KanaalPark in Ingelmunster werd feestelijk geopend. Deze bruisende belevingsplek nabij de Brigandsbrug (ook onderdeel van het Seine Schelde project) is ingericht als event- en **ontspanningszone**. Het **voormalige overslagterrein** werd volledig onthard en veranderde in een glooiende grasvlakte met bloemenweides en bomen à volonté. Inclusief zitbankjes! Recreanten kunnen hier dus perfect even komen verpozen.



Beleefzones voor **DE LEIE**

De aankondiging van **14 beleefzones langs de Leie** was groot nieuws. En terecht! Van Deinze tot Wervik geven we een boost aan de omgeving door het water weer dichterbij de bewoners en bezoekers te brengen.

Weetje: zeven van de nieuwe beleefpunten krijgen dezelfde stijl met een terracotta hoek onder de **koepelnaam Roothoek**. En ja, de eerste punten zijn al in aanleg of zelfs reeds gerealiseerd, zodat je er zo snel mogelijk van kan genieten! Moleneiland Harelbeke, Roothoek Kunstdorp, Limnander Zulte en Waregem Barrage op kop ...



De Lovelingbrug voor **NEVELE**

Nog een zomerproject: de Lovelingbrug over het Afleidingskanaal van de Leie! Deze slanke boogbrug zal weldra het centrum van Nevele en Vosselare met elkaar verbinden, en tegelijkertijd **schepen met drie lagen**

containers doorgang verlenen. De grootste troef? Ondanks het hogere brugdek zullen de aanloophellingen en trappen een pak minder steil zijn dan bij de oorspronkelijke brug.



Een nieuwe fietsbrug voor **MENEN**

Betere fietsverbindingen die veiligheid en comfort combineren met de mooiste panorama's? Dat is de doelstelling voor het gloednieuwe exemplaar in Menen: **kanaalzicht** troef! De oplevering van de S-vormige metalen integraalbrug is voorzien voor deze zomer. Er wordt aan

het Barrakkenpark dus hard gewerkt om de nodige ruimte en infrastructuur voor de 262 meter lange brug te voorzien, zodat we deze deadline kunnen halen. Fietsers én wandelaars zijn vanaf dan van harte welkom.



Lage Leieboorden voor **WAREGEM**

Afgelopen november werd er in Waregem gestart met de aanleg van de Lage Leieboorden. Vaarwel oude industriële site, hallo plek waar iedereen voluit van het water kan genieten! Ook de lokale fauna en flora, want natuurvriendelijke oevers behoren eveneens tot dit project. Vanaf **eind 2025** ben je er van harte welkom. Aftellen maar ...

Veel 'staande' dus, maar ook nog veel 'gaande'. De binnenvaart en het Seine Schelde project blijven in beweging, maar daarover lees je in de rest van in dit magazine meer ...

A portrait of Pim Bonne, a man with dark, wavy hair, wearing a dark blue blazer over a grey turtleneck sweater. He is standing in front of a modern building with large glass windows and green plants. The background is slightly blurred.

“EEN PROJECT ZOALS
SEINE SCHELDE
VINKT ALLE
VAKJES AF”

EU COÖRDINATOR
VLAAMSE DEPARTEMENT
MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN

Pim Bonne

Pim Bonne werkt al meer dan twintig jaar voor het Vlaamse Departement Mobiliteit en Openbare Werken en mag zich daar een van de EU-coördinatoren noemen. De uitgelezen persoon dus om een licht te werpen op wat Seine Schelde in Vlaanderen betekent voor de ruimere regio ... “Niet alleen wij, maar ook Europa gelooft sterk in binnenvaart als duurzame transportmodus en het potentieel van dit project.”

Geboeid door het verhaal?

Bekijk het volledige video-interview:



De verbindingen richting Nederland en Duitsland zijn al op hoge capaciteit. Via het Seine Schelde project gaan die ook richting Frankrijk in de toekomst op hoge capaciteit gebracht worden.

Dag Pim, kan je ons iets meer vertellen over hoe je EU-coördinator bent geworden?

