2019

INFOMAGAZINE SEINE SCHELDE VLAANDEREN

EUROPA AAN HET ROER? FILIP BOELAERT KENT ER ALLES VAN

BESTEMMING: EUROPA, P. 6-7

BART CALLAERT DOORZWOM AL HEEL WAT BINNENWATERTJES ALS INGENIEUR

WERK VOOR DE BOEG, P. 12-13

DUIK IN RIVIERHERSTEL MET LEEN COOREVITS & ANNICK DE WINTER!

MEER DAN BINNENVAART, P. 16-17

Medegefinancierd door de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen

De Vlaamse Waterweg nv

DUIK IN ONS VERHAAL

Duik in ons verhaal ..... p. 2-3
In een botendop ..... p. 4-5
Bestemming: Europa ..... p. 6-7
Iedereen aan boord ..... p. 8-9
Water troef ..... p. 10-11
Werk voor de boeg ..... p. 12-13
Te water ..... p. 14-15
Meer dan binnenvaart ..... p. 16-17
L'autre côté ..... p. 18-19
Aan het roer ..... p. 20-21
Waterkiekjes ..... p. 22-23

BESTE LEZER

Je hebt het waarschijnlijk al vaker gehoord, maar het kan wat mij betreft niet vaak genoeg gezegd worden: het uitgebreide, hechte netwerk van rivieren, waterwegen en havens is één van de grootste troeven die we bezitten in Vlaanderen. Logisch dus dat het water door de eeuwen heen altijd een hoofdrol gespeeld heeft in de ontwikkeling van onze regio. Heel wat Vlaamse steden zijn dan ook ontstaan aan een rivier. Daar kwamen in de loop der jaren kanalen bij, met onze havens als 'poort op de wereld'.

Gaandeweg hebben we het water leren beheersen én benutten. Met succes, want vandaag beschikt Vlaanderen over meer dan 1.000 km bevaarbare waterwegen. Economisch gezien een onmisbare bron van welvaart! **Als beheerder van dit netwerk is De Vlaamse Waterweg nv bijzonder trots om jou in dit magazine te laten kennismaken met een van onze grootste projecten: Seine Schelde Vlaanderen.**

Dit omvangrijke, veelzijdige en ambitieuze project - gesteund door de Europese Commissie en in samenwerking met Frankrijk en Wallonië - biedt een antwoord op de toenemende vraag naar efficiënte, duurzame transportoplossingen. En dat is nodig, hier in één van de dichtstbevolkte en meest geïndustrialiseerde regio's van Europa, die reikt van Le Havre over Parijs, Rijsel en Gent tot in Antwerpen en Rotterdam.

In Vlaanderen verzilveren we deze ambities door de Leie tussen Wervik en Gent te upgraden naar een vaarweg die geschikt is voor zogenaamde Vb-schepen van 4.500 ton. Maar het project beperkt zich niet alleen tot deze vaaras: we voeren ook verbeteringen uit op aansluitende waterwegen zoals de Boven-Schelde, de hinterlandverbinding naar de Vlaamse kusthavens en de kanalen Roeselare-Leie en Bossuit-Kortrijk.

Daarbij hebben we trouwens niet alleen aandacht voor de infrastructuur: de Leie tussen Deinze en Wervik wordt voorzien van natuurvriendelijke oevers en vispassages, we sluiten er oude meanders weer aan en doen heel wat om de natuur alle kansen te geven. Ook ontspanning op en langs de waterweg wordt verder aangemoedigd door de riviervallei toegankelijker, mooier en belevingsvoller te maken. Ten slotte worden plaatsen waar water en stad elkaar kruisen (bijvoorbeeld in Wervik, Menen, Kortrijk en Harelbeke) in een nieuw jasje gestoken. Alles in beschouwing genomen dus een make-over van formaat!

MEER VERVOER VIA DE WATERWEG MAAKT ONS LOGISTIEKE SYSTEEM FLEXIBELER EN MEER MULTIMODAAL DAN OOIT – EEN ABSOLUTE NOODZAAK OM DE MOBILITEITSPROBLEMEN OP DE WEG TE HELPEN VERLICHTEN.

Op de volgende pagina's zal je merken dat er over Seine Schelde in Vlaanderen én Europa heel wat boeiends te vertellen valt. **In dit magazine schetsen we dan ook graag een beeld van de huidige stand van zaken en vertellen we je hoe de toekomst van de binnenvaart eruit zal zien. Lees je mee?**

Graag tot gauw!

Frank Serpentier,
projectleider Seine Schelde

IN EEN **BOTENDOP**

De binnenvaart is goedkoop, betrouwbaar, duurzaam én groeiend. Daarom investeert De Vlaamse Waterweg nv momenteel volop in Seine Schelde Vlaanderen als het meest uitgestrekte binnenvaartproject dat Vlaanderen ooit heeft gekend. Maar wat houdt dit omvangrijke project zoal in? We vatten het graag even voor je samen 'in een botendop'.

EUROPA

STERK NETWERK

Vlaanderen zet samen met Frankrijk, Wallonië en de Europese Unie haar schouders onder het grensoverschrijdend binnenvaartproject Seine Schelde. De Vlaamse Waterweg nv investeert in maar liefst zeven waterwegen: de Leie, de Boven-Schelde, het kanaal Roeselare-Leie, het kanaal Gent-Oostende, de Ringvaart om Gent, het Afleidingskanaal van de Leie en het kanaal Bossuit-Kortrijk. Samen vormen ze een netwerk dat de Benelux verbindt met de kust, onze noorder- en zuiderburen. **Het doel hiervan? Het Seine- en het Scheldebekken toegankelijker maken om op die manier bij te dragen aan een compleet, multimodaal transportnetwerk.**

OOK OVER DE GRENS

Het zwaartepunt van het project bevindt zich in Frankrijk. Daar wordt een gloednieuw kanaal aangelegd tussen Compiègne en Cambrai om de binnenvaartverbinding tussen Gent en Parijs te vervolledigen, dat 107 kilometer lang zal zijn: **het kanaal Seine-Nord Europe.** Zes grote sluizen moeten deze nieuwe verbinding en de binnenvaart over het heuvelachtige landschap van Picardie loodsen.

VLAANDEREN

GROTER LAADVERMOGEN, GROTERE AMBITIES

De motivatie om dit project op te starten was groot en blijft dat ook gedurende de uitvoering die volop aan de gang is. Niet voor niets, want de werken bieden een langdurige garantie op economische groei en werkgelegenheid, evenals een oplossing voor het toenemende fileprobleem waarmee we kampen in Vlaanderen. **Zo haalt een schip van 4.500 ton tot 220 vrachtwagens van de weg!**

In Vlaanderen streven we ernaar om tegen 2030 helemaal klaar te zijn voor een grootse toekomst met grotere binnenschepen.

BINNENVAART VERBETEREN

Een gemoderniseerde verbinding tussen de Seine en de Schelde zorgt ervoor dat binnenvaartschepen met een **laadvermogen tot 4.500 ton en drie lagen containers** binnenkort vlot kunnen passeren. Grotere schepen vergen natuurlijk aangepaste infrastructuur. Daarom verhogen we in Vlaanderen onze bruggen en maken we de sluizen groter. Omdat ze meer lading kunnen vervoeren en dus dieper in het water liggen, verruimen we bovendien de bestaande vaarweg. Verder is het van belang dat deze schepen elkaar vlot kunnen kruisen en gemakkelijk kunnen keren. Om deze reden voorzien we op bepaalde plaatsen passeerstroken, worden de bochten aangepast en passen we de zwaaikommen aan. Tot slot verhogen we de overslagcapaciteit door bestaande overslagplatformen te renoveren en uit te breiden.

