

JAARBOEK 2015





Inhoud

| | |
|---------------------------------|----|
| Voorwoord Tom Dehaene | 4 |
| 1. W&Z stelt zich voor | 6 |
| 2. Kerncijfers | 10 |
| 3. Innoveren om te groeien | 11 |
| 4. Terugblik op 2015 | 12 |
| 5. Balans en resultatenrekening | 21 |



Voorwoord

Tom Dehaene

Dit verslag biedt u een overzicht van de activiteiten van Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) in 2015. Vlaanderen heeft de ambitie om de logistieke draaischijf in Europa te worden en ruimt daarvoor een belangrijke plaats in voor de waterwegen. W&Z stelt zich tot doel om de binnenvaart een steeds belangrijker schakel in de Vlaamse logistieke keten te laten worden.

Voor de Vlaamse waterwegen was 2015 een absoluut recordjaar op het vlak van containervervoer. Op de waterwegen die Waterwegen en Zeekanaal NV beheert, werden in 2015 253.000 containereenheden vervoerd, een nieuw recordcijfer en een toename met 2,37% in vergelijking met 2014. Het containervervoer neemt nu een tonnage van 1,8 miljoen ton voor zijn rekening. Het totale vervoerde tonnage op onze waterwegen bleef met 31,84 miljoen ton nagenoeg op peil in vergelijking met 2014.

Investeren in mobiliteit

De eerste strategische doelstelling van W&Z is 'Investeren in economische en logistieke netwerken'. Een bedrijfszekere waterweginfrastructuur is een belangrijke pijler om een betrouwbaar en veilig gebruik van de waterwegen te garanderen. Dat gebeurt door systematische inspecties uit te voeren bij de meest kritische infrastructuren zoals bruggen, sluizen en dijken. Door baggerwerken uit te voeren houden we de waterwegen op diepte. Door het patrimonium in goede staat te houden noteerde W&Z in 2015 maar weinig stremmingen, slechts 1,01% van het aantal bedieningsuren.

Inzake het automatiseren en op afstand bedienen van beweegbare kunstwerken is de afstandsbediening van het Kanaal naar Charleroi vanuit Lembeek afgerond en kunnen vanuit Plassendale reeds 10 kunstwerken bediend worden.

Een tweede belangrijke pijler is de gerichte uitbouw van het waterwegennetwerk. Om de bereikbaarheid van de waterweg te blijven verbeteren, wordt verder geïnvesteerd in nieuwe overslagmogelijkheden en de modernisering van bestaande overslaglocaties. In Vlaanderen kunnen bedrijven sinds 1998 via publiek-private samenwerking (PPS) met de waterwegbeheerders een laad- en losinstallatie langs bevaarbare waterwegen bouwen. De waterwegbeheerders nemen maximum 80% van de kosten voor hun rekening en de betrokken onderneming de overige 20%. In 2015 werden drie nieuwe overeenkomsten voor de bouw van kaaimuren gesloten. Over het Vlaamse grondgebied zijn reeds 104 van deze kaaimuren operationeel.

Innovatie in de binnenvaart is een derde pijler. W&Z zet daarbij in op het creëren van een voldoende groot aanbod watergebonden bedrijventerreinen, het stimuleren van het gebruik van kleine waterwegen door innovatieve concepten en het aantrekken van nieuwe vervoersniches naar de binnenvaart. De voordelen van goederentransport via de waterwegen zijn nog te weinig bekend bij de

bedrijfswereld. Door promotie, marktprospectie en marketing zet W&Z in op het realiseren van een modal shift. De transportdeskundigen van W&Z en DS begeleiden heel wat bedrijven die gevestigd zijn langs bevaarbare waterwegen bij het realiseren van die modal shift.

Om in Vlaanderen een volledig en optimaal netwerk van waterwegen te realiseren zijn capaciteitsbevorderende infrastructuurwerken nodig. De prioriteit gaat uit naar het inpassen van het waterwegennetwerk in het Trans-Europees Netwerk voor Transport (TEN-T). In 2015 kenden verschillende deelprojecten in het luik binnenvaart van het Seine-Schelde project een belangrijke vooruitgang. In Harelbeke werd de tijdelijke stuw in gebruik genomen. In Kortrijk werd met de inwerkingstelling van de Budabrug het einde van 20 jaar Leiewerken gevierd. Voor het project Stadsvaart Brugge werden - in het kader van de ontsluiting van de Vlaamse zeehavens – informatieavonden en workshops met belanghebbenden en omwonenden gehouden en werd een projectwebsite gelanceerd.

Voor de opwaardering en modernisering van het Kanaal naar Charleroi werden ontwerpen opgemaakt voor de nieuwe Zuidbrug en Nederhembrug alsook voor de nieuwe Zenneduiker in het centrum van Halle. Daarnaast werd een conceptstreefbeeld opgesteld voor het kanaal op de grondgebieden van de gemeenten Sint-Pieters-Leeuw, Beersel, Lot, Ruisbroek en Drogenbos dat verder met de stakeholders zal afgetoetst worden.

Voor de diversificatie in nieuwe productgroepen of -technieken werden diverse initiatieven opgestart en/of verdergezet. Voor het project Distribouw werd contact gelegd met Antwerpen, Gent, Brugge en Mechelen om te peilen naar de bereidheid om de waterweg in te schakelen voor stadsdistributie en stadsbevoorrading. Wat betreft Watertruck+ heeft W&Z een positief advies ontvangen van de Europese Commissie en werd de “Grant Agreement” ondertekend. Een nieuwe oproep voor ondersteuning van het palletvervoer is gelanceerd. Om de kleine waterwegen en schepen te vrijwaren is een visie met bijhorende acties opgemaakt. W&Z stimuleert daarnaast de permanente innovatie in water- en scheepsbouw. Innoverende vervoers- en overslagconcepten en ‘best practices’ moeten ondernemingen ertoe aanzetten meer gebruik van de binnenvaart te maken.

