

Van rivier tot recreatie
IN EEN BOTENDOP / 4-5

Mijlpalen die ons voortstuwen
WATER TROEF / 6-9

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

De kapitein met twee petten
BESTEMMING: EUROPA / 12-14



DUIK IN ONS VERHAAL

Colofon

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

Uitgave

Nummer 2 2025
Verschijnt halfjaarlijks
D/2025/12.546/36

Verantwoordelijke uitgever

Peter De Meyer
Afdelingshoofd a.i. 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 WATERKIEKJES

2025 SEINE
SCHELDE
IN VLAANDEREN



Beste lezer

**Waterwegen verbinden. Regio's versterken. Toekomst mogelijk maken.
Dat is waar het Seine Schelde-project voor staat.**

In deze tweede editie van ons infomagazine nemen we u mee naar een project dat steeds meer vorm krijgt in Vlaanderen en ver daarbuiten. Sinds onze vorige publicatie zijn weer heel wat plannen uitgegroeid tot concrete realisaties. Werven vorderen, infrastructuur wordt aangepast en de contouren van het vernieuwd Europees binnenvaartnetwerk worden steeds tastbaarder.

Maar Seine Schelde in Vlaanderen is meer dan een mobiliteitsproject. Het is een sleutelproject voor de toekomst van Vlaanderen. Het versterkt de duurzame mobiliteit en de economische slagkracht van onze havens en bedrijven. Maar er komen ook heel wat uitdagingen kijken bij ons waterwegennetwerk. Daarom investeren we ook in duurzaam waterbeheer, in een veerkrachtige natuur en in leefbare steden en regio's langs onze waterwegen. In een context van klimaatverandering en toenemende druk op ruimte en transport toont dit project hoe water een verbindende en structurerende rol kan spelen.

Omdat Seine Schelde een Europees verhaal is, kijken we in dit magazine ook verder dan Vlaanderen. We belichten de voortgang en samenwerking op Europese schaal en tonen hoe Vlaamse inspanningen deel uitmaken van een groter geheel, gedragen door partners in Wallonië, Frankrijk en Europa.

We nodigen u met dit magazine graag uit om mee te ontdekken waar Seine Schelde in Vlaanderen vandaag staat en welke toekomst we samen stap per stap, project per project vormgeven.

Veel leesplezier!

Peter De Meyer
Afdelingshoofd a. i. Regio West
De Vlaamse Waterweg nv

IN EEN BOTENDOP



VAN RIVIER TOT RECREATIE: HOE SEINE SCHELDE VLAANDEREN VERBINDT

De binnenvaart een flinke duw in de rug geven, dat is de missie van **Seine Schelde in Vlaanderen**, het grootste binnenvaartproject van Europa. Klinkt indrukwekkend? Dat is het ook. Maar het project is meer dan een economisch verhaal, veel meer. In deze rubriek vatten we het graag “in een botendop” samen. Want hoe meer mensen onze koers kennen, hoe vlotter we samen vooruitgaan. #IedereenVaartMee

Liever kijken dan lezen?

Bekijk onze **video** via
www.seineschelde.be of



“ **Om ons doel te bereiken moeten er niet alleen infrastructurele aanpassingen maar ook verschuivingen in de mindset gebeuren; zowel in Vlaanderen als daarbuiten.** ”

Van Vlaanderen tot Europa: de waterwegen van de toekomst

Seine Schelde is geen losstaand project, maar een belangrijke schakel in een ambitieus Europees netwerk van waterwegen. We maken de binnenvaart toekomstgericht én aantrekkelijk: duurzaam, efficiënt en een volwaardig alternatief voor wegverkeer. Denk: grotere schepen, meer lading, minder vrachtwagens op de weg en dus minder uitstoot. We geven binnenschepen met drie lagen containers de nodige ruimte op onze waterwegen en maken zo plaats vrij op onze wegen.

Één netwerk, vele verbindingen

Met Seine Schelde bouwen we niet alleen aan bruggen, sluizen en stuwen, maar ook aan verbinding. Voor bedrijven betekent dat een beter verbonden netwerk van waterwegen, waarbinnen goederen vlot en duurzaam hun weg vinden. Voor fietsers en voetgangers zorgen we voor veilige en comfortabele oversteekplaatsen, zodat zachte weggebruikers vlot langs en over het water kunnen bewegen.

