

JAARBOEK 2014





Inhoud

Voorwoord Tom Dehaene	4
1. W&Z stelt zich voor	6
2. Kerncijfers	10
3. Innoveren om te groeien	11
4. Terugblik op 2014	12
5. Balans en resultatenrekening	22



Voorwoord

Tom Dehaene

Dit jaarboek biedt u een overzicht van de activiteiten van Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) in 2014. Ik verheug mij dat ik positief nieuws kan melden over de evolutie van het goederenvervoer via de binnenvaart. De positieve kentering van de trafiek op de door ons beheerde waterwegen die in de tweede helft van 2013 is ingezet, heeft zich verdergezet het voorbije jaar. In ons werkingsgebied werden in totaal 32 miljoen ton goederen via de binnenwateren vervoerd, een toename met ruim een halve procent in vergelijking met 2013. Op het vlak van containervervoer zien we een spectaculaire groei: een toename met bijna 20% tot 250.000 TEU (Twenty Feet Equivalent Unit). Het containervervoer neemt nu al een tonnage voor zijn rekening van 1,7 miljoen ton en we hopen om volgend jaar in de buurt van 2 miljoen ton uit te komen.

Betere mobiliteit

Bidragen aan een betere mobiliteit blijft de eerste strategische doelstelling van W&Z. Door het wegwerken van missing links, het herbouwen van sluizen en stuwen en het baggeren en onderhouden van de vaarwegen hebben we onze waterwegen in 2014 performanter gemaakt. De infrastructuurwerken langs het Seine-Scheldetraject en op het Zeekanaal Brussel-Schelde vorderen voorspoedig. In verband met de capaciteitsuitbreiding van de Dender zijn in 2014 heel wat procedures afgerond en staan we al zo ver dat de werken in Aalst in 2015 kunnen starten. Verder werden studies opgestart naar de optimalisatie van de doortocht van Brugge en de modernisering van het kanaal naar Charleroi.

Het zijn evenwel niet enkel infrastructuurwerken die de mobiliteit bevorderen. De transportdeskundigen van W&Z hebben in 2014 heel wat bedrijven begeleid bij het realiseren van de modal shift van vrachtwagenvervoer naar de binnenvaart. In 2014 sloot W&Z twee nieuwe overeenkomsten af voor de bouw van kaaimuren. Over het Vlaamse grondgebied zijn reeds 99 van deze kaaimuren operationeel. Hierdoor konden in Vlaanderen in 2014 zowat een miljoen vrachtwagenritten worden uitgespaard.

Om bij te dragen aan een verhoging van de scheepvaarttrafiek zet W&Z ook in op een diversificatie van het transport over het water naar nieuwe technieken en productgroepen zoals o.a. containers, stukgoederen, gepalletiseerd vervoer en dergelijke meer. Dit gebeurt door middel van het opzetten van pilootprojecten, zoals Distribouw en Watertruck.



Polders van Kruikeke (Sigmaplan)

Waterbeheersing

Wat een andere belangrijke strategische doelstelling betreft - waterbeheersing - kijken we terug op een jaar van weinig wateroverlast. Het stormtij in Antwerpen in de nacht van 21 op 22 oktober toonde nog maar eens het nut aan van de aanleg van gecontroleerde overstromingsgebieden (GOG's). Zij hebben het overtollige water adequaat opgevangen. W&Z zette in 2014 de uitvoering van het Sigmaplan en de verdere stabilisatie en renovatie van de Scheldekaaien te Antwerpen verder. Voor ca. 88 % van de in het geactualiseerde Sigmaplan voorziene projecten is de uitvoeringsfase ingezet. Met de lancering van de website www.waterinfo.be (in januari 2014) beschikt de Vlaamse bevolking voortaan over een actueel overzicht van overstromingsrisico's, getijden, neerslag en droogte.

Duurzame waterwegen

Tenslotte werpen we even een blik op de derde strategische doelstelling van W&Z: het ontwikkelen van de waterweg op een duurzame manier. Het patrimonium werd in goede staat gehouden, waardoor er in 2014 weinig stremmingen werden genoteerd, slechts 0,57% van het aantal bedieningsuren. De recreatieve mogelijkheden van de waterweg werden in 2014 verbeterd, wat resulteerde in 5,9% meer doorvaarten op zon- en feestdagen. Er werd een interessant experiment opgestart voor het opwekken van getijdenenergie op de Zeeschelde, waarvan de data momenteel worden verwerkt.