Investeren in duurzaamheid

Een andere belangrijke strategische doelstelling is het bijdragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen. Inzake waterbeheersing, worden overstromingen via de waterwegen vermeden door uitvoering van de projecten uit het geactualiseerde Sigmaplan, de verbeteringswerken op de Dender en een aantal werken op de IJzer. W&Z ging in 2015 verder met de uitvoering van het Sigmaplan en de verdere stabilisatie en renovatie van de Scheldekaaien te Antwerpen. Het GOG (Gecontroleerd OverstromingsGebied) Kruikeke-Bazel-Rupelmonde werd in oktober 2015 officieel in dienst genomen. Hiermee is het laatste GOG van het oorspronkelijke Sigmaplan werklingsklaar gemaakt, een mijlpaal voor het Sigmaplan.

Wat de recreatieve mogelijkheden van de waterwegen betreft werd gestart met de opmaak van een beleidsvisie

‘recreatie langs het water’. Deze zal in 2016 verder worden afgestemd. In het kader van investeren in luchtkwaliteit en vergroening van de energie werden zes nieuwe betalende walstroomkasten in de wachthaven van Evergem gerealiseerd in oktober 2015.

Een slanke en wendbare overheid

Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart werkten in 2015 als gelijkwaardige partners met grote betrokkenheid en inzet mee aan de voorbereiding van de fusie van beide vennootschappen. Hiertoe werd een actien stappenplan goedgekeurd en een projectstructuur en –methodologie opgezet. Voor de fusie van de Management Ondersteunende Diensten (MOD), die reeds voor 1 oktober 2016 is gepland, werd een gemeenschappelijke visie goedgekeurd. W&Z heeft in 2015 ook een kerntakenplan opgemaakt, dat vertaald werd naar een optimalisatieplan ISO 2019. Dit plan zet in op automatisering en realiseren van efficiëntiewinst, waardoor het personeelsaantal tegen eind 2019 kan worden gereduceerd en tegelijk de dienstverlening kan worden verbeterd. Tenslotte werd in het kader van een hedendaags HR-beleid een kader uitgewerkt voor plaats- en tijdsafhankelijk werken en een actief diversiteits- en integriteitsbeleid.

In 2015 kon W&Z met heel wat mooie realisaties uitpakken. 2016 stelt ons voor grote uitdagingen, maar als moderne en performante organisatie zal W&Z deze uitdagingen met beide handen aangrijpen en tot een goed einde brengen.



*Tom Dehaene
Voorzitter*

1.

W&Z stelt zich voor

Missie en visie

Van de zowat 41.000 kilometer waterwegen in Europa ligt een duizendtal in Vlaanderen.

Waterwegen en Zeekanaal NV beheert de waterwegen in het westen en het centrum van Vlaanderen en heel wat van de gronden erlangs. Daarmee beschikt W&Z over één van de dichtste waterwegennetten van de wereld, een belangrijke economische, recreatieve en landschappelijke troef die W&Z optimaal wil uitspelen.

Haar missie: een duurzaam en dynamisch beheer van de waterwegen, inclusief de erlangs gelegen terreinen. W&Z stimuleert het gebruik van deze waterwegen en gronden, met oog voor de belangen van alle actoren en extra aandacht voor veiligheid en integraal waterbeheer.

W&Z beschouwt haar missie als een belangrijk maatschappelijk project en voert een modern, vernieuwend en toekomstgericht beleid met als inzet een mobieler, veiliger en groener Vlaanderen.

Organisatie

W&Z heeft drie territoriale afdelingen: Bovenschelde, Zeeschelde en Zeekanaal. Zij staan in voor de infrastructuurwerken in hun gebied, het onderhoud en de bediening van de kunstwerken, technische adviezen, vergunningen en grote lokale projecten.

De overkoepelende taken worden gecoördineerd vanuit twee centrale afdelingen: Coördinatie & Ondersteuning en Commercieel Beheer. Daarnaast zijn er ook nog de stafdiensten, die de onderneming ondersteunen op het vlak van human resources, organisatieontwikkeling en communicatie. Al deze afdelingen en diensten zijn samen goed voor circa 870 personeelsleden.



Kaaimuurproject De Meesterbeton St-Baafsvijve

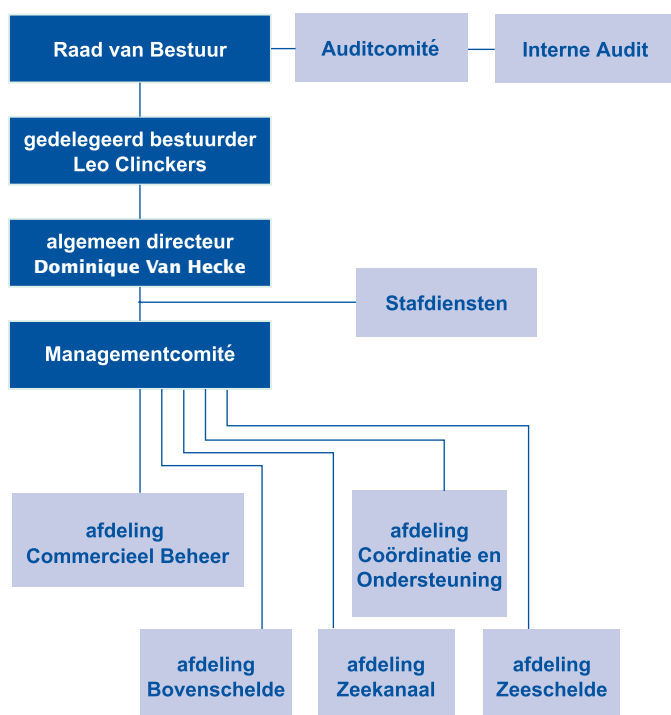


Managementcomité

- ir. Leo Clinckers, gedelegeerd bestuurder
- ir. Dominique Van Hecke, algemeen directeur
- ir. Wim Dauwe, hoofd afdeling Zeeschelde
- ir. Agnes Peil, hoofd afdeling Bovenschelde
- ir. Lieven Dejonckheere, hoofd afdeling Zeekanaal
- Veroniek De Mulder, hoofd afdeling Commercieel Beheer
- Anja Verdonck, HR-manager
- Guy Muësen, hoofd communicatie
- Peter Vanderheyden, hoofd a.i. afdeling Coördinatie en Ondersteuning
- Michèle Croes, secretaris