Maar ook onder het wateroppervlak maken we het verschil. Via vispassages langs onze kunstwerken kunnen vissen vrij migreren. Essentieel voor een gezonde en veerkrachtige biodiversiteit. En langs de oevers creëren we plekken waar mensen

tot rust komen of elkaar ontmoeten: van jaagpaden tot beleefzones. Verbinding vormt de kern van het project; tussen economie en ecologie, tussen mens en natuur, tussen vandaag en morgen.

Iedereen vaart mee

Of je nu fietst, wandelt, werkt of woont langs het water: Seine Schelde maakt het verschil. Zo groeit de binnenvaart én groeit de leefkwaliteit voor iedereen langs het traject. De slogan 'Iedereen vaart mee' betekent dan ook écht iedereen, van fietser tot buurtbewoner, van hengelaar tot binnenvaartondernemer, van groot bedrijf tot kleine vracht.

MIJLPALLEN DIE ONS VOORTSTUWEN

De afgelopen maanden waren opnieuw rijk aan mooie verwezenlijkingen. Benieuwd naar welke grote mijlpalen we de afgelopen periode zoal voorbijgevaaren zijn? We duiken er in dit artikel dieper in.

HET AFLEIDINGSKANAAL VAN DE LEIE IS KLAAR VOOR DE SCHEEPVAART VAN MORGEN

Het Afleidingskanaal van de Leie (ook bekend als het Schipdonkkanaal) is met succes opgewaardeerd voor schepen tot klasse Vb. Daarmee bereikt Seine Schelde in Vlaanderen een belangrijke mijlpaal in de modernisering van onze waterwegen.

Een totaalproject in fasen

De opwaardering naar klasse Vb gebeurde stapsgewijs. Tussen 2015 en 2018 werden verschillende **bochten tussen Noorderwal en Schipdonk** verbreed, zodat grotere schepen vlotter en veiliger door het kanaal kunnen varen.

Recent kwamen daar de noodzakelijke **baggerwerken** bij: door de verruiming en verdieping van het kanaal is er nu ook voldoende ruimte voor moderne schepen die meer lading in één keer vervoeren en daardoor dieper in het water liggen.

Ook nieuwe infrastructuur maakte deel uit van dit totaalproject. In Nevele kwam er een **passeerstrook** zodat schepen elkaar vlotter kunnen kruisen, terwijl Deinze een volledig nieuwe stijlvolle fietsbrug kreeg: **de Lovelingbrug**. Die vervangt een te laag betonnen exemplaar die een obstakel vormde voor drielaagse

containervaart waar Seine Schelde in Vlaanderen naar toewerkt. Tegelijkertijd met de bruginstallatie werden ook de oevers verstevigd én de omgeving verfraaid. Heel wat vliegen in één klap dus.

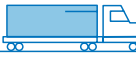
Resultaat: klaar voor de scheepvaart van morgen

De combinatie van verbredingen, verdieping en verruiming, nieuwe infrastructuur en oeverversterking maakt dat het Afleidingskanaal van de Leie nu volledig voldoet aan klasse Vb. Grotere binnenschepen kunnen er veilig en efficiënt passeren.

Met de afronding van Pand 130 (= het 14 kilometer lange traject tussen Schipdonk en Deinze) is dit strategische waterwegproject een feit. Het Afleidingskanaal van de Leie is klaar voor de scheepvaart van morgen.

SCHEEPSKLASSE Vb



► **220** 
VRACHTWAGENS

KUURNEBRUG

TILT SCHEEPVAART NAAR EEN HOGER NIVEAU

In mei werd de Kuurnebrug 50 centimeter opgehoogd. Een grote ingreep voor een schijnbaar “kleine” verhoging, maar die halve meter maakt écht het verschil voor de scheepvaart. Dankzij de verhoging voldoet de brug nu aan de vereiste doorvaarthoogte van 7 meter, zodat ook grotere schepen met drie containerlagen probleemloos kunnen passeren.

Waarom verhogen en niet vervangen?