INVESTEREN IN NATUUR

Naast investeren in een betere infrastructuur zetten we ons ook in om het **leven op en langs de waterweg te stimuleren, duurzame oplossingen te bedenken en een aangename omgeving te creëren.** Zo worden oude Leiemeanders opnieuw verbonden met de rivier en eventueel verdiept. We bouwen ook vispassages, zodat vissen vlot van het ene naar het andere waterniveau kunnen zwemmen. Fauna-uitstapplaatsen zorgen er dan weer voor dat dieren makkelijk uit het water raken en de oevers zelf worden aangepast om de typische fauna en flora nog meer kansen te geven. Verder zetten we op en langs de Leie in op het creëren van een ecologisch netwerk van natte natuur.

RECREATIE TROEF

Om iedereen te laten **meegenieten** van de waterwegen en hun omgeving hebben we steeds meer aandacht voor **recreatie op en langs het water.** De waterwegen bieden immers niet enkel een uitstekend alternatief voor het wegtransport, je kan er ook tot rust komen of actief bezig zijn. Om deze aanpassingen te realiseren, zitten we samen met gemeente- en stadsbesturen, de provincies en lokale belanghebbenden.

Waar mogelijk vervolledigen en renoveren we de jaagpaden. Voor het voet- en fietsverkeer voorzien we op sommige plaatsen bruggen, voor plezier- en passagiersvaart bouwen we aanlegsteigers. Daarnaast beschermen we de aangemeerde boten in de jachthavens van het passerende, grote scheepvaartverkeer. Voor de liefhebbers van hengelsport voorzien we op sommige locaties hengelplaatsen.

STRAFFE STADSVERNIEUWING

Heel wat waterwegen doorkruisen een stadscentrum. Eeuwen geleden al bleek het water daardoor uiterst geschikt om handel op te drijven. Door de jaren heen hebben veel steden en gemeenten zich afgekeerd van het water, maar vandaag herontdekken ze de voordelen en mogelijkheden van het water. **Zo krijgen de rivieren en kanalen weer een centrale rol in het centrum.**

Van deze gelegenheid maken we vaak gebruik om ook de **omgeving** van het water in een nieuw jasje te steken. Daarvoor werken we samen met het stads- of gemeentebestuur. We houden rekening met tal van factoren zoals de historische context en erfgoed, maar ook de gewenste invulling van open en publieke ruimte. Met stadsvernieuwing brengen we het water weer dichterbij de mensen.

DUIK DIEPER IN SEINE SCHELDE VLAANDEREN

Meer weten over de verschillende deelprojecten in Vlaanderen? Of wil je extra info over de rol van Europa en het subsidieprogramma TEN-T? **Op onze website vind je alle informatie over het project terug:**

Ga naar www.seineschelde.be of gebruik je smartphone
en scan de code om meer te weten te komen over
de verschillende deelprojecten op onze website.

Klasse Vb - 4.500 ton

220 vrachtwagens

BESTEMMING: **EUROPA**

Volgens zijn Twitter-bio is Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, gepassioneerd door alles wat beweegt. Een dynamisch Europees project zoals Seine Schelde ligt dus precies in zijn straatje. Als secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken vertegenwoordigt Filip Boelaert de Vlaamse overheid. Zo coördineert hij het subsidieprogramma van Seine Schelde. Daarom was hij de uitgelezen kandidaat om even mee op de bank te kruipen voor een sofagesprek over de ambities van de Europese Unie en het project.

DAG FILIP. SEINE SCHELDE MAAKT DEEL UIT VAN HET EUROPESE SUBSIDIEPROGRAMMA TEN-T. KAN JE DAAR WAT MEER OVER VERTELLEN?

FILIP: "TEN-T, oftewel het Trans-Europees Netwerk voor Transport, is ontstaan uit de bestaansreden van de Europese commissie zelf: vrij verkeer van goederen en personen realiseren in de ganse Europese Unie. En hoe kan je dat beter doen dan een transportnetwerk doorheen de hele unie te vervolledigen én performant te maken? Dat is dan ook de doelstelling die de Europese Unie nastreeft met het Trans-Europees Netwerk voor Transport."

HOE PAST SEINE SCHELDE IN DAT EUROPESE PLAATJE?

FILIP: "Ik denk dat we zonder overdrijven kunnen zeggen dat Seine Schelde een van de paradepaardjes van TEN-T is, omdat het strategisch echt wel in het hart van Europa ligt. Zeker aangezien het ook nog eens de verbinding maakt tussen Nederland, Vlaanderen en Frankrijk en vanaf de Noordzee toegang biedt naar alle grote havens én industriegebieden die verbonden zijn met een heel dicht waternetwerk."

EEN PARADEPAARDJE IS MEESTAL PRIJZIG. FINANCIERT DE EU AL DIE AMBITIES?

FILIP: "Het belang van het project voor de Europese Commissie blijkt zeker uit de financiering die zij ervoor voorzien hebben. We hebben voor Seine Schelde niet minder dan één miljard euro binnengehaald in de periode tussen 2014 en 2020. De komende jaren zullen we vanuit Vlaanderen sterk blijven inzetten op het verkrijgen van subsidies in dat Europees kader."

DIT TRANSPORTPROJECT HEEFT OOK AANDACHT VOOR NATUUR EN MILIEU?

FILIP: "Dat klopt. Transport is uiteraard de Europese kerndoelstelling van wat we met de verbinding tussen de Seine en de Schelde willen bereiken, maar we worden evenzeer gesteund in onze werken rond rivierherstel. De Europese Commissie weet dat we er alles aan doen om de natuur terug laten groeien."

EN IS ER AL EEN EINDDATUM IN ZICHT?

FILIP: "Seine Schelde is een zeer groot strategisch project van lange adem. Met Seine Schelde Vlaanderen zijn we in 2005 van start gegaan met de nieuwe sluis in Evergem en intussen lopen er verschillende projecten op de verbinding, ook in Wallonië en Frankrijk. Vermits dit deel uitmaakt van het kernnetwerk van het Trans-Europese Netwerk voor Transport moeten we net zoals de andere projecten binnen dit EU-subsidieprogramma in 2030 klaar zijn. We hebben dus nog wat werk voor de boeg!"

DEPARTEMENT **MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN**

Het departement doet Vlaanderen bewegen: langs de weg, over het water en door de lucht. Om die brede waaier aan uitdagingen tot een goed einde te brengen, kan het departement rekenen op experts uit verschillende domeinen. Ruim 700 collega's zetten elke dag hun expertise in beweging voor een veilige, slimme en duurzame mobiliteit.

Gebruik je smartphone
scan de code om het interview te bekijken en maak kennis met Filip

EUROPEES **VOORSTELRONDJE**

TEN-T

Interactieve kaart transportcorridors

In het transportbeleid van de Europese Unie werden negen multimodale transportcorridors gedefinieerd. Samen vormen ze het TEN-T-netwerk (Trans-Europees Netwerk voor Transport) dat zich uitstrekt over heel Europa. Seine Schelde speelt zich af op maar liefst drie van de negen corridors: Noordzee-Middellandse Zee, Noordzee-Baltische Zee en Rijn-Alpen.

IGC EN EESV

Om dit alles te coördineren met de verschillende betrokken overheden (de Europese Unie, Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk), zijn er de Intergouvernementele commissie en het Europees economisch samenwerkingsverband - kortweg IGC en EESV. De IGC stippelt de beleidsdoelstellingen uit en het EESV gaat hiermee aan de slag om tot concrete projectdoelstellingen te komen.

INEA

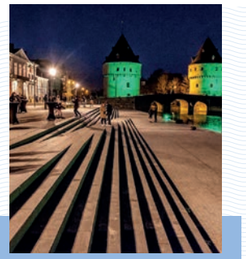
Er moet ook gewaakt worden over het goede verloop van het project. Daarom kijkt het Innovation and Networks Executive Agency - ook bekend als INEA - toe op de technische en financiële vooruitgang.

IEDEREEN AAN BOORD

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

LET'S GET TO WORK(SHOP) (JANUARI/FEBRUARI 2018)

De studie van het kanaal Bossuit-Kortrijk werd toegelicht en omwonenden konden hun zegje doen.



KORTRIJKENAREN DICHTER BIJ HET WATER DAN OOIT (MAART 2018)

Wist je dat de Leieboorden aan de befaamde Broeltorens werden aangepakt dankzij de Leiewerken?