Pim: “Zeker. Na meer dan 12 jaar rond havens en binnenvaart te hebben gewerkt binnen het Vlaamse Departement Mobiliteit en Openbare Werken, houd ik me nu bezig met het Europese transportbeleid, dat een grote impact heeft op Vlaanderen. Concreet volg ik relevante Europese regelgevingsinitiatieven op en zorg ik ervoor dat Vlaanderen hierover een standpunt inneemt én kan meepraten in de Europese vergaderingen. Daarnaast ben ik ook expert Europese financiering en zoek ik actief naar Europese financieringsmogelijkheden voor Vlaamse infrastructuur- en mobiliteitsprojecten.”

Naast EU-coördinator ben je ook teamleider van het CEF-team. Wat is hun rol precies?

Pim: “Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken is het Vlaams nationaal contactpunt voor Connecting Europe Facility Transport (CEF Transport). Binnen ons departement zijn we met drie personen om Vlaamse publieke en private promotoren wegwijs te maken in dit financieringsinstrument. We adviseren en begeleiden hen bij de opmaak en indiening van een subsidiedossier met als doel om Europese subsidies maximaal naar Vlaanderen te halen. Bovendien volgen we ook de uitvoering van projecten mee op, met het oog op een maximale benutting van de toegekende subsidies. Vanuit deze rol werken we al jaren nauw samen met De Vlaamse Waterweg nv, de Vlaamse promotor van het project Seine Schelde.”

Dat klinkt veelzijdig, net als het project zelf! Hoe belangrijk is een grensoverschrijdende samenwerking in de context van mobiliteit en waterwegen?

Pim: “Enorm belangrijk! Binnenvaart is dé grensoverschrijdende transportmodus bij uitstek en Vlaanderen ligt in het hart van het Europese transportnetwerk. Het is dus van groot belang om met de transportministeries en vaarwegbeheerders van onze buurlanden samen te werken rond infrastructuur, telematica en waterbeheer. Ook op financieel vlak. Zonder Europese samenwerking en financiering zou dit project nooit op deze manier en binnen het afgesproken tijds kader gerealiseerd kunnen worden. De Europese Commissie neemt een cruciale rol op in de afstemming tussen Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk en draagt bij aan de financiering van het project.”



Het project Seine Schelde is een van de grootste Europese infrastructuurprojecten en het allergrootste binnenvaartproject in Europa. Vlaanderen speelt hierin een prominente rol door zijn centrale ligging.

Wat zijn anderzijds de grootste uitdagingen in de samenwerking op Europese schaal?

Pim: “Seine Schelde is per definitie een werk van lange adem: het uitbouwen en moderniseren van een Europees waterwegennetwerk omvat heel wat maatregelen en ingrepen, en vergt een jarenlange voorbereiding. Een van de grootste uitdagingen is dan ook om ervoor te zorgen dat het project zich voortdurend vernieuwt en relevant blijft. Het project moet steeds aangepast zijn aan de veranderende maatschappelijke verwachtingen en behoeften. De focus die de laatste jaren steeds meer is komen te liggen op duurzaamheid en klimaatrobustheid is hiervan een sprekend voorbeeld.”

En tot slot: hoe zie je de toekomst van Europese infrastructuurprojecten zoals Seine Schelde?

Pim: “Qua uitvoering lijken de grootste horden al te zijn genomen. In Vlaanderen zit de uitvoering op koers en in Frankrijk is men gestart met de bouw van het Canal Seine-Nord Europe. Het belangrijkste aandachtspunt zal het garanderen van Europese financiering worden. Het project sluit alvast aan bij de nieuwe Europese speerpunten rond industrie en competitiviteit, dus hopelijk garandeert dit de continuïteit van de Europese financiering in de volgende Europese begroting vanaf 2028!”

IEDEREEN VAART ÉN GENIET MEE

Iedereen vaart mee betekent ook écht iedereen. Daarom stuurden we onze vliegende reporter op pad in het projectgebied om enkele inwoners en bezoekers van de kanaalgemeenten voor de camera te strikken. Hun verhalen maken de voordelen van Seine Schelde immers concreter dan ooit. Maar welke thema's komen zoal aan bod binnen zo'n groot project? Het zijn er meer dan je denkt ...