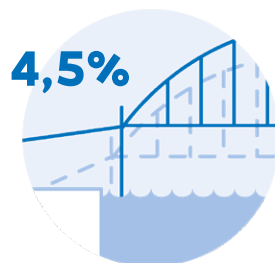
De Kuurnebrug was nog in zeer goede staat. Enkel haar hoogte vormde een knelpunt voor de hedendaagse scheepvaart. Omdat bruggen ontworpen zijn om decennialang mee te gaan, werd er dan ook voor gekozen om te verhogen in plaats van te vervangen. Een duurzame keuze! Tegelijkertijd kreeg de brug bovendien een grondige opfrisbeurt, met een nieuwe verflaag en moderne, verlichte leuningen.

Hoe werkt een brugverhoging?

Een verhoging is technisch complex, maar het eigenlijke hefproces verliep opmerkelijk snel: in amper twintig minuten werd het brugdek opgetild. Dat gebeurt met uiterst precieze hydraulische vijzels, zodat de brug synchroon omhooggaat en geen beschadigingen oploopt. Een beetje zoals een autokrik.

Wat is de impact op de omgeving?

Het brugdek ligt nu hoog genoeg om drielaagse containerschepen vlot te laten passeren. Intussen zijn ook de aanloophellingen aangepast. Gelijklopend werden de aansluitende wegen opnieuw ingericht en de riolering in de Vlasstraat vernieuwd. Dat biedt meteen kansen om de aansluitende wegen opnieuw in te richten en de riolering in de Vlasstraat te vernieuwen. Tegen het einde van dit jaar verwachten we de laatste werken af te ronden.



De aanloophellingen van de Twee-Bruggenstraat en de Vlasstraat waren momenteel erg steil. De nieuwe hellingsgraad van gemiddeld 4,5% zorgt ervoor dat de brug nu vlotter toegankelijk is. Fietzers en voetgangers merken het verschil duidelijk: comfortabeler en veiliger verkeer staat centraal.





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!



DE BLAUWERSBRUG

in Menen ingehuldigd

Sinds september kunnen fietsers en voetgangers veilig en vlot de Leie oversteken via de nieuwe fiets- en voetgangersbrug in Menen. Deze elegante S-vormige brug verbindt het stadscentrum met het Barakkenpark en was perfect op tijd klaar voor het nieuwe schooljaar.



Werken aan

VISPASSAGE MENEN

gestart

In februari zijn de werken aan de gloednieuwe vispassage aan de stuw van Menen gestart. Pal op de grens met Frankrijk wordt hier een 'vertical slot'-vispassage gebouwd. Dankzij een lokstroom kunnen vissen straks vlot stroomopwaarts zwemmen via de Leie.



Omgevingsvergunning

BRUG WEVELGEM-LAUWE

aangevraagd

Momenteel is de brug tussen Wevelgem en Lauwe met amper 5 meter doorvaarthoogte de laagste op de Leie-as. Een vergunning om deze brug geschikt te maken voor het moderne scheepvaartverkeer is afgeleverd zodat de werken in 2026 kunnen starten. Samen met de bouw van de nieuwe brug zal ook de omgeving worden verfraaid, maar eerst moet er een openbaar onderzoek plaatsvinden.



Upgrade voor

ZUIDKAAI IZEGEM

De verouderde infrastructuur langs het kanaal Roeselare-Leie in Izegem kreeg een upgrade. Om plaats te maken voor een nieuw exemplaar van 330 meter lang moest de oude kaaimuur natuurlijk eerst worden afgebroken. Daarnaast voerden we baggerwerken uit, gevolgd door het plaatsen van bodembescherming.



KUURNEBRUG

opgevijseld

In mei werd de Kuurnebrug over de Leie een halve meter verhoogd. Het doel? Toelaten dat schepen met drie lagen containers er vlot onderdoor kunnen varen. Geen sinecure gezien de brug in kwestie zo'n 2.000 ton weegt, en toch was de effectieve ophoging in slechts 20 minuten geklaard.



Zulte krijgt **NIEUWE FIETSBRUG**

De bouw van de nieuwe fiets- en voetgangersbrug over de Leie in Zulte ging van start. Deze 99 meter lange stalen brug verbindt de Limnanderdreef met het kasteel Te Lake en herstelt zo een historische verbinding die ooit door de kanalisatie van de Leie werd onderbroken. De voorbereidende werken begonnen in februari. De effectieve bouw – uitgesteld wegens het broedseizoen – loopt sinds augustus 2025. Als alles volgens plan verloopt, is de brug eind 2026 klaar voor gebruik.



