

2026 SEINE
SCHELDE
IN VLAANDEREN

SEINE
SCHELDE
IN VLAANDEREN

Sterker met elke schakel
IN EEN BOTENDOP / 4-5

Via nieuwe mijlpalen naar de toekomst
WATER TROEF / 6-9

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

Infrastructuur op niveau
BESTEMMING: EUROPA / 12-13



Medegefinancierd door
de Europese Unie

**De Vlaamse
Waterweg** nv



DUIK IN ONS VERHAAL

DUIK IN ONS VERHAAL

Beste lezer

Colofon

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

Uitgave

Nummer 1 2026
Verschijnt halfjaarlijks
D/2026/12.546/10

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 L'AUTRE CÔTÉ

De realisatie van het netwerk Seine-Schelde evolueert. Met dit magazine houden we u op de hoogte. Stap voor stap gaan we vooruit in Vlaanderen en elders. Ook de voorbije maanden beleefden we verschillende hoogtepunten, zichtbare en minder zichtbare.

Een recente mijlpaal is de vergunning en de start van de werken voor de nieuwe brug tussen Wevelgem en Lauwe. De huidige brug is vandaag de laagste over de Leie. Met de vernieuwing zetten we een belangrijke stap om de rivier verder klaar te maken voor moderne binnenvaart en voor de verdere ontwikkeling van de Seine Schelde-corridor.

Die inspanningen sluiten aan bij een duidelijke evolutie: de binnenvaart is een sterke (en groeiende) pijler van onze logistiek. De cijfers van de Seine Schelde-corridor gaan in stijgende lijn. Met een groei van 6,38% in 2025 bevestigen ze opnieuw het belang van deze waterweg als duurzame en efficiënte transportas.

In dit magazine brengen we een stand van zaken van het programma vandaag. We nemen u mee langs verschillende projecten, initiatieven en samenwerkingen die het Seine Schelde-netwerk verder versterken en uitbouwen. Voor het waterwegennetwerk van morgen.

Veel leesplezier!

**Alle edities van ons
infomagazine ontdekken?**

Scan de QR-code!



2026 SEINE
SCHELDE
IN VLAANDEREN

STERKER MET ELKE SCHAKEL

'Een sterk waterwegennetwerk van Vlaanderen tot Parijs' en 'Een belangrijke schakel binnen de Europese binnenvaart': zo wordt Seine Schelde vaak omschreven. Maar hoe is dat netwerk precies opgebouwd? Waar schakelt wat aan elkaar? En welke werken zijn nodig? We leggen het ambitieuze project kort uit aan de hand van de vier grote vaarassen. Zo ben je helemaal mee, van het binnenland tot aan zee.

Vaarassen zijn belangrijke waterwegen waarlangs container- en duwvaartschepen grote hoeveelheden goederen vervoeren. De waterwegen in het Seine- en Scheldebekken – twee belangrijke Europese industriële regio's – zijn daar vandaag nog niet voor geschikt. Met Seine Schelde brengen Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk daar samen verandering in. De vier vaarassen binnen het project worden stap voor stap klaargestoomd voor de toekomst.

“ Dit project is niet zomaar een deel van een groter geheel, het vormt straks het hart van het eerste Europese waterwegennetwerk. ”

1 Leie: de ruggengraat

- Van Wervik tot Gent
- Mondt uit in de Schelde
- 71 km

De Leie is de belangrijkste as binnen het Vlaamse deel van het project. Over de volledige afstand wordt de rivier aangepast aan binnenschepen met 3 lagen containers (klasse Vb). Eén zo'n schip haalt tot 220 vrachtwagens van de weg. De ingrepen omvatten onder meer het verruimen en verdiepen van de waterloop en het verhogen van bruggen. Tegelijk is er met tal van nevenprojecten aandacht voor ontspanning en natuur, zoals nieuwe beleefzones langs het water en maatregelen die de biodiversiteit versterken.

2 Kanaal Gent-Oostende: de weg naar zee

- Via de ringvaart van Gent tot Oostende
- Mondt uit in de Noordzee
- 74 km

Het Kanaal Gent-Oostende linkt Vlaanderen aan de havens van Oostende en Zeebrugge. Schepen kunnen er op dit moment tot 3.000 ton goederen

vervoeren, oftewel evenveel vracht als zo'n 150 vrachtwagens. De ingrepen op deze vaaras zitten nog in de voorbereidingsfase. Per locatie wordt bekeken welke aanpassingen nodig zijn om grotere schepen (klasse Va) veilig en vlot te laten passeren, met het regionaal overslagcentrum in Aalter als belangrijk economisch ankerpunt. Uiteraard met respect voor de natuur, het landschap en het historische erfgoed in en om Gent en Brugge.