Organogram

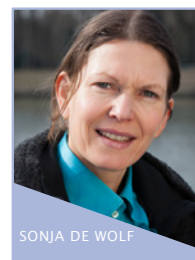


Naamloze vennootschap

W&Z is een extern verzelfstandigd agentschap van de Vlaamse overheid. Het nv-statuut geeft de organisatie meer armslag bij het uitoefenen van commerciële taken, zoals het afsluiten van concessies of het vermarkten van de beheerde terreinen. W&Z is bovendien dé gesprekspartner voor alle watergebonden activiteiten in haar werkingsgebied. Dat geldt niet alleen voor commerciële activiteiten, maar ook voor recreatieve of ecologische initiatieven.

Raad van bestuur

De Vlaamse Regering benoemt de bestuurders van W&Z. Hun mandaat duurt vijf jaar, behalve voor de gedelegeerd bestuurder voor wie de duur is gekoppeld aan het uitoefenen van het mandaat als leidend ambtenaar. In januari 2015 werd een nieuwe raad van bestuur samengesteld.



Voorzitter:

- Tom Dehaene

Ondervoorzitter:

- Jan Balduck

Andere bestuurders:

- Koen Anciaux
- Veerle Baeyens
- Annemie Bayaert
- Leo Clinckers
- Joachim Coens

- Chris Danckaerts
- Koen Derkinderen
- Sonja De Wolf
- Frans D'Haese
- Ilse Hoet
- Sofie Terreur

Secretaris:

- Leo Clinckers

Regeringsafgevaardigen:

- Nathalie Balcaen en Patrick Moenaert

2.

Kerncijfers 2014



Waterweginfrastructuur

- Aantal km beheerde waterwegen: **1.021 km**
- Aantal sluisen: **86**
- Aantal bruggen: **628**
→ waarvan beweegbaar: 121
- **135** steden en gemeenten worden doorkruist door een waterweg van W&Z
- Totale lengte kaaimuren: **91,5 km** (470 kaaimuren)
- Aantal uitgevoerde pps-kaaimuren (W&Z en DS) **104**
→ aantal goedgekeurde aanvragen voor een pps-kaaimuur: 181



Beheer

- Oppervlakte beheerd domein: **3.255 ha** (exclusief de oppervlakte aan infrastructuur en aanhorigheden)
- Gebouwfuncties: **442**
- Totale lengte jaagpad: **1.532,9 km**
- Aantal steigers, aanlegplaatsen, aanmeerplaatsen en slipways: **829**
- Aantal jachthavens: **59**
- Aantal veren: **17**



Mobiliteit

- Aantal vervoerde tonnen: **32,4 mio ton**
- Aantal behandelde schepen: **59.630**
- Aantal vervoerde containers in TEU: **252.987**
- Aantal schuttingen plezier- en passagiersvaart: **58.981**
→ waarvan op zon- en feestdagen: 11.661



Financiële gegevens

- Omzet: **23.330.933 EUR**
- Investerings: **146.834.000 EUR**
- Onderhoudsbudget: **41.012.000 EUR**



Personeelsgegevens

- Aantal koppen: **859** (31/12/2015)
- Aantal gepresteerde uren: **1.158.180,26**

3.

Innoveren om te groeien

Met het vernieuwde waterwegenbeheer drijft de Vlaamse overheid de efficiëntie en slagkracht van onze waterwegen verder op. Vlaanderen heeft immers de ambitie om de logistieke draaischijf van Europa te worden. De binnenvaart en short sea shipping zijn daarin cruciaal. Relatief goedkoop, energiezuinig, stipt, veilig en milieuvriendelijk: dat zijn de troeven van het transport over water voor onze bedrijven en voor de hele samenleving. W&Z stelt alles in het werk om het transport over water te stimuleren en neemt zelf initiatieven om het transport over water sterker, vlotter en efficiënter te maken. Vaak gaat het om grensverleggende, innovatieve projecten, niet zelden met een grensoverschrijdend karakter.

W&Z is zowel initiatiefnemer als facilitator van innovatieve projecten die de binnenvaart beter wapenen voor de toekomst, vaak met steun van Europa. Dat gebeurt in de eerste plaats door volop te investeren in de optimalisering van de bestaande en in de aanleg van nieuwe infrastructuur. Maar er gaat ook veel aandacht naar technische innovaties op het vlak van motorisatie, scheepsbouw en laadinstallaties en - niet te vergeten - vernieuwende

businessconcepten en financieringsconstructies. Het project Watertruck heeft bewezen dat het een haalbare kaart is om trafieken op kleine vaarwegen te bundelen door het inzetten van kleine duwbotten en duwbakken en krijgt een vervolgtraject in het project Watertruck+. Het project Distribouw mikt op de uitbouw van een netwerk van watergebonden distributiecentra op strategische locaties in België voor de bouwmaterialenindustrie, in samenwerking met de betrokken beroepsfederaties.

Om te kunnen innoveren in de aanvoer van grondstoffen en afvoer van afgewerkte producten kunnen de bedrijven rekenen op zowel logistieke als financiële steun van W&Z. Specifiek voor binnenvaartondernemers lanceerde W&Z een nieuwe steunmaatregel voor palletvervoer. Dankzij palletstromen via het water worden vandaag al zo'n 8.000 vrachtwagenritten op de weg vermeden. Palletvervoer is ideaal voor het transport van bouwmaterialen, leeggoed of zelfs toiletpapier. Door palletvervoer een gericht steuntje in de rug te geven, kunnen nog eens duizenden vrachtwagenritten vermeden worden.