LOVELINGBRUG in Nevele ingehuldigd

Begin dit jaar werd de nieuwe Lovelingbrug over het Afleidingskanaal van de Leie in Nevele gemonteerd, en deze zomer was het dan eindelijk zover: de langverwachte feestelijke inhuldiging! De nieuwe Lovelingbrug overspant het Afleidingskanaal ter hoogte van de Korte- en Langemunt in het centrum van Nevele en brengt voor heel wat buurtbewoners een positieve verandering met zich mee.



OUDE BOSPOORTBRUG afgebroken

In maart werd de oude Bospoortbrug over het kanaal naar Charleroi in Halle afgebroken om plaats te maken voor een nieuw exemplaar: een beweegbare tafelbrug die op 7 à 8 minuten verticaal kan worden opgehaald wanneer er grote schepen moeten passeren. De nieuwe Bospoortbrug wordt 7 meter breed en zal enkel toegankelijk zijn voor zacht wegverkeer en het openbaar vervoer.



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 Gilles Ryckebusch, a middle-aged man with short dark hair and a light beard, wearing a dark blue suit jacket over a light blue button-down shirt. He is looking directly at the camera with a slight smile. The background is a solid grey.

GILLES RYCKEBUSCH: DE KAPITEIN MET TWEE PETTEN

In de vorige editie wierpen we een blik op Seine Schelde aan de andere kant van de taalgrens. Nu reizen we door naar Frankrijk. Want ook daar werkt een vastberaden team aan het grootste Europese binnenvaart- en waterwegproject. Stuurman van dienst is Gilles Ryckebusch, een ervaren ingenieur in Franse overheidsdienst. We nodigden de directeur van de regionale afdeling Nord-Pas-de-Calais bij Voies Navigables de France (VNF) én beheerder van het Europees Economisch Samenwerkingsverband (EESV) Seine-Escaut uit voor een rondvaart langs zijn daden, doelstellingen en dromen.

Jij hebt 2 petten. Met welke verschijn je bij ons aan boord?

Gilles: “Ik draag ze allebei. Voortdurend, want ze zijn met elkaar verweven. Als territoriaal directeur bij de Franse tegenhanger van De Vlaamse Waterweg ben ik – naast de werken voor Seine Schelde in Frankrijk – verantwoordelijk voor het exploiteren en onderhouden van de waterwegennetwerken en kunstwerken, het beheer van hoog- en laagwaterperiodes en de samenwerking met andere regio's rond economische activiteiten, milieu- en erfgoedkwesties, toerisme en watersport. Aangezien het vaargebied van Nord-Pas-de-Calais een schakel vormt tussen de verschillende waterwegennetwerken van het Seine-Schelde-traject, vloeit mijn rol als beheerder van het EESV automatisch over in mijn dagelijkse bezigheden. En omgekeerd.”

Maar jij trekt binnen Seine Schelde ook aan de touwtjes in Vlaanderen en Wallonië?

Gilles: “De grote strategische keuzes zijn in handen van de Intergouvernementele Commissie Seine Schelde. Het EESV ziet toe op het naleven van de planning, doelstellingen en financiering, en zorgt voor een gemeenschappelijke visie, een coherente uitvoering en kennisuitwisseling tussen de vier partners: Voies navigables de France, De Vlaamse Waterweg nv, de Service public de Wallonie en de Société du Canal Seine-Nord Europe. Het is mijn taak om die opdracht te coördineren. Maar ik kom in niemands vaarwater. Binnen het EESV werken we samen als volwaardige partners. Dat loopt heel goed. Bijna dagelijks is er contact. Eigenlijk zijn we gewoon goede burens: iedereen keert voor zijn eigen deur, maar samen maken we de straat een pak aantrekkelijker.”

Dat klinkt als een soort fierheid.