3 Kanaal Roeselare-Leie: de economische motor

- Van Roeselare tot Harelbeke
- Sluit aan op de Leie, ter hoogte van Ooigem (Wielsbeke)
- 16 km

Het Kanaal Roeselare-Leie is kort, maar economisch enorm belangrijk. Het koppelt de lokale industrie rechtstreeks aan de Leie en via Gent aan Europese wateren. Jaarlijks passeert er ruim 4 miljoen ton goederen van meer dan vijftig lokale bedrijven. Maar het potentieel is nog groter. De as wordt binnen Seine Schelde economisch nog aantrekkelijker gemaakt, onder andere met de aanleg van een tweede sluis in Ooigem. Zo ontstaat een extra toegangspoort tot het netwerk en een vlottere doorstroming van goederen.

4 Canal Seine-Nord Europe: de nieuwe verbinding

- Van Compiègne naar Aubencheul-au-Bac
- Mondt uit in het Oise-kanaal, dat aansluit op de Seine
- 107 km

Seine Schelde stopt niet aan de grens. In Frankrijk wordt er zelfs een volledig nieuwe verbinding gegraven: het Canal Seine-Nord Europe, een 107 kilometer lang kanaal van Compiègne naar Aubencheul-au-Bac. Ook verschillende Belgische partijen werken mee aan dit internationale projectluik. In totaal worden er 7 sluizen, 3 kanaalbruggen en 61 bruggen aangelegd.

Dubbele poortfunctie

Via de Leie, de Schelde en Waalse kanalen sluit Vlaanderen aan op de Franse vaaras. Onze regio was al de toegangspoort naar de Schelde- en Rijndelta in Nederland en Duitsland, maar biedt zo ook een volwaardige verbinding met de gebieden rond Le Havre, Rouen en Parijs. Kortom: eens voltooid vormen het Seine- en Scheldebekken het hart van het eerste Europese waterwegennetwerk, dat met **1100 kilometer** aan moderne waterwegen **2 landen, 5 zeehavens, 60 binnenhavens en 360 gemeenten** met elkaar verbindt.

VIA NIEUWE MIJLPALEN NAAR DE TOEKOMST

De wereld draait door. Letterlijk en steeds vaker figuurlijk. In woelige tijden wordt het belang van een sterk en duurzaam Europees vaarnetwerk nóg duidelijker. Daarom zetten we onze tocht langs nieuwe mijlpalen onverminderd voort. Hoe verloopt de uitbouw van het kanaal Roeselare-Leie en wat maakt de voormalige industriële site Waregem-Barrage vandaag zo belevingsvol? We meerden aan voor een stand van zaken.

KANAAL ROESELARE-LEIE: HET CHARTER OP EEN SCHARNIERPUNT

Klein maar dapper? Noem het kanaal Roeselare-Leie gerust een Vlaamse reus. Met 4 miljoen ton goederen per jaar is de waterloop van amper 16 kilometer de op één na belangrijkste waterweg voor onze economie. En met een extra sluis, hogere bruggen en nieuwe kaaimuren maken we ruimte voor nóg meer.

Het kanaal Roeselare-Leie loopt dood, maar is van levensbelang voor de plaatselijke bedrijven. Het takt rechtstreeks aan op de Leie, de hoofdvaaras van het Seine- en Scheldebekken, en zal door de opwaardering uitgroeien van een regionale speler tot een boegbeeld van het internationale waterwegennetwerk. Dat begrepen de provincie, verschillende kanaalgemeenten en de private sector enkele jaren geleden al. Zij zetten hun handtekening onder een charter om de regio economisch te versterken, met de waterwegverbinding tussen Roeselare en Wielsbeke als belangrijkste motor. Die komt met enkele cruciale verwezenlijkingen stilaan op volle kracht.

Tweede sluis in Ooigem: poort naar een nieuw tijdperk

Er is toch al een sluis in Ooigem? Klopt. Sterker nog: ze werd in 2024 nog volledig gerenoveerd. Maar het is momenteel de enige toegangspoort tot het kanaal. Bij een defect of onderhoudswerken ligt het lokale waterwegverkeer volledig stil. Net wat we niet willen dus. Bovendien is de maximumcapaciteit van de sluis stilaan bereikt, waardoor er op termijn lange wachttijden dreigen te ontstaan. Daarom voorzien we de bouw van een tweede sluis. Eentje van 12,5 meter breed en 125 meter lang, geschikt voor schepen tot 3000 ton (klasse Va). Zo houdt het kanaal straks nog meer vrachtwagens van de weg. Door de nieuwe sluis op Linkeroever te bouwen, raken we niet aan de beschermde drietrapsluis en de jachthaven op Rechteroever. De werken zijn momenteel in studie- en voorbereidingsfase.

Lysbrug: een knap staaltje architectuur

In Ingelmunster wordt de laatste hand gelegd aan de nieuwe Lysbrug, een stalen fiets- en voetgangersoversteek in bruinrood staal van 63 meter lang. Dankzij haar onmiddellijke aansluiting op het bestaande fietsroutenetwerk een absolute meerwaarde voor doortrapte natuur- en sportfanaten, en met een doorvaarthoogte van maar liefst 7 meter de voorbode van hoogtij voor de binnenvaart op het kanaal. Schepen met 3 lagen containers varen er moeiteloos onderdoor. Een adembenemend zicht voor wie passeert over de brug, vernoemd naar de Leie (die in het Frans 'Lys' heet). De spiraalvormige aanloophelling doet alvast dromen. Die worden in het najaar allemaal waar, want dan is de brug volledig gebruiksklaar.