NIEUWE BRUGGEN VOOR STEENBRUGGE (MEI 2018)

In Brugge en Oostkamp konden geïnteresseerden kennismaken met en feedback geven op de plannen voor de nieuwe Steenbruggebruggen.

SANTÉ OP DE NIEUWE SLUIS VAN HARELBEKE (MEI 2018)

Tijdens de inhuldiging van de nieuwe sluis in Harelbeke kregen omwonenden de unieke kans om ze zelf uit te testen.

Gebruik je smartphone en scan de code om de inhuldiging of de bouw van de sluis te bekijken alsof je er zelf bij was.

Inhuldiging sluis Harelbeke

Bouw sluis Harelbeke

GEZELLIG NAAR DE INFOMARKT IN SINT-BAAFS-VIJVE (MEI 2018)

In mei werden de geplande werken uit de doeken gedaan op een infomarkt in Sint-Baafs-Vijve.

EEN STALEN BLIK OP INGELMUNSTER (SEPTEMBER 2018)

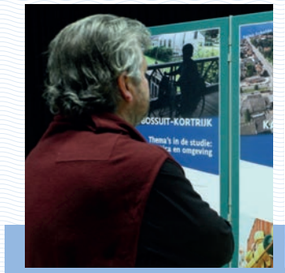
In Ingelmunster nodigden we iedereen uit om de plaatsing van de twee stalen middenbogen van de brug mee te volgen.

Gebruik je smartphone en scan de code om de time-lapse van de werken te bekijken:

Montage stalen boogstructuur

SUCCESVOLLE SEPTEMBERSTART IN SINT-BAAFS-VIJVE (SEPTEMBER 2018)

Tijdens de kick-off van de bouw van een nieuwe sluis in Sint-Baafs-Vijve werd de samenwerking tussen De Vlaamse Waterweg nv en gemeente Wielsbeke vereeuwigd met graffiti.



'ALLO' ALTERNATIEVENONDERZOEKSNOTA! (NOVEMBER 2018)

Buurtbewoners maakten tijdens infomarkten kennis met de elementen in de alternatievenonderzoeksnota rond het kanaal Bossuit-Kortrijk.

WATER **TROEF**

Recyclagebedrijf Galloo uit Menen wil blijven groeien en kiest daarbij voor ecologische oplossingen. Vorig jaar nog pakten ze uit met een eigen duwbak en een nieuw biologisch waterzuiveringsstation. De perfecte aanleiding om deze bijzondere waterweggebruiker een paar vragen te stellen. We interviewden CEO Rik Debaere in Galloo's Gentse vestiging.

WAAROM KIEST GALLOO VOOR TRANSPORT VIA DE WATERWEG?

RIK: "Dat heeft vooral te maken met de aard van ons product en de ligging van onze werven. Snelheid is in onze sector geen topprioriteit: schroot rot niet zoals levensmiddelen. We transporteren grote volumes die veel wegen én we hadden al van in het begin een eigen kade in Menen. Daardoor lijkt binnenvaart nu de enige logische keuze, maar dat was jaren geleden niet zo. Zoals alle bedrijven gingen we vooral voor transport via vrachtwagens aangevuld met spoorvervoer zoals onze voornaamste grote klanten ook deden. Pas toen de markt volledig veranderde en exporteren via de haven toenam, hebben we ontdekt dat binnenvaart voor ons economisch veel voordeliger was. Toen zijn we ook beginnen groeien en zorgen dat ook de nieuwe vestigingen net als ons moederbedrijf aan de waterweg liggen."

WAT IS HET AANDEEL VAN BINNENVAARTTRANSPORT IN JULLIE LOGISTIEKE KETEN?

RIK: "Toen we deze vestiging 15 jaar geleden kochten, werd hier 300.000 ton geëxporteerd. Dit jaar zal er bijna drie keer zoveel per zeeschip vertrekken, ongeveer 60% daarvan voeren we nu naar deze Gentse vestiging aan via de binnenvaart."

ROND DE EEUWWISSELING VERTROK ER IN ONZE HOOFDVESTIGING IN MENEN HOOGUIT EEN SCHIP PER MAAND, VANDAAG VERTREKT ER QUASI EEN SCHIP PER DAG. EN DAT ZAL NOG MEER WORDEN!

ALS RECYCLAGEBEDRIJF KIEZEN VOOR BINNENVAART IS OP ZICH NIET NIEUW, MAAR ZELF INVESTEREN IN EEN EIGEN DUWBAK IS DAT WEL. VANWAAR DIE KEUZE?

RIK: "Voor binnenschippers is schrootvervoer niet evident omdat je er een speciale uitrusting voor nodig hebt, maar niet elke schipper wil die investering doen. Daarom zijn we op zoek gegaan naar een geschikte duwbak voor onze waterwegen. We vonden onze Galloo I nabij Parijs. Hem vanuit Parijs in Menen krijgen was niet evident, omdat sluizen zoals die van het Noord-Franse Compiègne er te klein voor zijn. Onze Galloo I moest bijgevolg helemaal via de Noordzee varen. Wat ons betreft, mag het kanaal Seine-Nord Europe in Frankrijk er dus snel komen!"

HEBBEN JULLIE DE AMBITIE OM VERDER TE INVESTEREN IN EEN EIGEN VLOOT?

RIK: "Jazeker, we willen op relatief korte termijn drie schepen hebben. Onze volgende duwbak wordt korter en vooral lager, want Galloo I komt ongeladen zo hoog dat we bijna tegen de bruggen botsen. We kijken bijgevolg erg uit naar de hogere brug in Menen!"

IN WELKE MATE HEBBEN INVESTERINGEN VAN DE VLAAMSE WATERWEG NV EEN IMPACT OP JULLIE LOGISTIEK PROCES?

RIK: "Ons hoofdtraject is dat van Menen naar Gent; de Leiewerken van De Vlaamse Waterweg nv hebben dus een grote impact op ons. Zo kunnen we nu al veel vlotter door de nieuwe, grotere sluis in Harelbeke passeren. In onze sector doet grootte er wél toe! En als we in de toekomst met grote duwbakken of binnenschepen via het water naar onze Gentse hub kunnen varen, laten we graag nog meer vrachtwagens aan de kant staan. Met onze Galloo I alleen sparen we jaarlijks 5.000 vrachtwagens uit."

JULLIE ZIJN RESOLUUT DE GROENE WEG INGESLAGEN. SPEELT HET 'BLAUWE' ELEMENT – WATER – DAAR OOK EEN ROL IN?

RIK: "Uiteraard. Zo hebben we al 20 jaar een eigen waterzuiveringsinstallatie en hebben we recent geïnvesteerd in een nieuwe biologische installatie die het water zuivert en bij overcapaciteit terug in de Leie pompt. Daarmee maken we de cirkel rond. We zuiveren het water waarna we het gebruiken om onze producten te transporteren. "

"Ecologische keuzes maken, dat is ook een kwestie van economisch vooruitzien. Het afgelopen jaar hebben we door onze keuze voor binnenvaart, 330.000 kg CO_2 bespaard. De zomer van 2018 was erg droog, waardoor de prijzen stegen. Dan is het mooi meegenomen als je zelf over een duwbak beschikt. We zorgen er bovendien voor dat we nooit leeg terugvaren door in Gent zand mee te nemen voor een naburig bedrijf in Menen."

WAT KAN DE VLAAMSE WATERWEG NV VOLGENS U NOG MEER DOEN OM DE BINNENVAART TE VERBETEREN EN PROMOTEN?

RIK: "Omdat we bij Galloo koploper zijn in onze sector durven we 20 à 30 jaar vooruitkijken en durven we nu al investeren in afwachting van de binnenvaartverbinding tussen Seine en Schelde, zowel in onze Vlaamse als Franse vestiging. Maar niet alle bedrijven hebben de tijd en middelen daarvoor. Financiële steun voor de overstap naar binnenvaart kan helpen, maar het lijkt mij ook interessant om bedrijven te inspireren, hen te tonen waarmee ze rekening moeten houden bij transport over water en misschien ook te helpen met onderlinge afspraken om niet leeg te varen.