Gilles: “En of. Het Seine-Schelde-netwerk is een huzarenstukje met een immense meerwaarde. Dit is dé missing link in de corridor Noordzee-Rijn-Middellandse Zee. Het hart van het eerste Europese waterwegennetwerk. Kijk alleen al naar de cijfers: 1100 kilometer aan grote waterwegen, 5 zeehavens, 2 landen, 60 binnenhavens en 360 gemeenten. De vervoerscapaciteit in de betrokken regio's verdubbelt. Daarmee dragen we krachtig



Met Seine Schelde vallen alle hindernissen weg. Het is nu aan de binnenvaart om haar rechtmatige plaats binnen een logistiek en multimodaal ecosysteem weer op te eisen.

bij tot de ambities van de Europese Green Deal, en de ecologische en energetische transitie. Op regionaal niveau zal het project een boost geven aan de economische groei en werkgelegenheid. Onze zee- en binnenhavens worden trouwens niet alleen aantrekkelijker voor goederenvervoer: dankzij de toename van cruise- en pleziervaart zullen steeds meer mensen onze regio's ontdekken.”

Wint het water het dan straks van de weg?

Gilles: “De havens in het Noord-Europese vaargebied bewijzen vandaag al dat het mogelijk is. Bovendien evolueren de logistieke standaarden en digitale diensten voortdurend. Het is vanzelfsprekend dat verladers daarvan willen profiteren. De binnenvaart is de oudste transportmodus, maar toonde zich niet altijd de meest flexibele. Dit omwille van overslagmomenten en de aanwezigheid van nautische knelpunten. Met Seine Schelde vallen die hindernissen weg. Het is nu aan de binnenvaart om haar rechtmatige plaats binnen een logistiek en multimodaal ecosysteem weer op te eisen.”

Ondanks de uitdagingen waarmee Europa wordt geconfronteerd ...

Gilles: “Zeker en vast. Dat Europa ons zelfs in moeilijke tijden onverschrokken blijft steunen, zegt alles over het geloof in dit project en sterkt ons in onze missie. In de zomer van 2024 bracht de vijfde financieringsschijf de teller nu al op 1,8 miljard euro aan Europese toelagen. Zo blijven alle werven op volle toeren

draaien. Na jaren van studies, overleg en administratieve procedures bevinden we ons nu in een intensieve uitvoeringsfase: veeleisend voor ingenieurs en aannemers, maar tegelijk enorm inspirerend voor lokale gebieden en economische actoren. Naarmate bouwwerken uit de grond rijzen, sluizen (terug) vol lopen en grootschalige milieuprojecten het landschap veranderen, voel je het enthousiasme toenemen.

Wat trekt momenteel de meeste aandacht?

Gilles: “Waar begin ik? Vooral de omlegging van de Oise en de eerste grote kunstwerken van het Canal Seine-Nord Europe springen in het oog. Verder ook de sluizen van Méricourt, Quesnoy-sur-Deûle en Auvelais, de Europese opwaardering van de Grensleie, de milieuprojecten rond het recent heropende kanaal van Condé-Pommeroeul, de fietsbrug van Menen en de heropbouw van de Bospoortbrug in Halle. Intussen effenen we achter de schermen het pad voor toekomstige ingrepen. De belangrijkste mijlpaal is misschien wel onze kandidatuur voor Europese financiering via CEF3 (Connecting Europe Facility) in 2028. Waar ik het meest naar uitkijk? De waterinlaat en ingebruikname van het gloednieuwe kanaal. Op dat moment stromen al onze gezamenlijke inspanningen samen. En komt de droom van dit grensoverschrijdende meesterwerk van Europese binnenvaart en logistiek echt wel dichtbij.”

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 ...



Natuurlijke verbeteringen in Harelbeke

Landschapsfotograaf **Lieven** trok samen met ons in alle vroegte naar de natte natuur van Bavikhove-Ooigembos voor een sfeervolle fotoshoot. Het project biedt hem niet alleen nieuwe, fotogenieke plekken om te ontdekken maar draagt ook zichtbaar bij aan meer biodiversiteit en het herstel van het natuurlijke karakter van de Leie. Voor Lieven een unieke kans om de evolutie van dit landschap vast te leggen! Kijk je mee?

“Als ik ga wandelen
zoek ik vaak specifiek
plaatsen op waar ook
water aanwezig is.”