Nieuwe kaaimuren

Het kanaal klaarstomen voor meer en grotere schepen is één ding, ook de overslaginfrastructuur moet mee. Om het overzetten van goederen van en naar de schepen zo vlot en veilig mogelijk te laten verlopen, worden op verschillende locaties oude kaaimuren hersteld en nieuwe aangelegd. Dat is onder meer het geval aan de Kop van de Vaart, de havenkom van Roeselare. Ook ter hoogte van bedrijven als Van de Avenne, Knauf en Braet gebeur(d)en soortgelijke ingrepen. Met de River Terminal kwam er in 2023 in Roeselare zelfs een gloednieuw regionaal overslagcentrum bij. Aan de kaaimuur van 230 meter gaan jaarlijks 59.000 ton aan goederen het water op, goed voor 3400 uitgespaarde vrachtwagens.

WAREGEM-BARRAGE: LAGERE OEVERS VOOR EEN HOGER DOEL

Op andere plaatsen maken oude kaaimuren dan weer plaats voor nieuwe vormen van recreatie. De Barrage in Sint-Eloois-Vijve is één van de veertien beleefzones die samen met de opwaardering van de Leie worden gerealiseerd tussen Deinze en Wervik. Wat ooit een druk industrieel gebied was, ontpopte zich dit voorjaar tot een oase van groen en ontspanning.

Vijftien jaar geleden stond er nog een grijze betoncentrale, nu kleurt het Barrageplein voornamelijk groen. De bestaande kaaimuur werd vervangen door een verlaagd exemplaar, rustend op stalen damplanken en via verlichte trapjes en een aanloophelling verbonden met de Ketsersstraat en een sfeervol plein. Dat sluit naadloos aan op een open waterzone met natuurlijke oevers, waardoor een ontmoetingsplek ontstaat met grasvelden en bomen. Ideaal voor beleevingsvolle evenementen aan het water.

Waar voor het geld

De werken werden in het voorjaar volledig afgewerkt. De totale kostprijs van 4,75 miljoen euro werd voornamelijk gedragen door De Vlaamse Waterweg nv, met steun vanuit Europa en een provinciale subsidie van 100.000 euro. In het kader van de centrumvernieuwing droeg ook Waregem met 325.000 euro een aardig steentje bij. De meerwaarde voor bewoners en

bezoekers is dan ook duidelijk. Op warme zomerse avonden vormen het plein en de lage wandelpromenade de ultieme plek om te genieten van de ondergaande zon boven de Leie.

Back to the roots

Dit project is een van de uithangborden van het recreatieve luik van Seine Schelde in Vlaanderen. Binnen de opwaardering van de Leie staan nog een heel aantal beleefzones in de steigers. Daarmee spelen we in op de stijgende populariteit van de Leie-omgeving als toeristische trekpleister. De zones worden ingericht in samenspraak met Toerisme Oost-Vlaanderen, Westtoer, Veneco, WVI, Leiedal en de betrokken lokale besturen. Zo worden op verschillende locaties uniforme 'roothoeken' voorzien: terracottahoeken die aansluiten op of verder lopen over het jaagpad. Ze krijgen een geïntegreerde zitbank, een naamsvermelding in de betonnen structuur en een informatiepaneel met daarop uitleg over de regio, de natuur, het opwaarderingsproject en het belang daarvan voor mens, milieu en maatschappij. QR-codes laten je dieper graven in het verhaal.



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 in de afgelopen maanden nog eens duidelijk op de kaart. Dat mag je gerust letterlijk nemen, in dit artikel!



Vergunning

BRUG WEVELGEM-LAUWE verkregen

Begin dit jaar verkregen we de langverwachte definitieve vergunning voor de brug Wevelgem-Lauwe. Dit is momenteel de laagste overspanning op de Leie-as. De werken zijn ondertussen van start gegaan. De aannemer werkt dit jaar hoofdzakelijk aan voorbereidende grondwerken. De werken zullen naar schatting vier jaar duren.



KUURNEBRUG

open voor gebruik

De Kuurnebrug was nog in goede staat maar te laag voor de moderne scheepvaart. Daarom verhoogden we de brug met een halve meter, tot een doorvaarthoogte van 7 meter. Klaar voor de toekomst, op maat van zowel weg- als waterweggebruiker.



Eerste

ROOTHOEK geopend

Begin juli werd de eerste 'Roothoek' geopend in Zulte. Deze beleefzone kreeg de naam 'Kunstdorp' en dompelt je onder in het verhaal van de Leie, kunst en het kunstdorp Machelen.