Durven we nog wat verder vooruitkijken, laat ons dan dromen van autonoom varende schepen. Het zou toch geweldig zijn moesten we slechts op een knopje moeten drukken in Menen, waarna het schip de volgende dag zélf hier in Gent aanmeert?"

NERGENS ZIE JE ZOVEEL WATERWEGEN ALS IN VLAANDEREN. IN ÉÉN OOGOPSLAG BESEF JE DAARDOOR DAT WE HET POTENTIEEL VAN ONZE WATERWEGEN VEEL TE LANG HEBBEN LATEN LIGGEN.

Rik Debaere

"Ons café is door de centrumwerken aan de brug al een hele tijd geïsoleerd van de buitenwereld. Maar wat wij eerst vreesden, valt in de praktijk nogal mee. De bewoners die vlakbij de werken wonen, genoten van een unieke rondleiding van de mensen van De Vlaamse Waterweg nv. Wij kijken alvast uit naar de knappe constructie die de brug zal zijn. Dat zal niet alleen goed zijn voor het vrachtverkeer via het kanaal, maar ook voor onze buurt."

Jean-Pierre Deven,

eigenaar van café De Fagot in Ingelmunster
(kanaal Roeselare-Leie)

"De mooiste en meest duurzame realisatie van mijn carrière was zonder twijfel de voetgangers- en fietsersbrug over de Boven-Schelde - de ontbrekende schakel in de EuroVéloroute nr.5. Dat project ging zowel letterlijk als figuurlijk over bruggen bouwen over de lokaal politieke-, provincie-, taal- en landsgrenzen heen. Tussen idee en het lintje doorknippen zat acht jaar, maar de vruchten die we ervan plukken gaan vele jaren langer mee. Dat is hetzelfde voor de werken die nodig zijn om binnenvaart langs het kanaal Bossuit-Kortrijk te laten passeren. Ik pleit er dan ook voor dat we moeten durven investeren in projecten die pas op langere termijn renderen."

Lieven Vantieghem,

24 jaar burgemeester van Avelgem
(kanaal Bossuit-Kortrijk, Boven-Schelde)

GROTE UITDAGINGEN OP EEN KLEIN WERKGEBIED

Bart Callaert is projectingenieur voor De Vlaamse Waterweg nv en is verantwoordelijk voor de Leiewerken in Harelbeke. Daarmee draagt hij heel wat verantwoordelijkheid op zijn schouders. We gingen een dagje met hem mee op pad en vroegen hem naar zijn werkgewoonten, grootste uitdagingen en mooiste verwezenlijkingen.

DAG BART, KAN JE ONS WAT MEER VERTELLEN OVER JOUW FUNCTIE BINNEN HET PROJECT SEINE SCHELDE VLAANDEREN?

BART: "Als projectingenieur ben ik verantwoordelijk voor de werken in naam van De Vlaamse Waterweg nv. Ik zorg voor de dagelijkse opvolging, de communicatie met de stakeholders, de omwonenden … Een doorsnee werkdag bestaat dus eigenlijk niet voor mij. Elke dag is anders en mijn job is zeer gevarieerd. De ene dag heb ik vergaderingen, de andere doe ik technische opvolgingen. Afwisseling genoeg dus!"

ER WORDT WELEENS GEZEGD DAT DE WERKEN IN HARELBEKE 'SEINE SCHELDE VLAANDEREN OP ZICHZELF' ZIJN. WAAROM IS DAT ZO?

BART: "Met de Leiewerken in Harelbeke wordt de rivier klaargestoomd voor het scheepvaartverkeer van de toekomst. We passen verschillende onderdelen op en langs de Leie aan. Zo hebben we een nieuwe, grotere sluis gebouwd, is de Hogebrug vernieuwd en zijn we volop bezig met de bouw van een nieuwe, energieneutrale stuw. Net zoals in het overkoepelende project Seine Schelde Vlaanderen, hebben we hier in Harelbeke ook aandacht voor rivierherstel. Op het Moleneiland wordt een vispassage gebouwd, die ervoor zorgt dat vissen trapsgewijs om de stuw heen kunnen zwemmen. We denken bovendien aan de recreatieve gebruikers. Om het Moleneiland vanaf het stadscentrum toegankelijker te maken, wordt een draaibrug voor fietsers en voetgangers aangelegd. Hier in Harelbeke hebben we ook te maken met heel wat erfgoed langs de waterweg. Ook dit proberen we opnieuw te integreren in de omgeving. Zo hebben we aan de Banmolens een 'intake' gemaakt waardoor de Leie opnieuw tot aan de Banmolens stroomt. Ook de bovenbouw van de oude stuw is een belangwekkend stuk industrieel erfgoed en krijgt een vaste plek als uitkijkplatform op het Moleneiland. Met aanpassingen voor de binnenvaart en aandacht voor rivierherstel, recreatie en stadsvernieuwing zou je de Leiewerken in Harelbeke dus Seine Schelde Vlaanderen op zichzelf kunnen noemen."

BIJ EEN PROJECT VAN DEZE SCHAAL KOMT WELLICHT HEEL WAT KIJKEN?

BART: "Klopt. Het is een project van 100 miljoen euro en dus het meest omvangrijke deelproject van Seine Schelde Vlaanderen. De grootste uitdaging is dat we hier op een vrij kleine oppervlakte behoorlijk veel werken moeten uitvoeren, dus hinder voor omwonenden is bijna onvermijdelijk. Uiteraard proberen we die zoveel mogelijk te beperken en wordt er veelvuldig gecommuniceerd met de stad Harelbeke, de omwonenden en andere stakeholders."

Gebruik je smartphone en scan de code om het interview te bekijken en werp een blik op de werf

DAT IS ALVAST IETS OM TROTS OP TE ZIJN! ZIJN ER VERDER NOG REALISATIES WAAROP JE FIER BENT?

BART: "Er zijn een tweetal aspecten van mijn werk waar ik erg trots op ben: het eerste is dat de sluis begin 2018 klaar moest zijn voor de schepen, en dat dat gelukt is. Het tweede is de mooie integratie van de nieuwe Banmolenbrug in de omgeving, met oog voor het oud cultureel erfgoed."

WAT IS DAN ZO MOEILIJK AAN HET BOUWEN VAN EEN SLUIS?

BART: "Eerst en vooral moet ervoor gezorgd worden dat de hinder minimaal is, zowel voor de omwonenden als voor de scheepvaart. Het moeilijkste aan de bouw zelf is de integratie van de diverse expertises. Dit kan je ook zien aan de combinatie van verschillende aannemers waarmee we samenwerken, die bestaat uit civiele aanneming, staalbouw en een specialist in elektromechanica. De coördinatie van dit pakket maakt het iets complexer dan bijvoorbeeld het bouwen van een kaaimuur."

WANNEER ZOUDEN DE LEIEWERKEN KLAAR ZIJN?

BART: "De werken aan het complex in Harelbeke zullen vermoedelijk tegen eind 2019 worden afgerond. Aansluitend zijn er nog een aantal werken zoals de verhoging van de Kuurnebrug voorzien."

NIEUWE STUW MET TURBINES GAAT ENERGIENEUTRAAL IN HARELBEKE

Wist je dat het waterpeil van de Leie in Harelbeke wordt bepaald door de stuw naast de sluis? Zo kunnen schepen bij heel droge of natte periodes toch veilig varen en doen we aan waterbeheersing. De oude stuw was verouderd en wordt vervangen door een dubbele stuw mét turbines. **Maar hoe werkt dat nu precies?**

De turbines in de nieuwe stuw wekken elektriciteit op via de stroming van het water. Deze elektriciteit wordt vervolgens ingezet om de sluis te laten functioneren. Helemaal energieneutraal! De stuw in Harelbeke zal voortaan ook volautomatisch werken, waardoor de waterbeheersing van de Leie aanzienlijk zal verbeteren. Om wateroverlast tijdens de werken te vermijden, hebben we eerst een tijdelijke stuw gebouwd. Uiteindelijk zal de nieuwe stuw op dezelfde plaats als de huidige komen, aangezien dat nog steeds de meest geschikte locatie is.