Op stap van Waregem naar Wielsbeke

Fervente wandelaars Mieke en Veerle wandelen wekelijks over de moderne Vlasbrug. De brug is steeds het vertrekpunt van hun routes. Wandelen in de omgeving van Beveren-Leie, aan de oude Leiearm of gewoon over het jaagpad, de mogelijkheden zijn talrijk dankzij de nieuwe oversteek over het water. Ontdek het in de video!

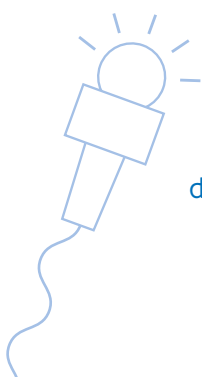


“Door de Vlasbrug zijn we direct aan het stukje natuur aan de overkant!”



Op het programma voor Seine Schelde

Een project als Seine Schelde draait volledig om samenwerking. Programma-manager **Frank Serpentier** vertelt ons hoe de coördinatie van het grootste binnenvaartproject van Europa uitgroeit tot een verhaal van verbinding. Tussen waterwegen, maar vooral tussen mensen. Benieuwd? Bekijk de video!

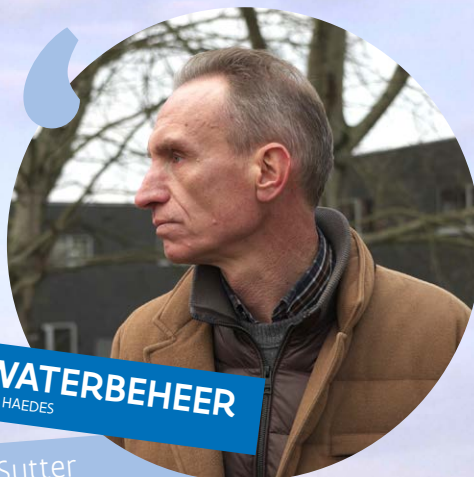


De smaak te pakken na het lezen van deze getuigenissen? Ontdek alle reportages op www.seineschelde.be om de impact van Seine Schelde nog meer tot leven te zien komen.

Een waterweg is veel meer
dan een investering
in infrastructuur.

ADVISEUR WATERBEHEER
CEO HAEDES

Renaat De Sutter



DE KUNST VAN HET WATERBEHEER

Water is overal, maar waterbeheer blijft – als het goed is – onzichtbaar. Renaat De Sutter leidt al een kleine 30 jaar water in goede banen als expert geïntegreerd waterbeheer. Binnen Seine Schelde in Vlaanderen ondersteunt hij De Vlaamse Waterweg nv bij vragen die verder reiken dan scheepvaart: van droogte tot overstromingen en alles daartussen. “We beschouwen water vaak als vanzelfsprekend, tot er een crisis is.”

Geboeid door het verhaal?
Bekijk het volledige video-interview
op www.seineschelde.be



Renaat, om te beginnen: wat verstaan we eigenlijk onder waterbeheer?

Renaat: "Waterbeheer is het beheer van het volledige watersysteem. Dat zijn onze rivieren en kanalen, maar ook het ondergrondse water zoals de waterbodem of het grondwater. Het beheer daarvan komt erop neer dat je probeert om de verschillende vragen en noden omtrent water zo goed mogelijk te balanceren met de natuurlijke aard van het watersysteem. Van drinkwater tot scheepvaart, iedereen heeft nu eenmaal water nodig. Dat is zoeken naar het juiste evenwicht."

Waarom is dat geen vanzelfsprekend verhaal?

Renaat: "Omdat water altijd beschikbaar lijkt. We denken spontaan aan drinkwater uit de kraan, maar gebruiken water op heel veel manieren. Net daardoor vergeten we soms dat water een gemeenschappelijk goed is, waar we ook zorg voor moeten dragen. Het besef komt vaak pas wanneer er iets misgaat, bij een overstroming of een ernstige droogte. Terwijl duurzaam waterbeheer net betekent dat je ook tussen die crisismomenten door blijft investeren en bijsturen om structureel sterker te staan voor de toekomst."

De Vlaamse Waterweg nv speelt daarin een specifieke rol. Welke is dat?