LYSBRUG

in aanbouw

De nieuwe Lysbrug in Ingelmunster krijgt steeds meer vorm. Alle voorbereidende werken zijn afgerond en de aanloophellingen, fietslussen en het brugdek zijn geplaatst. De brug wordt deze zomer afgewerkt. In het najaar maak je dan te voet of met de fiets opnieuw vlot de oversteek.



Projectstudies rond

KANAAL ROESELARE-LEIE opgestart

Aan het aanpassen van een waterweg gaat heel wat studiewerk vooraf. Om de opwaardering van het Kanaal Roeselare-Leie in goede banen te leiden, werden verschillende projectstudies opgestart. Een van de voornaamste studies hierin was de projectstudie rond de tweede sluis van Ooigem.



LAGE LEIEBOORDEN afgerond

De verlaagde Leieboorden in Waregem werden recent afgewerkt. Een project waarin we een oude industriële site transformeerden naar een aangename plek die het water korter bij de mensen brengt. De Lage Leieboorden sluiten aan op het Barrageplein en een 'open water'-zone met natuurlijke oevers, waardoor een groene ontmoetingsplek ontstaat met grasvelden en bomen.



FIETSBRUG TE LAKE gestart

De bouw van de nieuwe fietsbrug over de Leie ter hoogte van de Limnanderdreef en kasteel Te Lake in Zulte is in het voorjaar van start gegaan. Het brugdek wordt ingevaren in september. De brug zal ontbrekende schakels in het fiets- en wandelroutenetwerk wegwerken. Zo werken we met het Seine Schelde-project aan nog meer verbinding.



Omgevingsvergunning

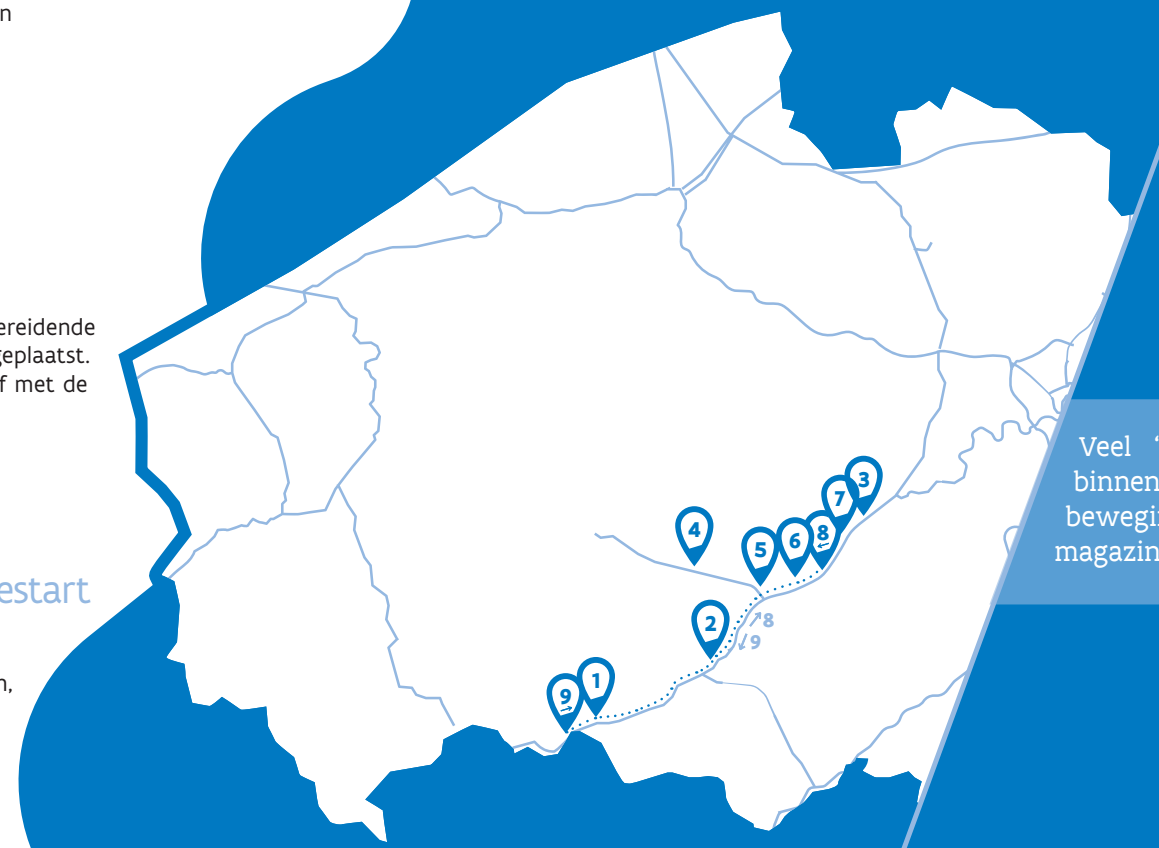
PAND 150 verkregen

In maart ontvingen we de omgevingsvergunning voor de zone van Harelbeke tot Sint-Baafs-Vijve, ook wel pand 150. In deze zone gaan we, net zoals bij de vorige zone pand 140, onder meer aan de slag met het aanleggen van natuurvriendelijke oevers.