TE WATER

KORTRIJK WEER DICHTER BIJ HET WATER DANKZIJ VERLAAGDE LEIEBOORDEN!

Op 24 maart 2018 vierden De Vlaamse Waterweg nv en Stad Kortrijk samen met duizenden toeschouwers de opening van de verlaagde Leieboorden aan de Kortrijkse Broeltorens. Sindsdien kan iedereen meegenieten van deze nieuwste blikvanger van het historische stadscentrum!

De Broeltorens aan de Leie zijn sinds jaar en dag hét visitekaartje van Kortrijk. Maar vlak naast de torens waren de Leieboorden al jaren herleid tot parkeerplaatsen voor 'Koning Auto'. Daar wilden we samen met de stad graag verandering in brengen: de Leie moest er opnieuw een glansrol krijgen. Dankzij de verlaging van de Leieboorden in het hart van de stad, is het water nu een echte belevingsplek geworden voor alle Kortrijkenaren en bezoekers.

DE LEIE ALS PROTAGONIST

Ter hoogte van het Albertpark werd de Leie verdiept en verbreed als onderdeel van de Leiewerken voor Seine Schelde Vlaanderen. Dit gebeurde om grotere schepen een vlotte en veilige doorgang te verlenen. Dankzij de geplande werken konden waterwegbeheerder De Vlaamse Waterweg nv en het stadsbestuur van Kortrijk ook meteen nadenken over de herinrichting van de kades van de Oude Leie-arm.

Ze sloegen de handen in elkaar om dit project te realiseren. De Franse landschapsarchitect Michel Desvigne werkte een ontwerp uit voor de vernieuwde Leieboorden, samen met de studiebureaus JPLX en Arcadis. Het belangrijkste uitgangspunt daarvan was het water dichter bij de bewoners van Kortrijk te brengen. Daarom werd er voorgesteld om de Leieboorden geleidelijk te verlagen tot een halve meter boven het water.

HET GROOTSTE TERRAS VAN DE STAD

In 2016 lag er een concreet ontwerp op tafel dat tijdens verschillende inspraak- en infoavonden teruggekoppeld werd naar de bewoners, handelaars en horeca-uitbaters. Samen kwamen we tot een ontwerp dat door iedereen enthousiast werd onthaald. Door dit plan aan beide kanten te verwezenlijken, ontstond er immers een groot plein waar de Leie voortaan de hoofdrol zou spelen. Kostprijs van dit knappe ontwerp, inclusief de werken aan de verlaagde Leieboorden: 3,5 miljoen euro. De nieuwe Leieboorden zelf kostten 3 miljoen euro, waarvan De Vlaamse Waterweg nv en de stad Kortrijk elk de helft voor hun rekening namen. Voor de overige omgevingswerken betaalde de stad Kortrijk een half miljoen euro. De werken verliepen vlot en volgens schema, met maart 2018 als feestelijk eindpunt van een ambitieus traject.

© Stad Kortrijk

© Stad Kortrijk

© Stad Kortrijk

Gebruik je smartphone en scan de code om de volledige time-lapse te bekijken

° WAT IS EEN MILIEUEFFECTENRAPPORT?

Wanneer grote infrastructuurwerken worden gepland, moet tijdens de voorbereidende fase een milieueffectenrapport worden opgesteld. Dat is een uitgebreid verslag over de verwachte gevolgen van de geplande werken voor mens, natuur en landschap.

NIEUWE STEENBRUGGEBRUG IN BRUGGE: VLOTTERE MOBILITEIT OP EN OVER HET WATER

De verouderde Steenbruggebrug in Brugge (over het kanaal Gent-Oostende) wordt in de toekomst vervangen door twee nieuwe exemplaren: een vaste, hoge brug voor al het wegverkeer en een beweegbare, vlakke fietsers- en voetgangersbrug. Zowel voor het scheepvaartverkeer als het wegverkeer wordt dit een belangrijke stap om de regio rond Brugge mobieler te maken.

DUBBEL ZO VLOT

Het project Stadsvaart maakt deel uit van Seine Schelde Vlaanderen. De Vlaamse Waterweg nv, de stad Brugge en de gemeente Oostkamp zochten uit hoe de scheepvaart in de regio beter kan samengaan met vlot wegverkeer, doordachte stadsontwikkeling en respect voor het landschap en waardevol erfgoed. Op basis van een uitgebreide, grondige studie kon de Vlaamse Regering de knoop midden november 2017 doorhakken: Steenbrugge zou niet één, maar twee nieuwe bruggen krijgen.

De hoge, vaste brug moet schepen een veilige doorgang bieden en is toegankelijk voor al het wegverkeer. Daarnaast komt er voor voetgangers en fietsers een afzonderlijke, beweegbare brug die vlakker is. Zwakke weggebruikers kunnen dus kiezen hoe ze het kanaal oversteken. Om schepen veilig langs de Brugse wateren te loodsen, moet ook de bocht ten noorden van Steenbrugge flauwer gemaakt worden.

HET ONTWERP VAN DE BRUG

Om tot een finaal ontwerp van de nieuwe bruggen te komen, moeten er eerst nog een aantal keuzes gemaakt worden: over de inplanting, het type en de locatie bijvoorbeeld. Voor dat laatste is er momenteel nog een ruime zoekzone. De hoge, vaste brug komt in elk geval ten noorden van de huidige brug te liggen.

Tijdens de tweede fase van het ***milieueffectenrapport°*** worden de effecten van de verschillende opties onderzocht. Ondertussen gaan de ontwerpers aan de slag en wordt alle technische informatie gedetailleerd in kaart gebracht. Het definitieve ontwerp zal ten vroegste in 2019 klaar zijn.

WORDT VERVOLGD ...

Aansluitend start de procedure voor het aanstellen van een aannemer en worden de nodige vergunningen aangevraagd. Pas als dat gebeurd is, kunnen de werken op het terrein starten. Nog even geduld dus!

MEER DAN **BINNENVAART**

Wie Seine Schelde Vlaanderen zegt, zegt 'binnenvaart'. Toch gaat er veel meer schuil achter dit grootschalige Europese project dan je op het eerste zicht zou vermoeden. De vaarweg aanpassen, sluizen en bruggen vernieuwen, verplaatsen of verhogen? Natuurlijk. Maar ook rivierherstel is onmisbaar in het totaalplaatje. We hadden het erover met Annick De Winter, adjunct-projectleider Seine Schelde Vlaanderen, en Leen Coorevits, projectmedewerker Omgeving Seine Schelde Vlaanderen.

SEINE SCHELDE VLAANDEREN IS EEN BINNENVAARTPROJECT, MAAR TOCH WERKEN JULLIE ROND ALLES WAT NIÉT BINNENVAARTGERICHT IS. WAT MOETEN WE ONS DAARBIJ VOORSTELLEN?

ANNICK: "Seine Schelde Vlaanderen is inderdaad in de eerste plaats een infrastructuurproject, maar er wordt tussen Deinze en Wervik - gelijktijdig met de binnenvaartverbeteringen - ook ingezet op de ecologische, toeristische én landschappelijke opwaardering van de Leievallei. Dit project is dus ruimer dan enkel scheepvaart."

KLINKT BEST COMPLEX! KUNNEN JULLIE NOG WAT DIEPER INGAAN OP JULLIE INSPANNINGEN ROND RIVIERHERSTEL?

LEEN: "Het is inderdaad een hele boterham. Eigenlijk omvat het onderdeel rivierherstel maatregelen in drie deelluiken: het eerste is natuurontwikkeling. Dit verzamelt alle ingrepen in functie van ecologisch rivierherstel: aanpassingen of aankoppelingen van oude, afgesneden Leiemeanders (Een meander is een lus/bocht in de natuurlijke waterloop. Van de jaren 60 tot 80 werd de Leie rechtgetrokken om de rivier beter bevaarbaar te maken. De meeste oude Leiemeanders zijn op de dag van vandaag dan ook afgesloten van de Leie, n.v.d.r.) het aanbrengen van brede natuurvriendelijke oeverzones en oeverzwaluwwanden en het aanleggen van vispassages. Maar het omvat ook de ontwikkeling van 500 hectare watergebonden, natte natuur.