Post komt over de brug in Harelbeke

Melanie Calluy is al bijna een kwarteeuw actief als fietsende postbode in de omgeving van Harelbeke. Dat de oude, steile Hogebrug werd vervangen door een nieuw exemplaar met zachtere aanloophellingen was voor haar een grote win. Bekijk de video en ontdek de impact van stadsvernieuwing voor de job van Melanie.

“Dankzij het project is
mijn job gemakkelijker
geworden!”

Economische sluizen staan open

Binnenvaartschipper Franky weet als geen ander dat water altijd in beweging is. Zo zag hij al heel wat veranderingen – en verbeteringen – plaatsvinden op zijn favoriete kanalen en rivieren. Dankzij de vernieuwde sluis in Evergem vaart hij voortaan nog vlotter met de Sejona naar zijn bestemming. In deze video stap je mee met hem aan boord.





Leie vist altijd naar verbetering

Olivier Lisarde voelt zich nauw verbonden met de Leie ... en dan vooral met het lokale visbestand van Wielsbeke tot Harelbeke! Als fervent hengelaar is hij een van de vele tevreden gebruikers van de waterweg. Zo zie je maar: de opwaardering mist ook onder water z'n effect niet wat fauna en flora betreft. Duik je visueel mee in Oliviers passie?

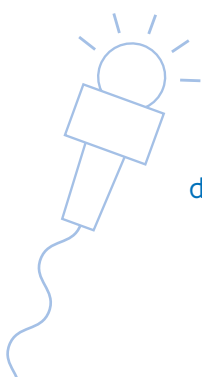


“ We kijken voor het visbestand uit naar het resultaat in de volgende jaren. Het belooft veel goeds! ”



Samen recreatief op (jaag)pad

Ook langs het water valt er veel te beleven, of je je nu het liefst op twee wielen of vier benen voortbeweegt ... Zowel **ruiters (zoals Margot)** als **wielrenners (zoals David)** genieten met volle teugen van de Vlaamse jaagpaden: dé plek om hun lievelingssport te beoefenen in alle rust en veiligheid. En met zicht op de Leie is het nog leuker. Kijk maar!



De smaak te pakken na het lezen van deze getuigenissen? Ontdek alle reportages op www.seineschelde.be om de impact van Seine Schelde nog meer tot leven te zien komen.

Pand 140 is niet alleen maar een verbinding tussen natuurgebieden stroomop- en stroomafwaarts, maar dwars op de oever heb je ook een overgang van land naar rivier. Dat is bij uitstek dé plaats waar je de grootste biodiversiteit terugvindt. Een plek om te koesteren!



ONDERZOEKER

INSTITUUT VOOR NATUUR- EN BOSONDERZOEK

Sophie Vermeersch

NATUURVRIENDELIJKE OEVERS? EEN COMBINATIE VAN NOODZAAK EN OPPORTUNITÉIT

Seine Schelde in Vlaanderen doet meer dan de binnenvaart een duwtje in de rug geven. Natuur is dankzij projecten zoals Pand 140 minstens even belangrijk! Stéphan Creëlle (projectingenieur afdeling Regio West) en Sophie Vermeersch (onderzoeker visbestand voor Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek) zetten samen hun schouders onder de ontwikkeling van de natuurvriendelijke Leie-oeveren. We doken samen met hen in het project.

Wat is het doel van Pand 140 binnen Seine Schelde in Vlaanderen?

Stéphan: "Het doel van het project Seine Schelde is om de Leie op te waarderen. Enerzijds voor grotere schepen en anderzijds ook voor de omgeving, dus ook de natuur. Pand 140 - de zone van Deinze tot aan de sluis van Sint-Baafs-Vijve in Wielsbeke - wil specifiek de vroegere rivierfuncties herstellen om de Leie toekomstbestendig te maken op vlak van biodiversiteit en waterberging. We zetten hier dus in op natuurvriendelijke oevers die de biodiversiteit ondersteunen en stimuleren."