4. Terugblik op 2015

Investeren in economische en logistieke netwerken

De Seine-Schelde-verbinding

In 2006 besliste de Vlaamse overheid om de Leie in te schakelen in het Europese Seine-Scheldeproject, één van de prioritaire projecten van het Trans Europees Netwerk voor goederenvervoer. Vlaanderen wil de slimme logistieke draaischijf van Europa zijn. Om dat te worden, is een volwaardige vaarweg tussen de belangrijke industriële regio's van Parijs en het Schelde- en Rijnbekken broodnodig. De Seine-Scheldeverbinding zal container- en duwvaart tussen Vlaanderen en de regio rond Parijs mogelijk maken voor schepen tot 4.500 ton.

Einde van de Leiewerken in Kortrijk – uniek binnenvaartproject in schoonheid afgerond

In mei 2015 sloten Waterwegen en Zeekanaal NV en de stad Kortrijk de Leiewerken in Kortrijk officieel af. Na 18 jaar van ingrijpende werken, kwam er zo een einde aan één van de grootste binnenvaartprojecten in Vlaanderen van de afgelopen decennia. De volledige drie kilometer van het tracé van de rivier door Kortrijk werd vernieuwd en was de aanleiding tot een ambitieus stadsvernieuwingsproject. Dit project is uniek in Vlaanderen en zelfs voor Europa uitzonderlijk.

Door de uitvoering van de Leiewerken kunnen er vandaag

schepen tot 2.000 ton door het centrum van Kortrijk varen. Tezelfdertijd is de vaarweg reeds klaar om, mits een verdieping van 1 meter, in de toekomst binnenvaartschepen tot 4.500 ton te laten passeren zoals voorzien binnen het Seine-Scheldeproject.

18 jaar

De Leiewerken gingen in september 1997 officieel van start. Het plan was om de noordelijke arm van de rivier, beter bekend als 'de Nieuwe Leie', op bepaalde plekken recht





Bouw tijdelijke sluis Harelbeke

te trekken en te verbreden om de doortocht van grotere binnenvaartschepen mogelijk te maken. De breedte van de vaarweg werd vergroot van 20 tot 32 meter, er kwamen 4 bochtafsnijdingen en de doorvaarthoogte van de zes nieuwe bruggen werd opgetrokken naar 7 meter. Hiermee is de vaarweg klaar om schepen met drie lagen containers in Kortrijk te laten passeren.

Maar bouwheer Waterwegen en Zeekanaal NV investeerde niet alleen in een betere binnenvaartverbinding, de volledige ruimere omgeving rond de Leie werd – in nauw overleg met de stad Kortrijk en de intercommunale Leiedal – grondig aangepakt. Het resultaat is verbluffend: de indrukwekkende Noordbrug, de prachtige wandel- en fietspaden op de kades, het zonnige Budapark, de futuristische Budabrug, de bijna poëtische Collegebrug, ... De rivier is opnieuw de bron van glans voor Kortrijk en haar inwoners.

Leiewerken Harelbeke

Ook de Leiewerken in Harelbeke maken deel uit van de nieuwe Seine-Scheldeverbinding. Als onderdeel van deze nieuwe verbinding moet de Leie toegankelijk gemaakt



Werken nieuwe Hogebrug Harelbeke

worden voor binnenschepen tot 4.500 ton. De werken geven aanleiding tot een vernieuwing van het stadscentrum. Onder de noemer 'h²aqua' ondergaan het centrum en de Leie een complete transformatie die de stad aantrekkelijker zal maken.

Nieuwe sluis

Waterwegen en Zeekanaal NV realiseert met financiële steun van de Europese Unie in Harelbeke een nieuwe sluis en een dubbele stuw met turbines. De sluis zal bijna dubbel zo lang zijn als de huidige – op Vlaams grondgebied is het één van de grootste bouwwerken in het kader van de Seine-Scheldeverbinding.

Sinds augustus 2015 stroomt de Leie door een tijdelijke stuw op het Moleneiland in Harelbeke. De stuw kan afvoerdebieten verwerken van meer dan 200 ton water per seconde. Op de plaats waar de oude stuw wordt afgebroken, is W&Z bezig aan de constructie van een tijdelijke sluis gebouwd. De oude sluis blijft in dienst tot de tijdelijke sluis klaar is in het voorjaar van 2016. Ten slotte zal de aannemer de nieuwe sluis bouwen op de plek waar nu de oude sluis ligt. Tijdens de werken kunnen er altijd schepen blijven passeren. Na voltooiing van de werken wordt de tijdelijke stuw omgebouwd tot een vistrap.

Met haar 230m is de nieuwe sluis bijna dubbel zo lang als de oude. Ze zal 12,5m breed en 4,7m diep zijn. Dat maakt de installatie geschikt voor binnenvaartschepen met ladingen tot 4.500 ton (klasse Vb). De sluis krijgt bovendien een middendeur zodat kleine schepen sneller kunnen worden geschut.

Harelbeke slaat een brug naar de toekomst

In 2015 werd ook volop gewerkt aan de nieuwe Hogebrug in Harelbeke. Om schepen met ladingen tot drie lagen



Workshop Stadsvaart Brugge

containers door te laten, is een vrije hoogte van minstens zeven meter nodig. De nieuwe Hogebrug biedt niet alleen een hogere doorgang voor schepen, ze verbreedt ook in het midden om plaats te maken voor zitbanken die een aantrekkelijk uitzicht bieden over de rivier. De onderdelen van de nieuwe brug werden in november 2015 ter plaatse gebracht om te worden geassembleerd. Wie over de nieuwe brug fietst of wandelt, zal merken dat de vernieuwde aanloophellingen langer en minder steil zijn dan de oude. Dat maakt de brug aantrekkelijker voor passanten.

Stadsvaart Brugge: op weg naar een milieueffectenrapport

Het project Stadsvaart zoekt uit hoe de scheepvaart rond Brugge en Oostkamp beter kan samengaan met vlot wegverkeer, doordachte stadsontwikkeling en respect voor landschap en waardevol erfgoed. Tijdens de informatie-



sessies en workshops in juni 2015 maakten honderden bewoners en geïnteresseerden uitgebreid kennis met het project. Alle input werd zorgvuldig genoteerd en het studiebureau gaat met deze gegevens verder aan de slag. Een volgende, belangrijke stap is de opmaak van een milieueffectrapport (MER). In een milieueffectenrapport worden alle positieve en negatieve effecten beschreven die een project kan hebben op water, bodem, fauna en flora, het landschap, ... Ook de effecten op de woonkwaliteit, werkomgeving, recreatie en verkeer worden in een MER behandeld.