2014 was een mooi jaar voor W&Z. Onze organisatie kon met heel wat realisaties uitpakken. Maar de uitdagingen blijven enorm. Het in goede staat houden van onze waterwegen en kunstwerken is geen evident gegeven in tijden van besparing. De investeringen in capaciteitsuitbreiding moeten worden gehandhaafd. En ook intern timmeren we aan de weg. Diverse projecten werden opgestart om van W&Z een vooruitstrevend bedrijf te maken op het vlak

van projectmanagement, digitalisering, personeelsbeleid en communicatie. Dit moet ons toelaten om in 2015 een flinke stap vooruit te zetten op het vlak van efficiëntie en klantvriendelijkheid. Veel werk aan de winkel dus



*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

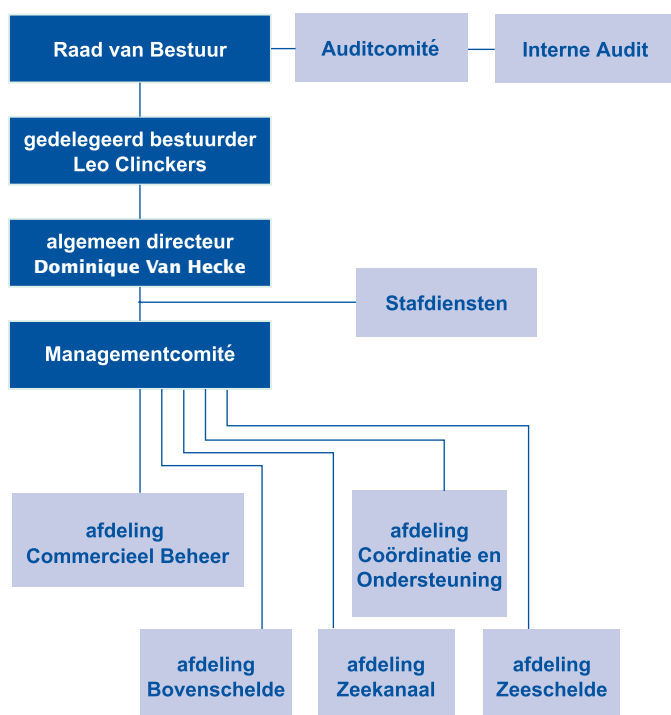


Managementcomité

- 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, waarnemend hoofd afdeling Commercieel Beheer
- Anja Verdonck, HR-manager
- Guy Muësen, hoofd communicatie
- Peter Vanderheyden, adviseur afdeling C&O
- Michèle Croes, secretaris



Organogram

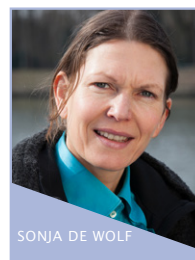


Naamloze vennootschap

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) **99**
→ aantal goedgekeurde aanvragen voor een pps-kaaimuur: 178



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: **31,9 mio ton**
- Aantal behandelde schepen: **58.457**
- Aantal vervoerde containers in TEU: **247.000**
- Aantal schuttingen plezier- en passagiersvaart: **59.645**
→ waarvan op zon- en feestdagen: 11.816



Financiële gegevens

- Omzet: **22.874.630 EUR**
- Investerings: **140.053.000 EUR**
- Onderhoudsbudget: **41.085.000 EUR**



Personeelsgegevens

- Aantal koppen: **872** (30/06/2014)
- Aantal gepresteerde uren: **1.179.436,22**

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. 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. De maatregel ter bevordering van palletvervoer via de binnenvaart beoogt in de beginfase zowat 250.000 palletten per jaar van de autowegen te halen. Specifiek voor binnenvaartondernemers hanteert W&Z steunmaatregelen voor het plaatsen van overdrukinstallaties op binnenschepen, zodat verontreinigde grond via binnenschepen kan worden vervoerd. Al deze maatregelen sparen jaarlijks minstens 50.000 vrachtwagenritten uit.



4.