PAND 160 in voorbereiding

Ook voor pand 160, de zone van Harelbeke tot Menen, werden de afgelopen maanden heel wat stappen gezet. Zo werden er onder meer werksessies georganiseerd met alle betrokkenen om de kansen en knelpunten rond deze zone in kaart te brengen en te bespreken. Zo vaart ook in deze zone iedereen mee!



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 ...

PONT-CANAL DE LA SOMME: INFRASTRUCTUUR OP NIVEAU

1.330_m

Langste kanaalbrug van Europa

34_m

Breedte van de waterweg

30_m

Hoogte boven de rivier de Somme

4_u

Tijds winst voor de binnenvaart

4.400_{ton}

Maximale scheepscapaciteit

270_{hectare}

Natuurontwikkeling en ecologische compensatie rond het project

Waar techniek, natuur en Europese ambitie samenkomen

Wie straks over de Pont-canal de la Somme vaart, steekt niet alleen een rivier over. Hij vaart letterlijk boven de Sommevallei, over de langste kanaalbrug van Europa. Met haar lengte van 1,3 kilometer wordt dit indrukwekkende bouwwerk een van de blikvangers van het kanaal Seine-Nord Europe en een centrale schakel in het Europese Seine-Scheldenetwerk.

Een ontbrekende schakel met grote impact

Het kanaal Seine-Nord Europe is zonder twijfel het meest ambitieuze waterbouwkundige project van Europa. Over een afstand van 107 kilometer verbindt het het bestaande waterwegennet tussen Compiègne en Cambrai en maakt het de aansluiting tussen de Seine en het Seine-Scheldenetwerk compleet.

Ook Vlaanderen bereidt zich al jaren voor op die nieuwe verbinding. De opwaardering van de Leie, hogere bruggen en aangepaste sluizen zorgen er onder meer voor dat steeds grotere binnenschepen onze waterwegen kunnen gebruiken. Zodra de Franse en de Belgische infrastructuur op elkaar aansluiten, ontstaat een nieuwe Europese transportcorridor die goederen op een duurzamere manier door Europa laat stromen. Van de Noordzeehavens helemaal tot de regio Parijs.

Waar het nieuwe kanaal de Sommevallei kruist, ligt echter een van de grootste technische uitdagingen van het project. De oplossing werd geen tunnel of een reeks sluizen, maar een kanaalbrug die de volledige vallei overspant.

“Zoals verschillende andere projecten binnen Seine Schelde toont ook de Pont-canal de la Somme hoe economische ontwikkeling, duurzame mobiliteit en landschapskwaliteit hand in hand kunnen gaan.

Vlotter varen, slimmer transporteren

Vandaag moeten binnenschepen op het Canal du Nord nog vijf sluizen passeren om de Somme over te steken. Dat kost tijd én beperkt de capaciteit van de waterweg.

De Pont-canal de la Somme verandert dat volledig. Schepen zullen de vallei in één vloeiende beweging kunnen oversteken, zonder hoogteverschillen of wachttijden aan sluizen. De oversteek zelf zal maar ongeveer vijftien minuten duren, terwijl de totale reistijd met vier uur wordt verkort.

Die tijds winst is voor de binnenvaart van grote betekenis. Kortere vaartijden verhogen de betrouwbaarheid van transport over water en maken de binnenvaart nog aantrekkelijker als duurzaam alternatief voor het wegvervoer. Zo draagt de brug rechtstreeks bij aan de Europese ambitie om meer goederen van de weg naar de waterweg te verplaatsen.

Plannen met respect voor de natuur

Opvallend is dat de brug niet alleen werd ontworpen voor de scheepvaart, maar ook voor de natuur. De Sommevallei behoort tot de waardevolste natuurgebieden van Noord-Frankrijk. Uitgestrekte wetlands, vijvers en Natura 2000-gebieden vormen er een belangrijk leefgebied voor tal van

planten- en diersoorten. Daarom wordt de kanaalbrug ongeveer dertig meter boven de rivier gebouwd. Slanke steunpijlers beperken de impact op de valleibodem, zodat de natuurlijke waterstroming behouden blijft en de biodiversiteit zo weinig mogelijk wordt verstoord. Zelfs de verlichting wordt zo ontworpen dat ze het nachtleven van dieren zo weinig mogelijk hindert.

Maar de ecologische ambities reiken verder dan de brug zelf. In de omgeving worden wetlands hersteld, nieuwe bossen aangeplant en paaiplaatsen voor vissen ingericht. De effecten van die maatregelen worden de komende dertig jaar opgevolgd. Zo groeit de Pont-canal de la Somme uit tot een project waarin mobiliteit en ecologie elkaar versterken.