Kennisgeving: de eerste stap

Alle mogelijke effecten op de leefomgeving moeten correct in kaart gebracht worden, daarom begint men niet zomaar aan een milieueffectenrapportage. De eerste stap is het opstellen van een kennisgevingsnota. Daarin wordt aangegeven hoe het onderzoek naar de milieueffecten zal uitgevoerd worden.

Voor Stadsvaart liggen er twee kennisgevingsnota's klaar:

- Voor de vernieuwing van de Steenbruggebrug en het rechtekken van de bocht, net ten noorden van de brug, wordt er meteen een project-MER opgemaakt. Voor dit projectonderdeel zijn de alternatieven immers al concreet genoeg en bovendien liggen ze allemaal in de nabije omgeving van de huidige brug.
- Voor de overige aanpassingen aan de doortocht en ook voor de vernieuwing van de Dampoortsluis wordt er eerst nog een plan-MER opgemaakt, omdat dit projectonderdeel nog niet concreet genoeg is. In een plan-MER worden de verschillende alternatieven afgewogen. Zo zijn er bijvoorbeeld voor de ligging van de nieuwe Dampoortsluis diverse mogelijkheden.



Simulatiebeeld Zuidbrug Halle

Kanaal naar Charleroi: een nieuwe toekomst voor een oud kanaal

Het kanaal naar Charleroi zal in de komende jaren een grondige facelift ondergaan.

Het eerste wat zal worden aangepakt zijn de bruggen in Halle. Hiervoor zijn in 2015 de eerste stappen gezet. Zo heeft W&Z een externe ontwerper aangesteld voor de opmaak van het ontwerp van de Zuid-, Bospoort- en Nederhembbrug. Na een grondig vooronderzoek heeft het studiebureau een architecturale visie ontwikkeld en zijn de eerste schetsen van deze drie bruggen opgemaakt.

Het hoofddoel van de modernisering van het Kanaal naar Charleroi is het verbeteren van de toegankelijkheid van deze waterweg voor binnenschepen en voor de contai-

nervaat. Daarnaast wordt ook veel aandacht besteed aan het op duurzame wijze verhogen van de mobiliteit, leefbaarheid en vlotte bereikbaarheid van de stad Halle en de andere gemeenten langs het kanaal. De plannen die momenteel worden uitgewerkt moeten dan ook de band versterken tussen het kanaal en zijn omgeving, met onder meer de aanleg van nieuwe wandel- en fietskades, meer biodiversiteit langs de oevers, een betere waterbeheersing en ruimte voor stadsontwikkeling in een groen en watergebonden kader.

104 pps-kaaimuren

In Vlaanderen kunnen bedrijven sinds 1998 via een publiek-private samenwerking (pps-project) met de waterwegbeheerders een laad- en losinstallatie langs bevaarbare waterwegen bouwen. De waterwegbeheerders nemen maximum 80% van de kosten voor hun reke-



Simulatiebeeld Zuidbrug Halle



Ingebruikname gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde

ning en de betrokken onderneming de overige 20%. Eind 2015 hadden 181 ondernemingen een positief antwoord gekregen op hun aanvraag. 104 pps-kaaimuren waren operationeel. Door deze slimme steunmaatregel heeft Vlaanderen al ruim 9,6 miljoen vrachtwagenritten uitgespaard, waarvan bijna 1 miljoen in 2015. In 2015 werden 4 kaaimuren in gebruik genomen: bij DEC NV aan het Zeekanaal Brussel-Schelde, bij Coeck Betonfabriek NV aan de Rupel, Blue Gate Antwerp aan de Beneden-Zeeschelde en bij Jacobs Beton NV aan de Boven-Zeeschelde

Drie Vlaamse familiebedrijven ontvangen Filips de Goede prijs

Op het symposium van W&Z op 26 maart 2015 werd de Filips de Goede prijs uitgereikt aan de bedrijven André Celis, Betonfabriek Coeck en Gabriëls. Deze Vlaamse familiebedrijven ontvangen de prijs vanwege de inspanningen die ze gedaan hebben en doen om de binnenvaart in te schakelen in hun bedrijfsprocessen. De Filips de Goede prijs wordt tweejaarlijks toegekend aan een persoon of instantie die in de voorbije periode positief heeft bijgedragen aan de groei en de uitstraling van de waterweg. W&Z heeft de prijs vernoemd naar de legendarische hertog van Bourgondië, omdat de binnenvaart hem nauw aan het hart lag en hij talrijke maatregelen nam om het transport via de waterweg te bevorderen.

Het symposium droeg als titel 'U vaart er wel bij'. Bijzondere aandacht ging uit naar volgende vraagstukken: hoe kan de binnenvaart innovatief gebruik maken van de beschikbare ruimte en hoe kunnen innovatieve logistieke concepten in de praktijk worden omgezet. Ruim 300 binnenvaartondernemers, watergebonden bedrijven, waterbouwkundige bedrijven en beleids mensen woonden het symposium bij.





fiets- en wandelpad gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde

Investeren in mens en leefomgeving

Mijlpalen voor het Sigmapijn

Een belangrijke doelstelling van W&Z is het beschermen van de talrijke woon- en werkzones tegen overstromingen langs de Vlaamse waterwegen. Vlaanderen is kwetsbaar voor overstromingen, en door de klimaatverandering neemt dit risico alleen maar toe. Het geactualiseerde Sigmapijn biedt een concreet antwoord op het gevaar en beschermt de Vlamingen tegen het oprukkende water.