Terugblik op 2014

1. Het verbeteren van de mobiliteit via de waterweg

Leiewerken in Harelbeke van start

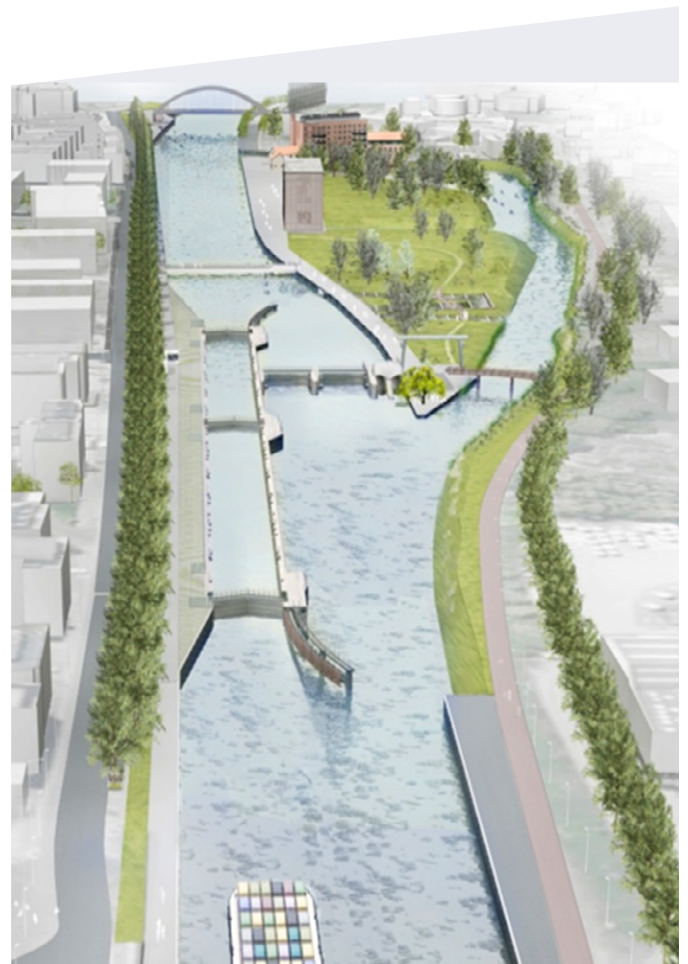
De doortocht van de Leie in Harelbeke is een belangrijk onderdeel van het project Seine-Schelde. Dit Europese binnenvaartproject wil een vaarweg tussen het Seine- en het Scheldebekken creëren voor schepen tot 4.500 ton. In Vlaanderen loopt het traject via de Leie en de Ringvaart rond Gent naar het zeekanaal Gent-Terneuzen.

In Harelbeke worden de sluis en de stuw vernieuwd. De nieuwe sluis zal 230 meter lang zijn, groot genoeg voor het verwachte scheepvaartverkeer en grote duwkonvoeien. De stuw wordt uitgerust met turbines die eigen stroom voor het complex opwekken en die het ook mogelijk maken om de waterbalans op de Leie beter te beheersen door zo nodig water op te pompen in droge periodes. Om vrachtschepen met drie lagen containers door te laten, wordt de Kuurnebrug opgehoogd en wordt de Hogebrug vervangen door een eigentijdse boogbrug.

De werken zullen het uitzicht van de omgeving rond de Leie in Harelbeke aanzienlijk vernieuwen. Naast de werken aan de vaarweg wordt ook ruim aandacht besteed aan de leefkwaliteit van de omgeving. De Twee-Bruggenstraat wordt volledig heraangelegd en van hieruit vertrekt een fietsers- en voetgangersbrug naar het Moleneiland. Op het Moleneiland komt een vispassage met daarboven een voetgangerspasserelle.

De eerste zichtbare stap op het terrein was de sloop van de zijvleugels van de Bloemmolens, dit was noodzakelijk om plaats te maken voor de werken. In het najaar, na het

verkrijgen van de bouwvergunning, startte de bouw van de nieuwe stuwsuis. De nieuwe stuw en sluis komen op dezelfde locatie als de huidige. Voor deze afgebroken kunnen worden, moet er eerst een tijdelijke stuw en een tijdelijke sluis gebouwd worden. Zo wordt een langdurige onderbreking van de scheepvaart vermeden. Tegelijkertijd starten ook de werken aan de Hogebrug. De oude brug wordt afgebroken en vervangen door een moderne boogbrug.