Een brug die mensen verbindt

De Pont-canal de la Somme wordt ten slotte ook een plek om te beleven. Langs beide zijden van de waterweg komen brede fiets- en wandelpaden die aansluiten op bestaande recreatieve routes in de regio. Uitkijkpunten bieden bezoekers een panoramisch zicht over de Sommevallei, terwijl nieuwe natuur- en wandelroutes de omgeving toegankelijk maken.

Hiermee sluit het project aan bij een visie die ook binnen Seine Schelde in Vlaanderen centraal staat: infrastructuur moet niet alleen economische meerwaarde creëren, maar ook bijdragen aan een aantrekkelijke leefomgeving, ruimte voor natuur en nieuwe recreatieve kansen.

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 mensen voor de camera te strikken. Hun verhalen maken de voordelen van Seine Schelde concreter dan ooit. Maar welke thema's komen zoal aan bod binnen zo'n groot project? Het zijn er meer dan je denkt ...



Varen richting de toekomst

Van Rotterdam, over Antwerpen tot Valenciennes: **schippers Alain en Stéphanie** varen dit traject al 25 jaar. Vandaag vervoeren ze containers met een hypermodern binnenvaartschip, speciaal uitgerust met slimme ballastsystemen zodat het zelfs onder de lagere Franse bruggen door kan en zij zo weinig mogelijk naar buiten moeten. Het Seine Schelde-project biedt hen binnenkort nog meer mogelijkheden. Ontdek welke in de video.



De Leie als natuurlijke toestroom



Afvalverwerkingsintercommunale IMOG zet in op circulaire economie: ze gebruiken niet alleen het Leiewater als proceswater, maar kijken ook naar nieuwe transportmogelijkheden via de waterweg voor het vervoer van hun eindproducten. Maken ze binnenkort dankzij het Seine Schelde-project de cirkel helemaal rond? Ontdek het in de video.

“De Leie is een bron van continuïteit. Zonder Leiewater zouden wij niet kunnen werken.”



De geschiedenis van vandaag

Al sinds jaar en dag is de Leie een echte verkeersader. Belangrijk voor de economie, maar niet altijd even sfeervol in de stad. Het Seine Schelde-project bracht hier verandering in. Benieuwd hoe? **Historica Greet** neemt ons in haar video mee doorheen de geschiedenis van de Leie in Kortrijk.

“De doorvaart in Kortrijk combineert nieuwe bruggen met groen en ruimte om te sporten of wandelen op een elegante manier.”



Zoveel te beleven

Recent openen we de **eerste Roothoek-beleefzone** langs de Leie. Deze, met de naam 'Kunstdorp', neemt je op een interactieve manier mee in het verhaal van de bijzondere band tussen de Leie en kunst. In de video nemen we je mee naar het openingsmoment van de beleefzone. Ontdek deze nieuwe beleving in Zulte als eerste op 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.

De stijgende populatie vleermuizen, vogels en vissen in pand 140 bewijst dat onze inspanningen voor meer biodiversiteit lonen. En met de nieuwe bevindingen kunnen we onze infrastructuur in de toekomst nóg beter afstemmen op de natuur.

Jeroen Van Waeyenberge, De Vlaamse Waterweg nv



WAT VLEERMUIZEN ONS VERTELLEN

Ze vliegen je in de haren, drinken bloed en veroorzaken ziekten: vleermuizen hebben hun reputatie tegen. In werkelijkheid zijn ze van groot belang voor onze biodiversiteit. Het maakt hen tot de ideale graadmeter voor natuurherstelprojecten zoals de heringerichte Leieoevers in pand 140. Hoe meer vleermuizen, hoe positiever de balans voor onze natuur. Daan Dekeukeleire van het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) en DVW-beleidsmedewerker Integraal Waterbeleid Jeroen Van Waeyenberge zetten hun onderzoeksradar op en detecteerden al snel erg verrassende resultaten.

Waarom is die vleermuis zo belangrijk?

Jeroen: “Vleermuizen zijn erg nuttige beestjes. Ze vangen veel plaaginsecten, bestuiven bloemen en verspreiden zaden. Geen toeval dus dat ze beschermd zijn in Vlaanderen. Maar eerlijk? Toen we de plannen maakten voor de natuurvriendelijke oevers langs de Leie, dachten we niet meteen aan vleermuizen. De met damplanken en stortstenen afgebakende zones waren in de eerste plaats bedoeld als paaiplaatsen voor vissen en een extra broedhabitat voor vogels. Maar de plasbermen bleken voor vleermuizen ook de ideale plek om voedsel te vinden. Het ondiepe water warmt sneller op en trekt in het voorjaar insecten aan. En daar zijn ze natuurlijk verzot op.”

Allen daarheen dus?

Daan: “Zo kun je het bijna stellen. We vergeleken de populatie vóór en na de werken, en stonden perplex. Sommige soorten verdubbelden in aantal, andere kwamen plots vier tot wel vijf keer meer voor dan voorheen. Verbazingwekkend, zeker als je weet dat de natuur op de oevers nog niet op volle kracht is. Vleermuizen jagen soms naar hoge begroeiing, maar dat duurt op sommige plekken nog een tijdje. Dus bij toekomstige metingen verwachten we een nóg sterkere evolutie te zien.”