Het tweede deelluik is recreatieve ontwikkeling en focust meer op ingrepen die recreatie op en langs het water bevorderen. We willen het netwerk aan recreatieve voorzieningen langsheen de Leie-as verder uitbouwen, rekening houdend met de diverse doelgroepen. Tot slot is er het derde deelluik: landschapsontwikkeling. Dit is gericht op de visueel-landschappelijke opwaardering van de Leie-as (De Leie-as omvat verschillende vaarwegen van het project Seine Schelde Vlaanderen: het Noordervak van de Ringvaart om Gent, het Afleidingskanaal van de Leie en de Leie zelf, n.v.d.r.). Binnen landschapsontwikkeling werken we dus aan het uitzicht van de vaarweg."

ANNICK: "In een notendop moeten alle ingrepen, verspreid over de drie deelluiken, ervoor zorgen dat er weer meer ruimte komt voor de typische watergebonden natuur en de beleving ervan. "

WAAROM IS HET NODIG OM NU ZO STERK IN TE ZETTEN OP DIE WATERGEBONDEN NATUUR?

ANNICK: "Daarvoor moeten we even teruggaan in de tijd, want tot de rechttrekking van de Leie in de jaren 60 tot 80 zag de rivier tussen de Franse grens en Deinze er nog helemaal anders uit. Kenmerkend waren het kronkelend verloop en de brede overstromingsvlaktes. Hierdoor ontstond er een valleigebied met specifieke natuurtypes in de vochtige tot natte komgronden – zogenaamde 'meersen' - met typische fauna en flora. De opeenvolgende rechttrekkingen van de Leie waren zeer drastisch en hadden verregaande gevolgen voor deze natuur. Die proberen we nu terug in ere te herstellen, waar mogelijk."

PROBEREN JULLIE DAN OOK EEN DEEL VAN HET HISTORISCH LANDSCHAP TE HERSTELLEN?

LEEN: "Het huidige, harde karakter is typisch voor de rechtgetrokken Leie. Veel van de oevers werden destijds verstevigd met betonplaten en opgehoogd tot dijken. Daarnaast werden bomenrijen aangeplant, die het strakke beeld van de Leie nog versterken. Een terugkeer naar de tijd voor de rechttrekking is uiteraard niet mogelijk, wél is het de bedoeling om het toekomstige landschap dichter te laten aanleunen bij het historisch open karakter van de Leievallei."

ANNICK: "Kort samengevat: waar mogelijk willen we de relatie tussen de waterweg, de oevers, bermen en de oorspronkelijke vallei met de meanders weer herstellen."

HOE ZIJN JULLIE DAAR CONCREET MEE BEZIG?

ANNICK: "In de eerste plaats zullen we het beeld van de Leie veranderen: minder starre bomenrijen en minder harde oevers. Het zicht richting de vallei wordt opener en de waterloop zelf krijgt, waar mogelijk, brede natuurvriendelijke oevers. De inrichting van deze oevers zal variëren en kan bijvoorbeeld een paaiplaats zijn voor vissen of een ondiepe moeraszone."

KLINKT GOED. BELEVING OP EN LANGS HET WATER IS NATUURLIJK ERG BELANGRIJK VOOR SEINE SCHELDE VLAANDEREN. HOE WORDT DIT INGEVULD IN HET PROJECT?

LEEN: "Het is onze bedoeling om de oorspronkelijke rivier te accentueren. Zo krijgen ook bezoekers weer meer voeling met de Leie en haar vallei. De aanleg van brede, natuurvriendelijke oeverzones zal ook een meerwaarde zijn voor de beleving. Verder wordt er extra aandacht besteed aan de visuele kwaliteit van nieuwe bouwwerken, zoals bruggen. Hedendaagse ontwerpen maken er heuse eyecatchers van. Zo kiezen we op de Leie voornamelijk voor boogbruggen. Dit zorgt voor extra herkenbaarheid, maar elke brug behoudt haar eigenheid. Kijk maar naar de nieuwe bruggen in Wervik en Harelbeke."

DAAR IS OVER NAGEDACHT!

ANNICK: "Zeker en vast, er gaat enorm veel studiewerk, planning en afstemming aan vooraf. In de nieuwe ontwerpen zorgden we onder andere voor meer ruimte onder de brug waardoor er een aangenamere passage van het jaagpad mogelijk is. En zo hangt alles samen."

DE NAASTGELEGEN STEDEN KAN JE IN DAT GEVAL OOK NIET WEGDENKEN.

ANNICK: "De werken van Seine Schelde Vlaanderen zijn vaak dé push die steden en gemeenten langs de Leie nodig hebben om samen met ons na te gaan denken over stadsontwikkeling. Het water wordt immers terug meer betrokken bij woongebieden."

LEEN: "Onder andere met de stadsbesturen van Kortrijk, Wervik, Harelbeke en Menen wordt intens samengewerkt. Ook met de andere betrokken gemeenten gaan we op zoek naar een mogelijke opwaardering van de aanpalende omgeving."

WAT KOMT ER TIJDENS ZO'N MEETING DAN ZOAL AAN BOD?

LEEN: "Het luik rivierherstel is een vast item tijdens deze meetings. We proberen hen maximaal te informeren over onze plannen en de vinger aan de pols te houden omtrent hun bezorgdheden. Dit kan gaan over fietsvoorzieningen, pleziervaart, erfgoed of meer groen in de Leievallei. Dit soort meetings houden we ook met andere betrokken actoren zoals ANB en VLM, maar evengoed met betrokken landbouwers en natuurverenigingen. Actoren en stakeholders leren zo elkaars bezorgdheden kennen, wat leidt tot meer begrip. We willen deze manier van constructief samenwerken zeker verderzetten en er zelfs meer op inzetten."

ANNICK: "Verder bekijken we ook opportuniteiten om kunst te integreren in de omgeving van de Leie. De Raveelsteiger in Machelen is een perfect voorbeeld van een project waarin de kunstenaar werd betrokken in de designfase, maar ook het achteraf integreren van kunstwerken behoort tot de mogelijkheden – aan rustpunten of zichtpunten, om maar iets te noemen."

HEEL WAT HANGT DUS AF VAN DE VELE SAMENWERKINGEN MET DIVERSE BELANGHEBBENDEN. WERKEN JULLIE OOK SAMEN MET ONZE BUURLANDEN?

ANNICK: "Zeker! Meerdere keren per jaar vindt er een grensoverschrijdend overleg plaats samen met Frankrijk en Wallonië, specifiek over de grensregio. Op dat moment worden ook heel wat ervaringen uitgewisseld over initiatieven om de natuur terug meer kansen te geven langs de waterweg. Zo zijn er langs de Deule (een zijrivier van de Leie, n.v.d.r.) al een aantal lagunes gerealiseerd. We haalden heel wat inspiratie uit deze initiatieven voor ons eigen ontwerp van de oeverzone langs de Leie."

ELKAAR INSPIREREN EN BLIJVEN INNOVEREN, IS DUS DE BOODSCHAP.

L'AUTRE **CÔTÉ**

IN 'T KORT

Condé-Pommeroeul is een kanaal tussen de Schelde en het kanaal Nimy-Blatton – twee belangrijke verkeersassen die een verbinding vormen met wat 'la Dorsale Wallonne' wordt genoemd. Dit kanaal ligt deels in Wallonië en deels in Frankrijk. Het werd gegraven in de jaren 80 en volgt de loop van de rivier Hene, een bijrivier van de Schelde, tot het punt in Frankrijk waarop ze samenvloeien. Er is veel slib van de rivier in het kanaal terechtgekomen, waardoor de binnenvaart er eigenlijk niet kan passeren. Baggeren en het heraanleggen van de oevers zijn dus een must binnen dit project, net als aandacht voor natuurcompensatie.