Simulatie nieuwe stuwsuis Harelbeke (Leie)



Simulatie Aalst (Dender)

Dender beter bevaarbaar tussen Dendermonde en Aalst

W&Z is volop bezig met de voorbereiding van de opwaardering van de Dender tussen Dendermonde en Aalst. Tegen 2020 moet deze rivier beter bevaarbaar zijn voor grotere binnenvaartschepen. Er staan verschillende grote werkzaamheden op het programma waaronder de vernieuwing van de sluis en stuw in Denderbelle en de bouw van een nieuwe stuwsluis te Aalst.

Momenteel varen tussen Dendermonde en Aalst vooral kempenaars. Dat zijn binnenvaartschepen die een lading tot 600 ton kunnen meevoeren. Door de geplande opwaardering kunnen er in de toekomst schepen tot 1.350 ton op de Dender varen. Door dit project wordt de binnenvaart op de Dender een volwaardig alternatief voor het goederenvervoer op de weg. Minder drukke wegen,

meer veiligheid en een schoner milieu zijn het resultaat. Door de realisatie van dit project zullen ongetwijfeld nog meer bedrijven de overstap maken naar de binnenvaart.

- De evolutie van de werken kan gevolgd worden op www.dender.be



Sluis Denderbelle (Dender)



Dampoortsluis Brugge (Kanaal Gent-Oostende)

Studie 'Doortocht Brugge' gaat van start

W&Z NV is van start gegaan met de studie over het project 'Doortocht Brugge'. Deze uitgebreide studie onderzoekt de vernieuwing van de Dampoortsluis en de Steenbruggebrug. Daarnaast wordt ook de volledige mobiliteitsafwikkeling via het water en de weg in Brugge onder de loep genomen. De resultaten van deze studie moeten op korte termijn leiden tot een verbetering voor zowel het waterweg- als het wegverkeer.

In Brugge liggen tien beweegbare bruggen over het kanaal Gent-Oostende op korte afstand van elkaar. Om het scheepvaartverkeer van en naar de zeehavens van Brugge en Oostende door te laten moeten deze bruggen regelmatig geopend worden. De binnenvaartinfrastructuur is verouderd en niet meer aangepast aan de huidige en toekomstige behoeften. Dit zorgt ervoor dat zowel het binnenvaart- als het wegverkeer grote moeilijkheden ondervindt.

Het project 'Doortocht Brugge' wil op korte termijn (tegen 2020) een verbeterde binnenvaartontsluiting realiseren

voor de zeehavens van Oostende en Brugge. Daarbij worden in eerste instantie de grootste knelpunten op het kanaal Gent-Oostende in Brugge aangepakt, zodat dit kanaal op korte termijn vlotter bevaarbaar wordt voor binnenvaartschepen. Het project gaat uit van een geïntegreerde benadering van de mobiliteitsaspecten, zowel van het waterweg- als het wegverkeer.

- De voortgang van de studie kan gevolgd worden op www.stadsvaart.be

Kanaal naar Charleroi krijgt facelift in Halle

De doortocht van het kanaal naar Charleroi in Halle krijgt de komende jaren een grondige facelift. W&Z NV en de stad Halle hebben op 5 juni 2014 officieel het protocol ondertekend dat de krachtlijnen daarvoor vastlegt.

Het kanaal stemt vandaag niet meer overeen met de hedendaagse normen: moderne schepen van 1.350 ton kunnen er wel gebruik van maken, maar de beperkte afmetingen



Scheepsdalebrug Brugge (Kanaal Gent-Oostende)



Kanaal naar Charleroi (Halle)



Kaaimuur betonfabriek Coeck Niel (Rupel)

en diepgang van de vaargeul vormen daarbij een constante belemmering. Daarenboven is de doorvaarthoogte onder de bruggen te beperkt om containervaart toe te laten. Het kanaal kan daardoor zijn rol als belangrijke doorvoeras op het Europese waterwegennet onvoldoende vervullen, terwijl de kosten voor het onderhoud van de verouderde bruggen en sluizen hoog oplopen.

Om hieraan te verhelpen plant W&Z in samenspraak met de stad Halle grootscheepse moderniseringswerken. De kanaalbodem wordt bijna twee meter verdiept en de vaarwegbreedte wordt vergroot tot 28 meter in het stadscentrum en onder de spoorwegbruggen en 40 meter buiten de stadskern. Er komen nieuwe sluizen in Lembeek en Halle en de Zenneduikers onder het kanaal ter hoogte van Nederhem en de oude Zennearm in Lembeek worden vervangen. Ook de bruggen op het grondgebied van Halle worden aangepakt. De bestaande sasbruggen en de Malheidebrug worden herbouwd op een standaard doorvaarthoogte van 7 meter. Er komen twee nieuwe bruggen bij: een vaste brug voor het wegverkeer tussen de René De Boecklaan en de Vogelpers en een voetgangersbrug in het verlengde van de huidige brug over de sporen aan de Sint-Annastraat.