Grootste gecontroleerd overstromingsgebied van Vlaanderen werkingsklaar

Het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke, Bazel en Rupelmonde (GOG KBR) is het 13de en meteen ook het grootste overstromingsgebied van het Sigmapijn. Met zijn 600 ha is het even groot als de 12 andere reeds bestaande overstromingsgebieden samen. Gebieden zoals deze vormen een natuurlijke buffer tegen stormvloeden uit de Noordzee. Door de inwerkingtreding van het GOG KBR verhogen we de veiligheid in het Zeescheldebekken met een factor vijf.

Bovendien is het gecontroleerd overstromingsgebied te Kruibeke op vele vlakken een pionier. Niet alleen door haar omvang en de totaalaanpak of het combineren van veiligheid met natuurontwikkeling, maar ook door unieke samenwerkingen en het integraal waterbeheer dat de aandacht trekt van andere landen tot buiten de grenzen van Europa. Het overstromingsgebied wordt ook toeris-





Werken Scheldekaaien Nieuw Zuid Antwerpen

tisch ontsloten: het nieuwe overstromingsgebied is goed voor meer dan 15 kilometer fiets- en wandelpad in een prachtige omgeving.

Veiligheidswerken Scheldekaaien Nieuw Zuid van start

Sinds mei 2015 is W&Z aan de slag op de Antwerpse Scheldekaaien ter hoogte van de woonwijk Nieuw Zuid. De instabiele kaaimuur wordt gesloopt en een nieuwe kaaimuur wordt op exact dezelfde locatie opgebouwd. De historische elementen, zoals de 'blauwe steen', de bolders en de natuurstenen gevelbekleding, worden hierbij gerecupereerd. Na Sint-Andries en Het Zuid is Nieuw Zuid de tweede werfzone van het Scheldekaaienproject.

Door de stedelijke context zijn de Antwerpse Scheldekaaien een buitenbeentje in het Sigmaplan. In het kader van het Sigmaplan maakt W&Z samen met de stad Antwerpen werk van stabiele en mooiere Scheldekaaien. Met het oog op het veranderend klimaat en de stijgende zeespiegel wordt na de stabilisatiewerken een nieuwe waterkering gebouwd die maar liefst negentig centimeter hoger zal zijn dan de huidige waterkeringsmuur. Om deze hogere waterkering te integreren in de kaaivlakte zal in samenwerking met de stad Antwerpen een totaalconcept worden uitgewerkt.

Vorbereidende werken nieuwe stuw in Aalst

W&Z bouwt een nieuwe stuw en sluis in Aalst. Ook de oevers worden heringericht. Zo kan wateroverlast vermeden worden en blijft de Dender ook in de toekomst bevaarbaar. Ondertussen maakt de stad Aalst meer ruimte vrij om te wonen langs het water. Beide projecten maken wonen en werken langs de Dender aangenamer en veiliger. De werken op het terrein gingen in maart 2015 van start en zullen 5 jaar duren.

Tijdens de voorbereidende werken werd het werfterrein bouwrijp gemaakt. De aannemer bouwde ook een tijdelijke werfbrug zodat er een vlotte verbinding tussen beide oevers ontstond en de overlast voor de buurt zo beperkt mogelijk blijft. Vanaf 2016 wordt naast de Dender een nieuwe stuw en sluis gebouwd, die dan in een later stadium verbonden wordt met de rivier.



Simulatiebeeld nieuwe stuw en sluis Aalst



Houtdok Gent

Nieuwe wandel- promenade rond het Houtdok

De opwaardering van het Houtdok, het deel van de Oude Dokken vlak bij de Muide in Gent, is definitief ingezet. Ruim twee jaar na de start van de werken zijn de historische kaaimuren in ere hersteld en opengemaakt, ligt er een nieuwe wandelpromenade rondom het dok en is er een hellend vlak voor plezierbootjes gebouwd in afwachting van de toekomstige jachthaven. W&Z en het Gentse stadsontwikkelingsbedrijf sogent stonden in voor deze werken. Vanaf midden 2017 legt de Stad Gent een wijkpark aan rond de oevers van het Houtdok.

De renovatie van de kaaimuren rond het Houtdok past volledig binnen de transformatie van de voormalige havenbuurt tot nieuwe woonwijk aan het water. Van de zowat 1500 woningen die daar gepland zijn, komen er

ongeveer 350 ten noorden van het Houtdok. De andere zijden krijgen een groene invulling. De kaaien zelf worden een ideale plek om te wandelen, te spelen of te verpozen. Naast woningen zijn aan het Houtdok ook gemeenschapsvoorzieningen, kantoren, diensten, recreatie en detailhandel toegelaten.

Blauwe Brug vernieuwd

De metalen voetgangers- en fietsersbrug over de Beneden-Nete tussen Walem en Rumst werd in 2015 grondig gerenoveerd. Het wegdek werd weggenomen voor galvanisatie. De leuning werd herschilderd in een atelier. De brug werd volledig gezandstraald en geschilderd in de voor haar typerende blauwe kleur.



Renovatie voetgangers- en fietsersbrug over Beneden-Nete



Plaatsing IJzerwegbrug Avelgem

De zogenaamde ‘blauwe bruggen’ zijn een belangrijke schakel in de recreatieve ontsluiting van de regio. Ze moeten ook de komende decennia veilig kunnen worden befietst en bewandeld. Door de bruggen duurzaam te onderhouden en tijdig te herstellen, vermijden we onverwachte onderbrekingen of onveilige situaties. In 2016 wordt ook de brug over de Dijle tussen Walem en Heindonk gerenoveerd.

Gloednieuwe IJzerwegbrug in Avelgem

De IJzerwegbrug, de nieuwe fietsers- en voetgangersbrug over de Boven-Schelde in Avelgem, werd in mei 2015 feestelijk ingehuldigd. De nieuwe brug over de Boven-Schelde past volledig in het beleid van duurzame mobiliteit. Ze werkt een belangrijke missing link op het grensoverschrijdende “groen-blauwe netwerk” weg. Dit netwerk is zowel in West-Vlaanderen als in Wallonië een recreatieve structuur van jaagpaden en oude spoorlijnen, en verzekert veilige, snelle en aantrekkelijke verbindingen tussen steden en regio's.