Renaat: "De Vlaamse Waterweg nv is de waterbeheerder voor de bevaarbare waterwegen in Vlaanderen. Dat betekent in de eerste plaats zorgen voor voldoende water voor de scheepvaart, dat noemen we een kwantitatieve rol: wateroverlast vermijden bij een hoge waterstand en de impact van droogte beperken. Dat gebeurt door stuwten en sluisen te sturen, door metingen op te volgen en door samen te werken met andere waterbeheerders en crisisactoren."

Hoe past het project Seine Schelde in dat verhaal?

Renaat: "Seine Schelde is in essentie een bevaarbaarheidsproject. Door vaarwegen te verbreden en infrastructuur aan te passen, ontstaat er meer ruimte in de rivieren. Die ingrepen zorgen automatisch voor een nieuwe situatie op het vlak van waterpeilbeheer. Binnen het project proberen we ervoor te zorgen dat die veranderingen ook een positieve impact hebben: dat we beter water kunnen bergen, preciezer kunnen sturen en dus weerbaarder worden bij droogte en overstromingen."

Waarom is samenwerking daarbij zo belangrijk?

Renaat: "De Leie en de Schelde beginnen in Frankrijk, lopen door Wallonië en komen pas daarna in Vlaanderen terecht. Waterbeheer kan je dus niet lokaal bekijken. Het Seine Schelde-project heeft die samenwerking versterkt, ook op het terrein. Er wordt meer afgestemd, informatie gedeeld en samen bekeken waar ingrepen het meeste effect hebben op ons watersysteem."

Wat maakt waterbeheer volgens jou meer dan een technisch verhaal?

Renaat: "Waterwegen hebben ook een ecologische waarde en beleevingswaarde. Dat wordt soms onderschat. Een waterweg is niet alleen infrastructuur waarin geïnvesteerd wordt, maar ook een ecosysteem en een plek waar mensen wonen, wandelen, fietsen en leven. Binnen Seine Schelde in Vlaanderen proberen we om die waarden mee zichtbaar te maken, bijvoorbeeld via het principe van ecosysteemdiensten. Dat helpt om te tonen dat de baten van waterbeheer veel breder zijn dan wat je in euro's kan uitdrukken."

Wat is volgens jou de grootste misvatting over waterbeheer?

Renaat: "Dat zijn er twee. Er leeft nog altijd het idee dat Vlaanderen geen land is dat met droogte te maken heeft. Dat klopt niet. Lage grondwaterstanden, verdroging van bodems en druk op onze ecosystemen zijn vandaag zeer reële problemen, met gevolgen op lange termijn. Overstromingen zie je. Droogte daarentegen is een veelkoppig monster en grotendeels onzichtbaar. De tweede misvatting is dat water zichzelf wel regelt. Dat mensen niet beseffen hoeveel beheer, onderhoud en afwegingen daar elke dag achter zitten. Waterbeheer is geen vanzelfsprekendheid. Het is continu werk."



Droogte is een veelkoppig, vaak onzichtbaar monster, met veel meer impact dan mensen denken.