99 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 rekening en de betrokken onderneming de overige 20%. Eind 2014 hadden 178 ondernemingen een positief antwoord gekregen op hun aanvraag. 99 pps-kaaimuren waren operationeel en de 100e en 101e kaaimuur waren in aanbouw. Door deze slimme steunmaatregel heeft Vlaanderen al ruim 8,6 miljoen vrachtwagenritten uitgespaard, waarvan bijna 1 miljoen in 2014.

Distribouw

De Vlaamse waterwegbeheerders W&Z en nv De Scheepvaart (DS) hebben met het project Distribouw een forum gecreëerd waarin kan gewerkt worden aan een duurzame oplossing voor de distributie van bouwmaterialen in Vlaanderen. Er is daarvoor een samenwerking uitgebouwd met de beroepsorganisaties FeMa en Feproma, PMC BMP, de haven van Brussel, het VIM en OVAM. Distribouw wil nagaan of watergebonden distributie- en consolidatiecentra kunnen zorgen voor een betere bundeling bij de distributie van bouwmaterialen en voor het transport van deze goederen via de binnenvaart. Studies hebben al uitgewezen dat bouwmaterialen op palletten of in bigbags perfect kunnen worden vervoerd via de binnenvaart. Het Build over Water project van het Vlaams Instituut voor de Mobiliteit (VIM) leverde in 2012 alvast de eerste operationele resultaten aan Distribouw. W&Z en nv DS kunnen als trekkers van het project Distribouw en



Palletvervoer via Pallet Shuttle Barge (Rupel)



Algemene winnaar Ecorace Challenge 2014

als waterwegbeheerder een strategische locatie langs de waterweg aanbieden en mee participeren in de bouw van de overslaginfrastructuur.

Bij de realisatie van deze watergebonden distributie- en consolidatiecentra in het project Distribouw wordt er rekening gehouden met de bezorgdheden van de bouwmaterialensector. Enerzijds mag het concept niet marktverstrend werken. Anderzijds mag geen enkele betrokken partij een financieel of ander nadeel onderkennen ten opzichte van de huidige werkwijze bij de distributie van bouwmaterialen. Samen met de verschillende bouwmaterialenproducenten werden al succesvolle proefvaarten opgezet.

Positieve resultaten voor Watertruck

Watertruck is een Europees Interreg IVB project dat de haalbaarheid onderzoekt van het inzetten van kleinere duwvaartcombinaties en van het bundelen van trajecten op kleinere vaarwegen. Bedoeling is een antwoord te bieden op het dubbele probleem van het dalend aanbod aan kleinere binnenschepen en van de te hoge drempel waar veel bedrijven voor staan als ze de stap naar de binnenvaart overwegen maar op hun eentje niet voldoende volumes kunnen aanbrenge om die stap economisch haalbaar te maken. W&Z is partner in dit project.

Op de slotconferentie op 24 oktober 2014 maakten de Belgische, Nederlandse, Franse partners de resultaten bekend. Verschillende studies en proefvaarten hebben aangetoond dat dit vernieuwende transportsysteem een groot potentieel heeft om het goedertransport via de kleine waterwegen te doen heropleven. Stortgoed, containers, goederen op palletten, afval, enz. zijn maar enkele voorbeelden van de vrachten die perfect van de weg naar de kleine binnenwateren verplaatst kunnen worden. Dit via een eenvoudig systeem van kleine duwboten en kleine duwbakken. Het blijkt een flexibel systeem te zijn dat het

laden en het lossen ontkoppelt van het varen, dat toelaat om ladingen te bundelen en om in konvooi te varen. Nog een belangrijk voordeel is dat de schipper niet langer aan boord hoeft te wonen. Kritische factoren om succesvol te kunnen opschalen naar een volwaardig transportmiddel, zijn enerzijds het bereiken van voldoende grote ladinghoeveelheden en anderzijds het aantrekken van investeerders die de broodnodige duwbakken produceren.