De brug is een belangrijke schakel die drie regionale fietsnetwerken verbindt. Het bestaande fietsnetwerk Leiestreek zal vanaf nu aangesloten zijn op het netwerk Picardisch Wallonië, dat in de zomer van 2014 gerealiseerd werd, en ook op het fietsnetwerk Vlaamse Ardennen. Daarnaast is de fietsbrug ook een schakel in de internationale grensoverschrijdende route Eurovélo 5 (van Londen, over Rijsel, Brussel, Straatsburg, Milaan en Rome tot Brindisi). Op die manier zorgt ze voor de rechtstreekse verbinding van de Leiestreek op de langeafstandsroute tussen Rijsel en Brussel. Zo wordt de regio nog aantrekkelijker, verkeersveiliger én beter bereikbaar voor het fietstoerisme en voor functioneel fietsen.

Actie ‘Het jaagpad is er voor iedereen’

De Vlaamse waterwegbeheerders lanceerden in april 2015 een actie ‘Het jaagpad is er voor iedereen’, die de gebruikers moet wijzen op de kwaliteiten van de meer dan 2000 km jaagpaden langs de Vlaamse waterwegen maar tegelijk op de regels die er gelden. De groeiende verkeersstromen op onze wegen en de mobiliteitsproblemen maken immers dat de burgers op zoek gaan naar alternatieven. Zo krijgen jaagpaden ook een functie als fietssnelwegen of toeristische routes, naast de oorspronkelijke functie van dienstweg of transportweg. Respect tussen de verschillende gebruikers moet daarbij centraal staan.

De actie bestond uit:

- Het aanbrengen van wegmarkeringen op intensief gebruikte jaagpaden
- Het plaatsen van billboards in de bermen langs veelgebruikte jaagpaden
- Het verspreiden van een brochure, zowel digitaal als op papier

Balans

| ACTIVA | 2015 | 2014 |
|---|-------------------------|-------------------------|
| VASTE ACTIVA | 1.306.737.969,37 | 1.196.692.195,80 |
| Oprichtingskosten | | |
| Immateriële vaste activa | 645.959,54 | 556.445,43 |
| Materiële vaste activa | 1.305.454.410,83 | 1.195.501.723,50 |
| Terreinen en gebouwen | 1.055.482.281,95 | 986.612.627,62 |
| Installaties, machines en uitrusting | 1.108.114,95 | 1.270.765,30 |
| Meubilair en rollend materieel | 1.866.471,89 | 2.214.407,27 |
| Leasing en soortgelijke rechten | | |
| Overige materiële vaste activa | | |
| Activa in aanbouw en vooruitbetalingen | 246.997.542,04 | 205.403.923,31 |
| Financiële vaste activa | 637.599,00 | 634.026,87 |
| Verbonden ondernemingen | 456.974,00 | 451.974,00 |
| Deelnemingen | 456.974,00 | 451.974,00 |
| Vorderingen | | |
| Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat | | |
| Deelnemingen | | |
| Vorderingen | | |
| Andere financiële vaste activa | 180.625,00 | 182.052,87 |
| Aandelen | 180.625,00 | 182.052,87 |
| Vorderingen en borgtochten in contanten | | |
| VLOTTENDE ACTIVA | 107.968.515,95 | 81.101.905,76 |
| Vorderingen op meer dan één jaar | 20.518.181,39 | 19.543.731,11 |
| Handelsvorderingen | 2.214.832,40 | |
| Overige vorderingen | 18.303.348,99 | 19.543.731,11 |
| Voorraden en bestellingen in uitvoering | 385.700,33 | 392.820,80 |
| Voorraden | 385.700,33 | 392.820,80 |
| Grond- en hulpstoffen | 385.700,33 | 392.820,80 |
| Goederen in bewerking | | |
| Gereed product | | |
| Handelsgoederen | | |
| Onroerende goederen bestemd voor verkoop | | |
| Vooruitbetalingen | | |
| Bestellingen in uitvoering | | |
| Vorderingen op ten hoogste één jaar | 60.017.869,23 | 58.806.124,58 |

| | | |
|-------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Handelsvorderingen | 4.227.620,78 | 4.330.471,22 |
| Overige vorderingen | 55.790.248,45 | 54.475.653,36 |
| Geldbeleggingen | | |
| Eigen aandelen | | |
| Overige beleggingen | | |
| Liquide middelen | 26.153.303,44 | 1.340.162,16 |
| Overlopende rekeningen | 893.461,56 | 1.019.067,11 |
| TOTAAL VAN DE ACTIVA | 1.414.706.485,32 | 1.277.794.101,56 |

PASSIVA

| | | |
|---|-------------------------|-------------------------|
| EIGEN VERMOGEN | 1.319.840.609,29 | 1.193.835.696,73 |
| Kapitaal | 723.750,00 | 723.750,00 |
| Geplaatst kapitaal | 723.750,00 | 723.750,00 |
| Niet-opgevraagd kapitaal | | |
| Uitgiftepremies | | |
| Herwaarderingsmeerwaarden | 37.273.524,72 | 36.937.424,94 |
| Reserves | 5.960.334,90 | 5.960.334,90 |
| Wettelijke reserve | 72.375,00 | 72.375,00 |
| Onbeschikbare reserves | | |
| Voor eigen aandelen | | |
| Andere | | |
| Belastingvrije reserves | | |
| Beschikbare reserves | 5.887.959,90 | 5.887.959,90 |
| Overgedragen winst (verlies) | -12.821.672,25 | -12.164.797,64 |
| Kapitaalsubsidies | 1.288.704.671,92 | 1.162.378.984,53 |
| Voorschot aan de vennoten op de verdeling van het netto-actief | | |
| VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN | 3.431.491,36 | 600.000,00 |
| Voorzieningen voor risico's en kosten | 3.431.491,36 | 600.000,00 |
| Pensioenen en soortgelijke verplichtingen | | |
| Belastingen | | |
| Grote herstellings- en onderhoudswerken | 3.431.491,36 | 600.000,00 |
| Overige risico's en kosten | | |
| Uitgestelde belastingen | | |
| SCHULDEN | 91.434.384,67 | 83.358.404,83 |