Hoe dragen de oeverwerken bij aan het bredere project?

Sophie: "De natuurvriendelijke oevers zijn een gecombineerd verhaal van noodzaak en opportuniteit. Als we grotere - en naar de toekomst toe ook méér - schepen willen toelaten, moeten we iets doen aan de oevers. Die waren in de jaren 70 aangelegd en hadden hun beste tijd gehad. De oevers van vandaag moeten bestand zijn tegen golfslag en belasting van de groeiende scheepvaart, maar ook een aantal verwaterde natuurfuncties weer vervullen."

Natuurvriendelijke oevers dus. Waarom zijn ze zo belangrijk?

Stéphan: "Waar men vroeger voor betonplaten voor de oevers koos uit praktische overwegingen, denken we nu aan het belang van de vissen, maar evengoed aan veel kleinere organismen en waterplanten."

Sophie: "Klopt. Voor vissen zijn natuurvriendelijke oevers onder meer belangrijk als paaiplaatsen en als habitat. Een dergelijk grote rivier als de Leie is optimaal voor blankvoorn en baars. Maar als je de mogelijkheid laat om in de omgeving ook paa- en opgroeihabitats te hebben, is dat eigenlijk een soort van lokroep voor heel wat andere soorten."

Welke veranderingen verwacht je in het ecosysteem, mede dankzij de aanleg van de vispassage?

Sophie: "Sowieso een diverser, maar ook veerkrachtiger ecosysteem omdat de populaties zich op termijn gaan ontwikkelen in verschillende leeftijdscategorieën. Als er weinig diversiteit is in een bepaalde stroming, heb je er soms alleen maar adulte vis met weinig reproductie. Dankzij de natuurvriendelijke oevers en vispassages in het projectgebied kan dit deel van de Leie ook als opgroeihabitat fungeren. Heel belangrijk voor een duurzame en groeiende populatie!"

Mooi! Welke innovaties maken Pand 140 verder nog uniek als project?

Stéphan: "Misschien niet onmiddellijk innovatief, maar wat wel belangrijk was in dit project zijn de ingrepen op maat. Niet gewoon het toepassen van gekende technieken, maar oplossingen specifiek per locatie om de biodiversiteit zo veel mogelijk te stimuleren."

En om af te sluiten: hoe ziet de toekomst van Pand 140 er volgens jullie uit?

Stéphan: "We zijn al een paar kilometer ver in het project, maar we hebben ook nog wel een aantal kilometer te gaan. Ik denk dat we al doende heel veel geleerd hebben, zowel qua uitvoering als qua opvolging. Dat zal de toekomstige werken en samenwerking alleen maar ten goede komen."

Sophie: "Helemaal mee eens, op naar de toekomst en naar meer mooie resultaten!"



PROJECTINGENIEUR
DE VLAAMSE WATERWEG NV

Stéphan Creëlle

Pand 140 omvat een zeer uitgestrekt projectgebied, maar tegelijkertijd moet je aandacht hebben voor de kleinschaligheid van lokale opportuniteiten. Een uitdaging, maar wel eentje met een geslaagd resultaat!

Meer ontdekken over dit project?

Scan dan nu de QR-code!



SEINE SCHELDE: INTUSSEN IN WALLONIË ...



PROGRAMMADIRECTEUR
WALLONIË

Nicolas Dubois

Niet alleen in Vlaanderen, ook zuidelijker gaat Seine Schelde met rasse schreden vooruit. Onder het alziend oog van Nicolas Dubois stort Wallonië zich vol overgave op haar missie: het harmoniseren, moderniseren en verbeteren van het algemene serviceniveau. “Precies onze schakelfunctie maakt onze regio tot een sleutelgebied voor de doorstroming en logistieke efficiëntie van het gehele netwerk”, stelt de gedreven programmadirecteur. Wij zochten hem op voor een blik op de aanpak en een stand van zaken bij onze zuiderburen.

Julie lijken andere accenten te leggen dan Vlaanderen?