Solar Boat Team wint Ecorace Challenge

Van 9 tot 11 mei 2014 vond de eerste editie van de Ecorace Challenge op het kanaal Ieper-IJzer plaats. Drie studententeams (Hogere Zeevaartschool Antwerpen, KU Leuven – Groep T en Universiteit Antwerpen) gingen de uitdaging aan en ontwikkelden een innovatief vaartuig op basis van alternatieve aandrijving. De performantie van elk vaartuig werd tijdens verschillende proeven (sprint, slalom, uithouding,...) gemeten en beoordeeld door een professionele jury.

Het team van de Universiteit Antwerpen (UAntwerp Solar Boat Team) werd door de jury bekroond met de hoofdprijs voor de algemene winnaar. Er werden ook prijzen uitgereikt aan het meest innovatieve en het meest efficiënte vaartuig. De prijs voor het meest innovatie vaartuig werd in de wacht gesleept door het team van KU Leuven – Groep T en de prijs voor het meest efficiënte vaartuig ging naar de Hogere Zeevaartschool Antwerpen.



Simulatie nieuwe stuw Geraardsbergen (Dender)

Bevolking en patrimonium beschermen tegen overstromingen

Waterinfo.be bundelt alle metingen, voorspellingen en kaarten van Vlaamse waterlopen

In januari 2014 lanceerden de Vlaamse waterbeheerders de portaalwebsite waterinfo.be, een nieuwe en gedetailleerde website waar burgers en hulpdiensten alle actuele informatie over overstromingsrisico, getijden, neerslag en droogte kunnen vinden. Waterinfo.be bundelt alle informatie die vroeger op verschillende websites stond zoals overstromingsvoorspeller.be, waterstanden.be, enz. De homepage kan zo ingesteld worden dat de actuele toestand voor een bepaalde buurt, specifieke regio of voor heel Vlaanderen te zien is.

Betrouwbare waterstandgegevens en voorspellingen zijn cruciaal om overstromingsschade zoveel mogelijk te beperken. Die informatie was tot nu toe versnipperd over de websites van de verschillende Vlaamse overheidsinstanties. Alle actuele waterstanden en voorspellingen voor de bevaarbare en onbevaarbare waterlopen in Vlaanderen, van de Kust tot aan de Maas, en voor de Noordzee, zijn nu op één website beschikbaar.

Grootschalige werken op en langs de Dender

W&Z wil het risico op wateroverlast in het Denderbekken verkleinen. Daarom is het grote project 'Stuwen op de Dender' van start gegaan. De huidige stuwen op de Dender moeten dringend vernieuwd worden. Naast de stuw van Geraardsbergen worden ook de stuwen van Idegem, Pollare, Denderleeuw, Teralfene, Aalst en Denderbelle aangepakt.

Geraardsbergen

In Geraardsbergen is de aannemer in december 2014 begonnen met de eerste voorbereidende werken: de installatie van de noodstuw. De bouwvergunning voor de eigenlijke werken is momenteel in aanvraag. De werken zullen minstens 3 jaar duren.

De grote en de kleine stuw in Geraardsbergen dateren uit de 19de eeuw en zijn sterk verouderd. Ze werken nog met schotbalken, een gedateerd systeem waarbij schotbalken manueel met een takel in en uit de stroming worden getild. Dat is een moeilijke en zware klus voor het personeel. Beide stuwen worden buiten werking gesteld, maar worden wel behouden en gerestaureerd omwille van hun erfgoedwaarde.



Eerste steen nieuwe stuw Geraardsbergen (Dender)

De nieuwe stuw komt in de stuwgeul van de oude grote stuw. De schotbalken worden vervangen door stuwkleppen. Die kunnen automatisch bediend worden en zorgen voor een nauwkeurigere en veiligere bediening. De afvoercapaciteit van de nieuwe stuw zal groter zijn dan die van huidige stuw. Om de grotere capaciteit van de nieuwe stuw op te vangen wordt ook een bypass aangelegd om de oude grote stuw heen. Deze bypass bestaat uit twee betonnen ondergrondse kokers onder het oostelijke stuweiland, die het water mee afvoeren. Ter hoogte van de parking van het winkelcomplex Fun wordt ook een bochtafsnijding uitgevoerd.