Hoe meten jullie dat eigenlijk?

Daan: “Automatische bat-detectors op verborgen plekken registreren de ultrasone geluiden van vleermuizen, waardoor we achteraf precies kunnen zeggen hoeveel en welke soorten er passeerden. Daarnaast gebruiken we ook warmtebeeldcamera's en gaan we met INBO-onderzoekers zelf op pad om waarnemingen te doen. Gewoon met de fiets langs de Leie. Dan zie je soms een hele zwerm vleermuizen over die plasbermen scheren. Erg indrukwekkend.

Jeroen: “De plasbermen gaan na verloop van tijd wel dichtslippen. Dat is een natuurlijk proces. Maar binnen het natuurbeheersplan voorzien we baggerwerken om ervoor te zorgen dat er opnieuw genoeg water in staat. Weliswaar niet overal tegelijk. Zo krijg je een mix van zones met open water en meer dichtgegroeide gebieden. Het wordt interessant om te volgen hoe vleermuizen zich hierin een weg banen om de ideale voedingshotspots te vinden. INBO zal er ook bestuderen of de waterkwaliteit een invloed heeft op de aanwezigheid van zowel insecten als vleermuizen.”

Maar het blijft niet bij de oevers ...

Jeroen: “Klopt. Ook in de directe omgeving van het water gaan we voor maximale bescherming. Als we bomen moeten kappen om de vaarweg te verbreden, kijken we eerst of er geen kraamkolonie in zit. We controleren op holtes en

uitwerpselen, en plaatsen een soort flap waardoor de vleermuizen er wel uit maar niet meer in kunnen. Pas als alle activiteit uit de boom verdwenen is, gaan we over tot kappen. Hetzelfde verhaal met de verlaten sluiswachtershuisjes. Voordat we die afbreken, controleren we samen met INBO of er vleermuizen in wonen. Zo ja, dan gaan we voor geleidelijke verwijdering zodat de diertjes tijd hebben om andere schuilplaatsen op te zoeken.”

En dan is er nog de aangepaste verlichting.

Jeroen: “Letterlijk de meest zichtbare maatregel. Vleermuizen houden niet van licht, maar gemeenten willen natuurlijk veilige jaagpaden en fietsbruggen. Daarom gingen we op zoek naar oplossingen waar iedereen blij van wordt. Zo rustten we De Blauwersbrug in Menen uit met amberkleurige verlichting. Niet op hoge palen, maar verwerkt in de balustrade.”

Daan: “Die verlicht enkel wat verlicht moet worden. Het wateroppervlak blijft donker omdat vleermuizen net daar op zoek gaan naar voedsel. De lichten gaan bovendien enkel aan wanneer het donker is en worden 's nachts gedoofd tussen bepaalde uren. Meteen ook een flinke kostenbesparing. In, op, naast of over de oevers: INBO en De Vlaamse Waterweg nv tonen aan hoe grote infrastructuurwerken en natuurbeheer hand in hand gaan. Op dat vlak is onze samenwerking al 20 jaar een schoolvoorbeeld. Ik geloof dat we met projecten als pand 140 een inspiratiebron kunnen zijn voor soortgelijke initiatieven. In een vleermuisvriendelijk Vlaanderen en ver daarbuiten.”



Vleermuizen zijn bedreigd en hebben het echt moeilijk om in ons landschap te overleven. De natuurlijke oevers van de Leie geven dan ook een welgekomen boost aan de lokale populatie en bij uitbreiding ons hele ecosysteem.

Daan Dekeukeleire,
Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek

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



BELGISCHE EXPERTISE OP FRANSE BODEM

In Frankrijk wordt er volop gewerkt aan het kanaal Seine-Nord Europe. Een volledig nieuw kanaal dat de ontbrekende schakel tussen het Seine- en het Scheldebekken vormt. Achter de schermen werken ook heel wat Belgische ingenieurs mee aan dat ambitieuze project. Eén van hen is Joris Meersschaert, hoofdingenieur bij studiebureau SBE. Al bijna veertig jaar ontwerpt hij waterbouwkundige infrastructuur. Vandaag pendelt hij wekelijks naar Compiègne om de studies van de zes nieuwe sluizen mee in goede banen te leiden. Hoe komt een Vlaams studiebureau terecht bij een van de grootste infrastructuurprojecten van Europa? We vroegen het hem zelf.

Joris, wat doet SBE precies?

Joris: "SBE is een studiebureau dat zich vooral richt op grote civiele, infrastructurele en waterbouwkundige projecten. We ontwerpen onder meer sluizen, sluisdeuren, kaaimuren en oeververdedigingen. We zijn klein begonnen. Toen ik bij het bedrijf startte, werkten we met vijf mensen. Vandaag zijn we met ongeveer driehonderd. Doorheen de jaren hebben we heel wat ervaring opgebouwd met complexe waterbouwkundige infrastructuur in België en daarbuiten."