Nicolas: “Uiteraard. Elke regio heeft zijn eigen ambities en dus prioriteiten. Zo wil Wallonië ook de koppeling maken met de Maas-as via de Dorsale wallonne, de Waalse ruggengraat die onze voornaamste steden en industriële centra met elkaar verbindt. Door onze strategische ligging hebben we bovendien een belangrijke logistieke rol te vervullen binnen de EU. Als SPW (Service public de Wallonie Mobilité et Infrastructures) legden we alle doelstellingen voor de waterwegen tegen 2050 vast in een strategisch investerings- en beheersplan met het oog op een duurzaam bevaarbaar en multimodaal netwerk. Dat moet Wallonië sterker verbinden met de grote Vlaamse en Nederlandse zeehavens en onze regio aantrekkelijker maken voor grote industriële projecten die veel transport vereisen. Maar eerder dan de verschillende invalshoeken, wil ik vooral onze overeenkomsten en gemeenschappelijke belangen benadrukken.”

Want de samenwerking verloopt uitstekend.

Nicolas: “Absoluut. Ons partnership is er een volgens het boekje. Sterker nog: het model dat we samen hebben opgezet, is een voorbeeld voor andere Europese projecten. De werking is opgebouwd rond twee organen: de besluitvormende

Intergouvernementele Commissie (CIG) en de operationele Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking (EGTS). De CIG zorgt voor een coherente visie op de ontwikkeling van het Seine-Scheldet netwerk op Europees niveau en intussen bundelen de waterwegbeheerders binnen de EGTS de krachten voor de opmaak van sterke investeringsdossiers richting Europa en een heldere planning. Daarnaast richten afzonderlijke werkgroepen zich op specifieke thema's zoals waterbeheer en infrastructuur voor duurzamere brandstoffen. Op deze manier verstevigen we de grensoverschrijdende samenwerking, stemmen we de dienstverlening beter op elkaar af en verbeteren we de algemene veerkracht van onze netwerken.”

Ook financieel is die krachtenbundeling noodzakelijk?

Nicolas: “Laat me duidelijk zijn: zonder een robuust publiek gefinancierd plan komen we er niet. Om het Europese transportsysteem te transformeren en zo de service voor de klant te optimaliseren, moet iedereen inspanningen leveren. Al betekenen gezamenlijke investeringen niets zonder een gedeelde visie over de toekomst van de binnenvaart en een akkoord over hoe en wanneer we de dingen aanpakken. Het leuke aan samenwerken is dat je iets opsteekt van de ander. We leren van elkaars inzichten inzake coördinatie en planning, en dat is essentieel voor de langetermijndoelen van het project.”

En die gaan niet alleen over duurzamer transport ...

Nicolas: “Wesprekenterecht over voordelen als de modal shift, meer concurrentiekracht, een betere dienstverlening en een nauwere samenwerking over de grenzen van de binnenvaartsector heen. Maar het gaat natuurlijk ook om de bescherming van onze natuur en bij uitbreiding de toekomst van onze planeet. Het feit dat we straks zowel mens als dier beter kunnen beschermen tegen de effecten van

de klimaatopwarming door middel van onder meer vistrappen, hypermoderne sluizen, natuurlijke oevers en wetlands is gigantisch, toch?”

Dat voelt als een soort trotsheid.

Nicolas: “Zeker. Te meer omdat het ons gelukt is elke opeenvolgende regering te overtuigen van de waarde en noodzaak van Seine Schelde. Ook op Europees niveau. Het programma is nooit gestopt door een gebrek aan middelen of beslissingen. Als coördinator is het mijn taak om die dossiers voor cofinanciering op te zetten en – door goed te communiceren binnen de teams – het budget en de planning te respecteren. Alles stukje bij stukje concreet zien worden, geeft heel veel voldoening.”

Wat is de grootste uitdaging bij de uitvoering van Seine Schelde in Wallonië?

Nicolas: “De bouw van 3 nieuwe sluizen op het kanaal Charleroi-Brussel in het kader van de aanpassing van de Dorsale wallonne voor schepen van 2000 ton. Dat is voor ons een cruciale investering. We voeren de 3 projecten parallel uit. Een huzarenstukje. De grootste technische moeilijkheden komen vaak voort uit de maatregelen die je tijdens werkzaamheden moet nemen om de hinder voor de scheepvaart te beperken tot het minimum. Dat zal hier niet anders zijn.”