De huidige sluis blijft behouden. De bediening ervan wordt wel gemechaniseerd. Er komt in de stuwgeul van de kleine stuw ook een vistrap, die ervoor zorgt dat de vissen zonder problemen langs de stuw kunnen zwemmen.

Aalst

De huidige stuw van Aalst dateert van 1867 en is aan vernieuwing toe. Ze werkt eveneens nog met schotbalken. Bovendien beperkt de breedte van de stuw zich tot twee keer zes meter, waardoor er na hevige regenval niet altijd voldoende water kan afgevoerd worden. De nieuwe stuw wordt breder (2 keer zeven meter) en de schotbalken maken plaats voor stuwkleppen. Die kunnen automatisch bediend worden en zijn een pak veiliger en nauwkeuriger.

De nieuwe stuw en sluis worden gebouwd in een binnenbocht van de Dender, één kilometer stroomopwaarts ten opzichte van de huidige locatie, tussen de Electrabel- en de Schottesite. Tijdens de werken blijft het huidige complex in werking, waardoor de waterbeheersing gegarandeerd is en de hinder voor de scheepvaart beperkt blijft. Omdat de Dender een bocht maakt vlak voor de nieuwe locatie, worden de nieuwe stuw en sluis eerst naast de rivier gebouwd, waarna er een verbinding wordt gemaakt. Zo wordt de huidige bocht, die later dienst zal doen als vispassage, afgesneden.

- De evolutie van de werken kan gevolgd worden op www.dender.be

Overstromingsgebieden in actie

De noordwesterstorm op de Noordzee in de nacht van 21 op 22 oktober 2014 zorgde lokaal voor hoge waterstanden, maar heeft nergens overstromingen tot gevolg gehad. Met een maximum van 6,77 m TAW om 3u45 bleef het waterpeil op de Schelde onder de verwachte 6,90 m TAW. De dijken langs de getijdenrivieren hielden stand. De natuurlijke bufferbekkens die in het kader van het Sigmoplan werden aangelegd, hebben het overvloedige rivierwater succesvol opgevangen.

De reeds aangelegde bufferbekkens* langs de Schelde, de Rupel, de Durme en de Nete hebben de hoge waterstanden op de rivieren afgetopt, zodat wateroverlast kon worden vermeden. Om Vlaanderen ook in de toekomst voldoende te beschermen tegen overstromingen legt W&Z in het kader van het Sigmoplan ongeveer 2.000 hectare bijkomende bufferbekkens aan. Ingebruikname van het overstromingsgebied Kruibekke, Bazel en Rupelmonde (600 ha) zal het Zeescheldebekken maar liefst vijfmaal veiliger maken.

*Tielrodebroek (Temse), Scheldebekken (Zele), Lippenbroek (Hamme), Uiterdijk (Dendermonde), Groot Schoor (Hamme), Paardeweide (Berlare) en Bergenmeersen (Wetteren) langs de Schelde; Potpolder 1 (Waasmunster langs de Durme; Bovenzanden (Heindonk) langs de Rupel; Polder van Lier, Anderstadt 1 en 2 (Lier) langs de Nete.



Kalkense Meersen



Scheldekaaien Antwerpen

W&Z vatte in de zomer van 2014 de stabilisatiewerken aan de Antwerpse kaaimuur in Sint-Andries en Het Zuid aan. Nadat de eerste fase vorige zomer aanvullende informatie aan het licht bracht, werd de stabilisatietechniek bijgeschaafd. Ten vroegste vanaf 2016 volgen ook de bouw van de verhoogde waterkering en de heraanleg van het openbaar domein in deze zone.

Samen met de stad Antwerpen werkt W&Z aan een grondige herinrichting van de Scheldekaaien. De ingrepen beschermen de havenstad beter tegen overstromingen én steken de kaaien in een nieuw jasje over een afstand van maar liefst zeven kilometer. Tijdens de eerste fase van het meerjarenplan stabiliseert W&Z de historische kaaimuur. Daarna wordt de waterkering verhoogd. Als kers op de taart verfraait de stad de publieke ruimte, zodat Antwerpen tegelijk een veiligere en aangenamere plek wordt om te wonen. Zeven kaaizones worden onder handen genomen, te beginnen met Sint-Andries en Het Zuid.