CONDÉ-POMMEROEUL KLIKT MET WALLONIË

Frankrijk en Wallonië werken momenteel zij aan zij om de binnenvaart in het grensgebied te verbinden via het kanaal Condé-Pommeroeul. We gingen even poolshoogte nemen bij onze zuiderburen om te weten te komen hoe ver de werken – die naar verwachting in de tweede helft van 2021 zullen worden voltooid – nu staan.

Het kanaal Condé-Pommeroeul, dat momenteel niet toegankelijk is voor scheepvaart, kan een rechtstreekse verbinding bieden met het Waalse netwerk. Door samen te werken met Frankrijk wordt een uitgebreid binnenvaartnetwerk gecreëerd dat geschikt is voor grotere, moderne schepen. De heropening van het kanaal zal ook zorgen voor een directe en indirecte impact op de lokale economische ontwikkeling in de grensstreek. Daarom wordt het project gefinancierd door Frankrijk, het Waalse Gewest en de Europese Unie.

RECHTSTREEKSE VERBINDING

De ontwikkeling van het kanaal Condé-Pommeroeul zal grootschalig binnenvaarttransport tussen Wallonië en Frankrijk voor schepen tot 3.000 ton weer mogelijk maken. Dat is belangrijk, want Frankrijk is de grootste handelspartner van Wallonië. Het project zal een vlottere toegang creëren tot de industriële regio's van Borinage, Centre en Charleroi. Ook een goede verbinding met het Maasbekken, gelegen in Limburg en Antwerpen, is belangrijk met het oog op de aanleg van het nieuwe, Franse kanaal Seine-Nord Europe.

AAN DE SLAG

Aan Waalse zijde wordt een nieuwe geleidemuur (een vernauwing die bedoeld is om schepen de sluis in te gidsen) gebouwd bij de

sluis van Hensies en worden de elektromechanische installaties van de sluizen in Hensies en Pommeroeul vernieuwd. Aan Franse zijde bestaat het voornaamste werk uit het baggeren van het slib dat aan de oevers werd afgezet.

TOEGEWIJD AAN DE NATUUR

De binnenvaart is een milieuvriendelijk transportalternatief, het vermindert namelijk de drukte op de weg. Dat er dus ook tijdens de werken rekening gehouden wordt met de natuur en de leefomgeving spreekt voor zich. De natuurgebieden langs het kanaal zijn erg belangrijk voor de lokale biodiversiteit en deze zones worden dan ook beschermd en hersteld. De projectmanagers waken erover dat het milieu in elke fase voldoende aandacht krijgt.

IN 'T KORT

De Henegouwse stad Doornik is op Tongeren na de oudste van het land. Dat uit zich ook in hun historische infrastructuur, want de spits gebogen Pont des Trous dateert al uit de 13de eeuw. Daarmee is het een van de oudste bruggen van Europa. Vroeger speelde de Pont des Trous dan ook een belangrijke rol in het lokale handelsleven, iets wat dankzij de aanpassing ervan voor modern binnenvaartverkeer weer het geval zal zijn.

DWARS DOOR DOORNIK

Langs de Schelde werkt het Waals Gewest, met steun van de Europese Unie, volop aan een betere toekomst voor de binnenvaart in Doornik: de infrastructuur van de op één na oudste stad van België wordt er klaargestoomd voor de scheepvaart van de toekomst. Het ambitieuze moderniseringsproject Seine Schelde biedt een uitstekende gelegenheid hiertoe.

In Doornik werden al heel wat verbeteringen doorgevoerd. Zo kunnen alle sluizen, bruggen, stuwen etc. vanop afstand bediend worden. Dankzij camera's kunnen binnenvaartbegeleiders de situatie live volgen en vanuit de controlekamer het nodige doen voor een vlotte doorstroming van het scheepvaart- en wegverkeer. Deze verbeteringen passen perfect in de ambitie om de binnenvaart zoveel mogelijk te digitaliseren.

GEFASEERD VOORUIT

De werken in Doornik bevatten verschillende onderdelen. Er worden twee bruggen aangepakt: de Pont à Pont en de Pont des Trous. Ook de kaaimuren worden vernieuwd. Al deze werken gebeuren in vier fases, waarvan de vierde fase midden 2019 van start gaat. De middenboog van de Pont des Trous moet verbreed worden voor grotere schepen, maar aangezien de brug beschermd erfgoed is, is er heel wat studiewerk voor nodig.

Nu er een ontwerp klaar ligt, komt de volgende fase in zicht.

DOORNIKSE BINNENVAARTWERKEN IN 4 FASES:

1. Modernisering van de kaaimuren van Saint-Brice en de Pont-à-Ponts;
2. Modernisering van de kaaimuren van Poissonsceaux, Taille Pierre en de aanlegsteiger voor pleziervaart;
3. Modernisering van de kaaimuren van Vifquin en Luchet d'Antoing;
4. Modernisering van de brug Pont des Trous-, de Delwart-brug en de kaaimuren Casterman, Sakharov en Vicinaux.

TUSSEN DE REGELS: WAT IS EEN KAAIMUUR?

Een kaaimuur is een verticale versteviging waar schepen kunnen aanmeren om hun vracht in of uit te laden.

Verder is er nog de bouw van een aanlegsteiger voor pleziervaart, het opnieuw integreren van het water en cultureel erfgoed in de stadsomgeving … Ook de verbreding van de waterweg in Doornik om schepen een veilige en vlotte doorgang te bieden, staat op de planning.

UITDAGEND PROJECT

Eén van de grootste uitdagingen was de burgers betrekken bij de ontwikkeling van het ontwerp voor Pont des Trous. Vaak hebben bewoners immers een sterke band met hun stad en in het bijzonder met de rivier, haar omgeving en historisch erfgoed. Daarom is elke verandering een uitdaging. Via 'Autour du pont', een participatie-initiatief, organiseerde de Waalse waterwegbeheerder in de eerste helft van 2016 tal van vergaderingen, werkgroepen en feedbackmomenten samen met een gespecialiseerde partner. Ook in de toekomst zal er nog heel wat te doen zijn rond dit initiatief!

AAN HET **ROER**

Aan het roer van elk welvarend schip is er nood aan een bestuurder met visie, ambitie en kennis van zaken. Voor binnenvaartproject Seine Schelde Vlaanderen is dat De Vlaamse Waterweg nv: 'uw betrouwbare partner voor een slim, veelzijdig en welvarend waterwegennet'. De Vlaamse Waterweg nv is het resultaat van een fusie tussen waterwegbeheerders Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart op 1 januari 2018. Sindsdien werken we samen aan een slim en veelzijdig waterwegennet waar iedereen wel bij vaart vanuit de maatschappelijke zetel in Hasselt (met afdelingen in Willebroek, Brussel, Antwerpen, Merelbeke en Mol). En dat dankzij zo'n 1.350 personeelsleden!

CHRIS DANCKAERTS, EEN BOEGBEELD

Chris Danckaerts is gedelegeerd bestuurder bij De Vlaamse Waterweg nv. Na zijn jarenlange ervaring aan het hoofd van nv De Scheepvaart leidde hij de eenmaking van twee waterwegbeheerders in goede banen. Sinds 1 januari 2018 is De Vlaamse Waterweg nv verantwoordelijk voor het ganse Vlaamse waterwegennet.

DE WATERWEG LEEFT EN STAAT STEEDS VAKER IN DE SPOTLIGHTS. HOE KOMT DAT EN WAT IS HET VERSCHIL MET VROEGER?

CHRIS: "Onze werking vertrekt vanuit een maatschappelijke opgave. Denk maar aan de files waarin we ons dagelijks vastrijden of aan grote klimaatuitdagingen. Op dat vlak kunnen we met de binnenvaart en waterbeheersing deel uitmaken van de oplossing. En we focussen daarbij niet langer alleen op bouwkundige ingrepen.