Wat is je ultieme droom voor dit project?

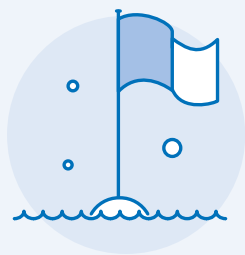
Nicolas: “Ik hoop én denk dat Seine Schelde de boeken ingaat als een project dat mee het verschil maakte. Dat dankzij de uitrol van een modern en betrouwbaar waterwegennetwerk zowel de industrie als de natuur heropleeft en de toekomstige generaties maximale kansen krijgen op een solide en zorgeloze toekomst.”

Seine Schelde in Wallonië vordert zeer goed.

Een overzicht van de gerealiseerde werken en nakende ingrepen:

Bereikte

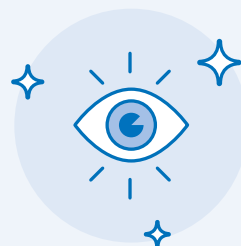
MIJLPALEN



- Verdieping van de Boven-Schelde tot 2,90 meter.
- Verbreding van de Boven-Schelde door Doornik en de reconstructie van de historische Pont des Trous.
- Modernisering van de sluizen op de Boven-Schelde en de aanleg van vispassages.
- Heropening van het kanaal Pommeroeul-Condé (gesloten sinds de jaren negentig).
- Vernieuwing van de sluis van Auvelais.
- Verruiming van diepgang van de Sambre tussen Namen en Charleroi tot 2,80 meter.
- Aanpassing sectie 2 van de gemeenschappelijke Leie voor schepen tot 4400 ton.

Toekomst

PLANNEN



- Herinrichting van de Waalse dorsale tussen Pommeroeul en Namen door de bouw van 3 sluizen op het kanaal Charleroi-Brussel, een nieuwe sluis bij Obourg en de verbreding van het kanaal Nimy-Blaton. Momenteel lopen er ook studies voor de aanleg van oversteek-, wacht- en draaizones op de Sambre.
- Veiligstelling en modernisering van het Hellend vlak van Ronquières en de sluisinstallatie van Ittre.
- Vernieuwing van de dam van Comines op de Leie.
- Uitbreiding van het afstandsbedieningsproject.

KRISTA MAES GEEFT RICHTING

Met nieuwe dubbelrol

Sinds het vertrek van Chris Danckaerts richting een welverdiend pensioen staat de al bijna even ervaren Krista Maes ambitieus aan het roer. Als waarnemend gedelegeerd bestuurder van De Vlaamse Waterweg nv én als lid van de Intergouvernementele Commissie Seine Schelde speelt ze een voorname rol in de toekomst van de binnenvaart. “De combinatie van beide functies geeft me een unieke en brede kijk op de binnenvaart in een Vlaams én Europees kader,” aldus Krista. Hoog tijd(d) voor een interview met deze sturende kracht.

Dag Krista, bedankt om tijd vrij te maken in je drukke agenda. We zullen er meteen induiken: Wat is er zo uniek aan Seine Schelde?

Krista: “Wat Seine Schelde zo bijzonder maakt, is de internationale reikwijdte van het project. We bouwen niet alleen aan een toekomstbestendig binnenvaartnetwerk in Vlaanderen, maar zorgen ook voor een sterke connectie met Frankrijk en de rest van Europa. Dat betekent meer transportmogelijkheden voor bedrijven, minder CO₂-uitstoot en een stevige duw in de rug voor de modal shift.”

Een verhaal op Europese schaal dus, maar heeft het project ook voordelen voor Vlaanderen?

Krista: “Zeker en vast! Seine Schelde biedt enorm veel voordelen voor Vlaanderen. Het verbetert niet alleen de binnenvaartinfrastructuur, maar biedt ook een duurzamer alternatief voor wegtransport. En de impact daarvan reikt heel wat verder dan enkel economische voordelen! Zo wordt er binnen het project bewust ingezet op voordelen voor de hele omgeving, van natuur tot recreatie en stadsvernieuwing.”