Jullie werkten ook al mee aan Seine Schelde in Vlaanderen?

Joris: "Zeker. We waren onder meer betrokken bij de aanpassingen aan de Leie in Kortrijk en bij de bouw van de nieuwe sluis en stuw in Harelbeke. Harelbeke blijft voor mij een bijzonder project. We hebben het van het eerste ontwerp tot het einde van de uitvoering gevolgd. Als ingenieur geeft het veel voldoening wanneer je een project waaraan je jarenlang hebt gewerkt uiteindelijk in gebruik ziet."

Hoe zijn jullie vervolgens bij het Franse project betrokken geraakt?

Joris: "Voor het Kanaal Seine-Nord Europe zocht een groot Frans studiebureau partners met specifieke ervaring in sluizen. Dat bleek niet zo eenvoudig. In Frankrijk waren al meer dan vijftig jaar geen nieuwe sluizen meer gebouwd. Daardoor was er weinig ervaring aanwezig met zulke complexe projecten. SBE had die ervaring wel, dankzij projecten in onder meer Antwerpen, Harelbeke, Terneuzen en IJmuiden. Zo zijn ze uiteindelijk bij ons terechtgekomen."

Wat doet SBE precies binnen het project?

Joris: "We staan onder meer in voor de studies van de elektromechanische onderdelen van de sluizen. Denk aan de sluisdeuren, schuiven en de installaties die nodig zijn om alles te bedienen. We kijken ook naar de latere exploitatie en het onderhoud."

Daarnaast ben ik zelf Directeur des Études. Een sluis brengt heel veel disciplines samen: beton, staal, geotechniek, hydraulica en elektromechanica. Mijn taak is ervoor zorgen dat al die onderdelen op elkaar aansluiten en samen één goed werkende installatie vormen."

Geboeid door het verhaal?
Bekijk het volledige
video-interview met Joris:



Ze zochten ervaring met de bouw van sluizen. Zo kwamen ze bij een Belgisch studiebureau terecht.

Wat maakt dit project zo bijzonder volgens jou?

Joris: "Vooral de schaal. We spreken over een nieuw kanaal van 107 kilometer, zes grote sluizen en tientallen parallelle werven. Alleen al de afstemming tussen al die projecten is een enorme uitdaging. Op sommige momenten lopen er een vijftigtal aanbestedingen tegelijk."

Bovendien worden de sluizen gebouwd op een kanaal dat niet overal natuurlijk met water gevoed wordt. Daarom werken we met grote spaarbekkens die water hergebruiken bij elke schutting. Dat maakt het ontwerp technisch behoorlijk uitdagend."

Werken in Frankrijk, verloopt dat anders dan in Vlaanderen?

Joris: "Ja, zowel technisch als organisatorisch hebben ze zo hun eigen manier van werken. De procedures en contracten verschillen, maar ook de taal speelt natuurlijk een rol. In het begin was dat wel even aanpassen. Gelukkig verloopt de samenwerking met onze Franse collega's bijzonder vlot. Ze kennen onze ervaring en beschouwen ons echt als een volwaardige partner. Dat maakt samenwerken heel aangenaam."

Wat maakt Belgische ingenieurs volgens jou sterk?

Joris: "Wij zijn vaak breed opgeleid. Belgische ingenieurs combineren kennis van verschillende disciplines. In grotere landen zie je vaker specialisten die zich

volledig toeleggen op één vakgebied. Bij complexe projecten zoals sluizen is die brede blik juist een enorme meerwaarde. Alles hangt met elkaar samen. Dan helpt het als je niet alleen je eigen discipline begrijpt, maar ook het geheel kunt overzien."

Toch gaat het project verder dan techniek alleen.

Joris: "Absoluut. Het onderliggende doel is om meer goederen via de binnenvaart te kunnen vervoeren en vrachtwagens van de weg te halen. Maar je merkt ook dat zulke projecten hun omgeving echt veranderen. Kijk naar Kortrijk of Harelbeke. Door de aangepaste waterweg, nieuwe bruggen en kaaimuren zijn mensen opnieuw naar het water getrokken. Er is meer ruimte voor fietsers, voetgangers en recreatie. Dat vind ik misschien nog het mooiste aan Seine Schelde: het is veel meer dan alleen een waterweg."

Maakt het je trots om als Belg mee te bouwen aan zo'n Europees project?

Joris: "Zeker. Het is een mooie erkenning voor de expertise die we in Vlaanderen hebben opgebouwd. Dat een Belgisch studiebureau mag meewerken aan een van de grootste waterbouwkundige projecten van Europa is iets waar we als bedrijf enorm trots op zijn. En het is natuurlijk een mooie referentie. Het opent ook deuren naar toekomstige internationale projecten."



Ben jij een onoplettende otter?

Hang het beest niet uit op het jaagpad.



**HOU
REKENING MET
WERKZAAMHEDEN**

WWW.JAAGPAD.BE



Medegefinancierd door
de Europese Unie