We luisteren naar de verwachtingen van álle gebruikers van de waterweg en hun omgeving. Dat zijn niet enkel de bedrijven en de binnenschippers, maar ook steden en gemeenten, recreanten … Met onze projecten realiseren we dan ook vaak meerdere doelen tegelijk; de Polders van Kruibeke (onderdeel van het Sigmaplan, n.v.d.r.) zijn op dat vlak een mooi voorbeeld. Die zijn niet alleen een overstromingsgebied, maar ook een prachtig natuur- en vooral écht belevingsgebied geworden."

WAAROM IS BELEVING VAN DE WATERWEG ZO BELANGRIJK VOOR DE VLAAMSE WATERWEG NV?

CHRIS: "In het verleden keerden mensen vaak hun rug naar het water omdat de kwaliteit te wensen overliet. Nu zoeken de mensen overal de link met het water weer op en dat heeft alles te maken met de wijze waarop we onze waterwerken integreren. Kijk maar naar de verlaagde Leieboorden in Kortrijk. Bij de inhuldiging vorig jaar kon ik vaststellen hoe enthousiast mensen waren om een weinig aantrekkelijk stadsdeel te zien veranderen in een heuse 'hotspot' aan het water. Het doet je beseffen dat je met water zoveel meer kan doen dan wat wij er als waterbeheerder eigenlijk mee moeten doen."

MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN BEN WEYTS PLEIT ERVOOR DAT MEER ONDERNEMERS DE BANDEN MET DE BINNENVAART AANHALEN. HOE WILLEN JULLIE DAARAAN BIJDRAGEN?

CHRIS: "In Vlaanderen hebben we meer dan 1.000 kilometer bevaarbare waterwegen, waar de meeste ondernemingen minder dan 10 kilometer vandaan liggen. Je hoeft er maar een kaart bij te nemen om het potentieel te zien. Er wordt gelukkig al heel wat vervoerd met binnenvaart, maar onze ambitie reikt verder: in het belang van onze mobiliteit willen wij het aandeel van binnenvaart in het goederenvervoer nog beduidend verhogen. Door te investeren in onderhoud en verbetering van onze waterwegen, sluizen en bruggen willen we aan ondernemers een watersnelweg aanbieden die betrouwbaar, veilig en toekomstbestendig is. Tegelijk stimuleren we de mentale omslag. Veel bedrijven staren zich blind op de files aan hun voordeur, terwijl we moeten tonen dat de economische voordelen van de waterweg aan hun achterdeur groter zijn. Zo leeft vandaag bij velen nog steeds de misvatting dat binnenvaart enkel voordelig is voor bulkvervoer en containers, terwijl het ook voor bedrijven die bv. palletten vervoeren goedkoper, bedrijfszekerder en duurzamer is. Dat positief verhaal brengen we samen met o.a. Multimodaal Vlaanderen en VOKA. Vanaf het voorjaar van 2019 start een nieuwe reeks evenementen in Oost- en West-Vlaanderen om de dialoog met bedrijven aan te gaan."

MEER VERVOER VIA HET WATER KLINKT ALS MOOIE TOEKOMSTMUZIEK VOOR WIE IN DE FILE STAAT. MAAR HOE ERVAREN MENSEN DIE IN DE OMGEVING VAN (GEPLANDE) WERKEN WONEN JULLIE AMBITIES?

CHRIS: "Het eindbeeld van onze investeringen zien de mensen wel zitten, dat merken we in Wervik, Kortrijk en Harelbeke. Maar het lange wachten kan erg frustrerend zijn. Gelukkig zit Seine Schelde Vlaanderen nu in een stroomversnelling. Die versnelling is een gevolg van jarenlange studies en voorbereidingen, want we kunnen geen half werk leveren. Onze investeringen moeten maatschappelijk verantwoord en veilig zijn en onze ingrepen duurzaam.

We proberen mensen ook van meet af aan actief te betrekken bij onze projecten. Zo hebben we bv. in Menen samen met de stad concessies verleend om leegstaande panden tijdelijk door lokale organisaties te laten gebruiken. We plannen in overleg met de buurt ook nog een aantal acties om de tijd tot aan de realisatie van de geplande nieuwe kaaimuren en bruggen te 'overbruggen'.

Een ander voorbeeld van participatie is de opwaardering van het kanaal Bossuit-Kortrijk. Nu moeten binnenschepen die vanuit West-Vlaanderen van of naar de Boven-Schelde in Wallonië of Frankrijk willen, helemaal langs Gent omvaren. En dat terwijl het kanaal ooit gegraven is om net die omweg te vermijden, wat dus niet meer lukt omdat de sluizen in Kortrijk te klein zijn. Voor de studie van het kanaal Bossuit-Kortrijk zijn we van in het begin het gesprek aangegaan met buurtbewoners over de toekomst van het kanaal. Dat werkt, want zo is er een nieuw tracé toegevoegd aan het alternatievenonderzoek."

JULLIE AMBITIES EN VOORDELEN STOPPEN NIET BIJ DE GRENS. HOE GAAT HET EIGENLIJK MET HET FRANSE DEEL VAN SEINE SCHELDE?

CHRIS: "Het project voor de aanleg van het 107 kilometer lange, nieuwe kanaal Seine-Nord Europe stond een tijdje on hold, vooral vanwege onzekerheid over de financiering. Maar ondertussen is de doorstart van dit dossier in Frankrijk bevestigd. Onze Franse collega's zijn volop bezig met de voorbereidingswerken en geven aan dat het hun ambitie is om het kanaal in 2027 te voltooien. Ondertussen wachten wij niet op de Franse waterwegbeheerder om ons eigen waterwegnetwerk te verbeteren, wat vooral tot uiting komt op de Leie met de bouw van nieuwe sluizen in Harelbeke en Sint-Baafs-Vijve."

VEEL BEDRIJVEN STAREN ZICH BLIND OP DE FILES AAN HUN VOORDEUR, TERWIJL DE ECONOMISCHE VOORDELEN VAN DE WATERWEG AAN HUN ACHTERDEUR GROTER ZIJN.

JULLIE ZETTEN ACTIEF IN OP NIEUWE ONTWIKKELINGEN. KAN JE ONS EEN BLIK IN DE TOEKOMST GUNNEN?

CHRIS: "Onze organisatie moet en durft ver vooruit te denken. Slimme toepassingen zoals River Information Services zorgen voor een moderne digitale waterweg met tal van voordelen voor wie erop beweegt. Actuele waterweginformatie, vaarplanning en digitale vaarkaarten staan tot ieders beschikking. We stimuleren nieuwe vervoers- en overslagconcepten zoals stadsdistributie en belevering van bouwwerven via water. We installeren elektrische laadpalen voor binnenschepen die wachten bij het laden en lossen. In november 2018 zijn we gestart, samen met de POM en KU Leuven, met een project op de IJzer een proefproject voor autonoom varen, wat een oplossing kan zijn om binnenvaart op termijn interessanter te maken voor kleinere waterwegen. De Vlaamse Waterweg nv is dus volop bezig met de toekomst!"

Historische sluis op het kanaal Bossuit-Kortrijk

WATERKIEKJES

Enkele maanden geleden lanceerde Seine Schelde Vlaanderen een fotowedstrijd: het enige wat je moest doen was een foto van het water met **#seineschelde** online zwieren. De winnaar werd na rijp beraad gekozen en won een heerlijke picknickmand. **Proficiat Evelyne!**

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

IEDEREEN VAART MEE

SEINE SCHELDE VLAANDEREN
INVESTEREN IN EEN VLOTTE BINNENVAARTVERBINDING MET PARIJS

V.U.: Agnes Peil, De Vlaamse Waterweg nv, afdeling Bovenschelde, Guldensporenpark 105, 9820 Merelbeke

Medegefinancierd door de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen

De Vlaamse Waterweg nv

De Vlaamse Waterweg nv
Afdeling Bovenschelde
Guldensporenpark 105
9820 Merelbeke

09 292 12 11

seineschelde@vlaamsewaterweg.be

www.seineschelde.be

#seineschelde