Wat zijn volgens jou de belangrijkste uitdagingen en kansen voor het project in de komende jaren?

Krista: “De kunst is om de balans te vinden tussen economische groei en ecologische impact.

We willen de binnenvaart versterken zonder de natuur en leefomgeving uit het oog te verliezen. Een balans die je continu in evenwicht moet houden. Tegelijk biedt dit project een enorme kans om samenwerkingen tussen de regio's te versterken en een multimodaal transportnetwerk uit te bouwen. Als we dat slim aanpakken, kunnen we onze logistiek nog sneller, duurzamer en efficiënter maken.”

Wat inspireert jou persoonlijk aan dit project?

Krista: “Voor mij ligt de kracht van Seine Schelde in samenwerking. Het is indrukwekkend om te zien hoe verschillende regio's en landen samen bouwen aan een gedeelde toekomst. Of het nu gaat om nieuwe sluizen, bredere kanalen of innovatieve technologieën: alles draagt bij aan een sterker netwerk. En daar wil ik vanuit mijn nieuwe, dubbele functie met volle overtuiging ook mijn steentje aan bijdragen.”

Dat klinkt veelbelovend! Wat brengt de toekomst concreet voor de binnenvaart volgens jou?

Krista: “Digitalisering, automatisering en duurzame brandstoffen gaan een cruciale rol spelen volgens mij. De binnenvaart moet klaar zijn voor de toekomst, en daar zetten we nu al volop op in. Oude sluizen, stuwen en bruggen renoveren we waar mogelijk, maar we kiezen ook voor vernieuwing waar nodig. Door traditie en innovatie slim te combineren, bouwen we aan een waterwegennetwerk dat generaties lang meekan.”

Innovatie speelt duidelijk een belangrijke rol. Zijn er specifieke innovatieve technologieën of methoden die worden toegepast binnen Seine Schelde?

Krista: “Innovatie is inderdaad een van de speerpunten van onze aanpak. Het zit verwerkt in elk aspect van het project: van de manier waarop voorafgaande studies worden uitgevoerd tot resultaatmetingen achteraf rond opgeleverde werken. Letterlijk van a tot z dus! Tegelijkertijd zoeken we binnen Seine Schelde in Vlaanderen naar manieren om de efficiëntie van de binnenvaart verder te verhogen, bijvoorbeeld door het gebruik van technologie en dataplatformen. We investeren dus niet alleen in betere waterwegen, maar ook in de technologieën die ze klaarstomen voor de toekomst. Een ambitieuze aanpak, maar meer dan de moeite waard!”



**“ Voor de toekomst van de
binnenvaart zetten we in op
een combinatie van ervaring,
expertise én innovatie.**

WATER KIEKJES



Jullie delen op sociale media de mooiste 'waterkiekjes' van het projectgebied van Seine Schelde, en wij genieten mee! Van winterse taferelen tot kleurrijke zonsondergangen, met charme in iedere foto.

Wil jij ook jouw foto in de volgende editie terugzien? Deel hem met #SeineSchelde en wie weet krijgt jouw kiekje een plekje in ons magazine!

NAZARETH

Toerisme Leiestreek



KORTRIJK

Zita De Smet



WERVIK

Raiura_brm



WIELSBEKE

Clin Doeil Photography



MENEN

Top Foto Vlaanderen



MENEN

Margarita_studio.be



DEINZE

Amber Travelshots



WIELSBEKE LEIARM

Natuurbeelden Mya



ZULTE

mvsflorence2025



OOIGEM

Boudewijn Vankeirsbulck



HARELBEKE

Picture by Pi



ZULTE

Luc Vdb70



GENT

Tini Cleemput



IEDEREEN VAART MEE

Seine Schelde in Vlaanderen
Investeren in een vlotte binnenvaart-
verbinding tussen Gent en Parijs



www.seineschelde.be



Medegefinancierd door
de Europese Unie

**seine
SCHELDE**

**De Vlaamse
Waterweg** nv