Kalkense Meersen

| | | |
|--|-------------------------|-------------------------|
| Schulden op meer dan één jaar | 29.929.062,33 | 12.341.837,17 |
| Financiële schulden | | |
| Achtergestelde leningen | | |
| Niet-achtergestelde obligatieleningen | | |
| Leasingschulden en soortgelijke schulden | | |
| Kredietinstellingen | | |
| Overige leningen | | |
| Handelsschulden | | |
| Leveranciers | | |
| Te betalen wissels | | |
| Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen | | |
| Overige schulden | 29.929.062,33 | 12.341.837,17 |
| Schulden op ten hoogste één jaar | 59.971.956,30 | 70.110.755,21 |
| Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen | | |
| Financiële schulden | | |
| Kredietinstellingen | | |
| Overige leningen | | |
| Handelsschulden | 53.675.812,60 | 63.481.799,28 |
| Leveranciers | 53.675.812,60 | 63.481.799,28 |
| Te betalen wissels | | |
| Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen | | |
| Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten | | |
| Belastingen | 6.296.143,70 | 6.628.955,93 |
| Bezoldigingen en sociale lasten | 763.193,26 | 783.126,26 |
| Overige schulden | 5.532.950,44 | 5.845.829,67 |
| Overlopende rekeningen | 1.533.366,04 | 905.812,45 |
| TOTAAL VAN DE PASSIVA | 1.414.706.485,32 | 1.277.794.101,56 |

Resultatenrekening

| RESULTATENREKENING | | |
|---|-----------------------|-----------------------|
| Bedrijfsopbrengsten | 115.994.514,27 | 113.273.703,28 |
| Omzet | 23.330.933,94 | 22.750.414,63 |
| Voorraad goederen in bewerking en gereed product en bestellingen in uitvoering: toename (afname) | | |
| Geproduceerde vaste activa | | |
| Andere bedrijfsopbrengsten | 92.663.580,33 | 90.523.288,65 |
| Bedrijfskosten | 148.803.981,21 | 151.086.457,70 |
| Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen | 142.603,87 | 123.211,79 |
| Aankopen | 135.483,40 | 108.977,07 |
| Voorraad: afname (toename) | 7.120,47 | 14.234,72 |
| Diensten en diverse goederen | 57.040.060,85 | 65.176.151,11 |
| Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen | 52.551.879,66 | 52.718.556,72 |
| Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa | 34.109.592,65 | 34.772.010,57 |
| Waardeverminderingen op voorraden, op bestellingen in uitvoering en op handelsvorderingen: toevoegingen (terugnemingen) | 171.947,17 | -64.871,10 |
| Voorzieningen voor risico's en kosten: toevoegingen (bestedingen en terugnemingen) | 2.831.491,36 | -2.665.384,80 |
| Andere bedrijfskosten | 1.956.405,65 | 1.026.783,41 |
| Als herstructureringskosten geactiveerde bedrijfskosten | | |
| Bedrijfswinst (Bedrijfsverlies) | -32.809.466,94 | -37.812.754,42 |
| Financiële opbrengsten | 32.527.850,06 | 33.032.978,98 |
| Opbrengsten uit financiële vaste activa | 7.607,20 | |
| Opbrengsten uit vlottende activa | 187,88 | 5.176,56 |
| Andere financiële opbrengsten | 32.520.054,98 | 33.027.802,42 |
| Financiële kosten | 620.332,11 | 693.556,65 |
| Kosten van schulden | | |
| Waardeverminderingen op vlottende activa andere dan voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen: toevoegingen (terugnemingen) | | |
| Andere financiële kosten | 620.332,11 | 693.556,65 |
| Winst (Verlies) uit de gewone bedrijfsuitoefening vóór belasting | -901.948,99 | -5.473.332,09 |

| | | |
|--|---------------------|----------------------|
| Uitzonderlijke opbrengsten | 1.683.099,00 | 2.266.150,40 |
| Terugneming van afschrijvingen en van waardeverminderingen op immateriële en materiële vaste activa | 353.007,54 | 502.602,47 |
| Terugneming van waardeverminderingen op financiële vaste activa | | |
| Terugneming van voorzieningen voor uitzonderlijke risico's en kosten | | |
| Meerwaarden bij de realisatie van vaste activa | | |
| Andere uitzonderlijke opbrengsten | 1.330.091,46 | 1.763.547,93 |
| Uitzonderlijke kosten | 1.438.024,62 | 2.452.651,65 |
| Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa | 980.301,10 | 1.736.730,31 |
| Waardeverminderingen op financiële vaste activa | 899,21 | |
| Voorzieningen voor uitzonderlijke risico's en kosten: toevoegingen (bestedingen) | | |
| Minderwaarden bij de realisatie van vaste activa | | |
| Andere uitzonderlijke kosten | 456.824,31 | 715.921,34 |
| Als herstructureringskosten geactiveerde uitzonderlijke kosten | | |
| Winst (Verlies) van het boekjaar vóór belasting | -656.874,61 | -5.659.833,34 |
| Ottrekking aan de uitgestelde belastingen | | |
| Overboeking naar de uitgestelde belastingen | | |
| Belastingen op het resultaat | | |
| Belastingen | | |
| Regularisering van belastingen en terugneming van voorzieningen voor belastingen | | |
| Winst (Verlies) van het boekjaar | -656.874,61 | -5.659.833,34 |
| Ottrekking aan de belastingvrije reserves | | |
| Overboeking naar de belastingvrije reserves | | |
| Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar | -656.874,61 | -5.659.833,34 |



Waterwegen en Zeekanaal NV
weg van water

Oostdijk 110 • 2830 Willebroek • tel. 03 860 62 11 • fax 03 860 63 00 • e-mail: info@wenz.be

Bij incidenten en rampen, zowel op als langs de waterweg, contacteer het RIS op 0800 30 440

www.wenz.be

Volg ons op