WATER KIEKJES

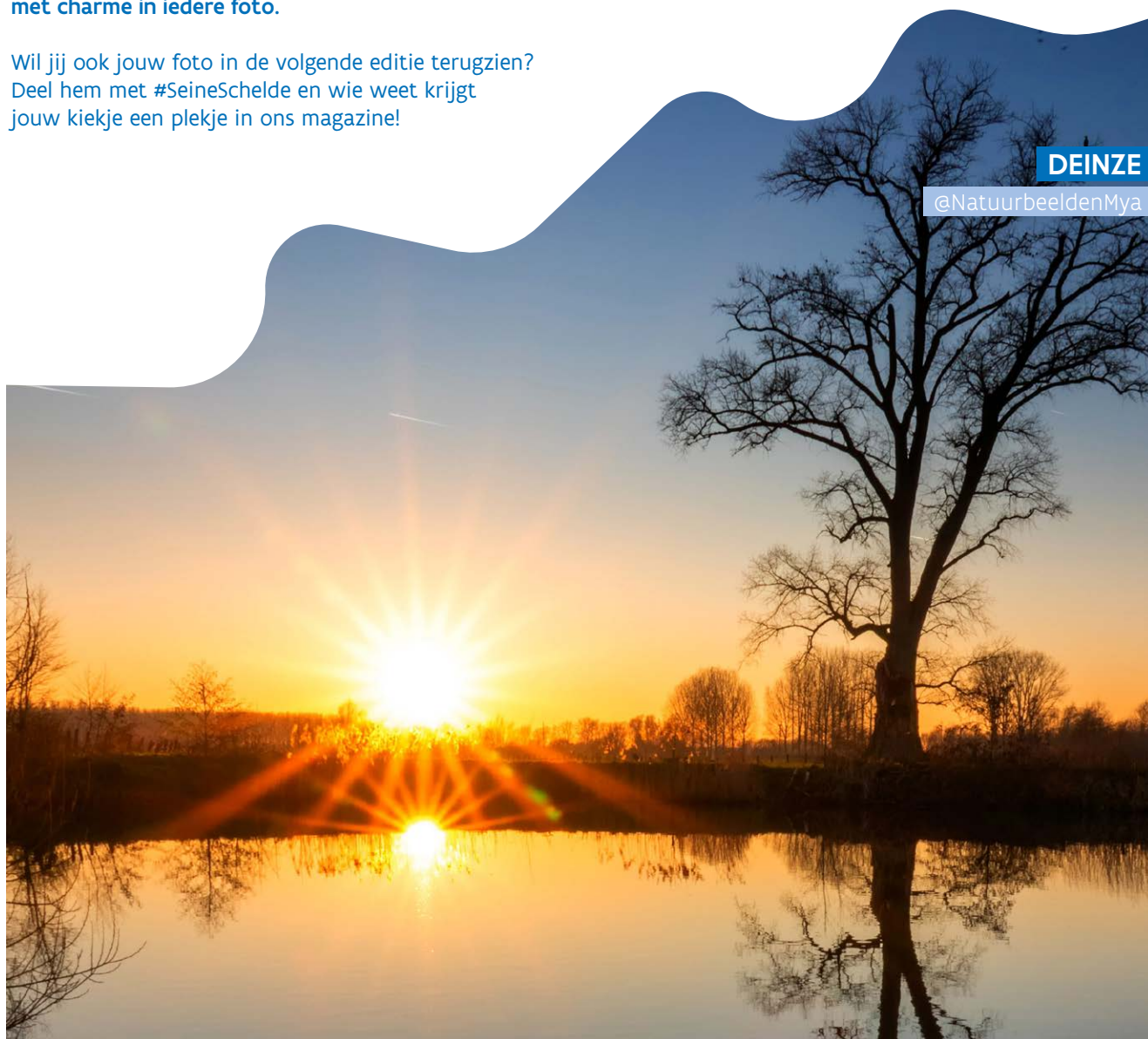


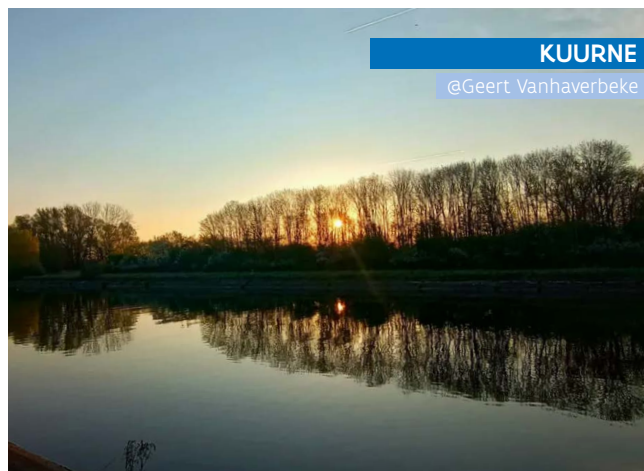
Jullie delen op sociale media de mooiste 'waterkiekjes' van het projectgebied van Seine Schelde, en wij genieten mee! Van winterse taferelen tot kleurrijke zonsondergangen, met charme in iedere foto.

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!

DEINZE

@NatuurbeeldenMya





Hang het beest niet uit op het jaagpad.



**HOU HET
VEILIG**

WWW.JAAGPAD.BE



Medegefinancierd door
de Europese Unie

**seine
SCHelde**

**De Vlaamse
Waterweg** nv