Kaaimuurstabilisatie Scheldekaaien Antwerpen Sint-Andries



Jachthaven Nieuwpoort (Kanaal Plassendale-Nieuwpoort)

Ontwikkelen van de waterweg op een duurzame manier

Vernieuwde jachthaven in Nieuwpoort opent de deuren

In Nieuwpoort is de vernieuwde jachthaven Westhoek Marina op het kanaal Plassendale-Nieuwpoort feestelijk ingehuldigd. W&Z bouwde er meer dan 80 vlottende aanmeerplaatsen en ook de omgeving werd volledig heraangelegd. De vernieuwde jachthaven was zo op tijd klaar voor een bruisende zomer van 2014. Het project werd ook ondersteund door het Europese Interreg 2 zeeën project Yacht Valley.

Eind 2013 werd de aftrap van de werken gegeven. W&Z startte toen met de bouw van 80 vlottende aanmeerplaatsen op het kanaal Plassendale-Nieuwpoort. De aanmeersteigers werden gebouwd met duurzame materialen. De steigers zijn door de zachte helling van de looppaden erg comfortabel voor de gebruikers en ook toegankelijk voor andersvaliden. Aan een langsteiger van 240 meter werden vingersteigers van verschillende lengtes bevestigd. Zo kunnen in de toekomst verschillende types pleziervaartuigen aanmeren. Daarnaast werd ook de omgeving van het jachthavengebouw volledig heringericht. In het najaar werd de technische zone nog verder uitgebouwd met een slipway en 10 bijkomende aanmeervoorzieningen.

Jachthaven Klein-Willebroek krijgt zestig extra ligplaatsen

In november 2014 gingen in Klein-Willebroek de werken van start voor de aanleg van een nieuw gedeelte van de jachthaven. Binnen enkele jaren zal de pleziervaart er kunnen beschikken over een zestigtal extra ligplaatsen.

W&Z en het gemeentebestuur van Willebroek deden de jongste jaren tal van investeringen om de watergebonden troeven van Klein-Willebroek te versterken. Zo werd de dorpskern vernieuwd, kreeg het zestiende eeuwse sas-huis een rol als museum en werd de in de jaren 1980 in onbruik geraakte sluis in 2004 heropend. Mede dankzij deze investeringen won de pleziervaartsector zienderogen aan belang in Klein-Willebroek. Vandaag biedt dit centrale punt op het toervaartnetwerk van de Benelux drie jachtclubs met een 250-tal ligplaatsen en bijhorende faciliteiten.



Jachthaven Klein-Willebroek (Zeekanaal Brussel-Schelde)



Proefopstelling getijdenenergie Temse – Bornem (Schelde)

Om aan de stijgende vraag te kunnen voldoen, voorziet W&Z nu de aanleg van een zestigtal extra ligplaatsen voor pleziervaartuigen. Het nieuwe dok komt tussen de Victor Dumonlaan en het lokaal van de jachtclub RYAC. In totaal zal er zo'n 35.000 kubieke meter grond worden uitgegraven en afgevoerd, waarna de nodige afwerkingen zullen plaatsvinden.



Start van de werken Klein-Willebroek



Jachthaven Klein-Willebroek

W&Z onderzoekt energiewinning uit de Schelde

W&Z onderzoekt of energiewinning uit de getijden op de Schelde haalbaar is. Omwille van de relatief trage stroming van de Schelde is dit immers geen evidentie. In het kader van een Europees gesubsidieerd project plaatste W&Z op 13 oktober 2014 aan de Scheldebruggen tussen Temse en Bornem een ponton met testopstelling. Deze installatie moet de technische en financiële haalbaarheid van energiewinning uit de getijden op de Schelde onderzoeken. Een turbine (met verticale as) van Water2Energy heeft gedurende één maand de stroming van het Scheldewater omgezet in elektriciteit. Diverse meetgegevens (stromingssnelheid, opgebracht vermogen, ...) werden daarbij in kaart gebracht. Tegelijkertijd plaatste ook het Franse ULCO (Université Littoral du côté d'Opale) een testopstelling om de invloed van de turbulentie van het water op de energieopbrengst te onderzoeken.

Het onderzoek kadert binnen het Europese ProTide-project. Naast W&Z en het ULCO (Frankrijk) participeren ook Provincie Zeeland (Nederland), Isle of Wight (Groot-Brittannië) en Dover Harbour Board (Groot-Brittannië) in ProTide. De doelstelling van deze Europese samenwerking, in het kader van Interreg NWE, is om getijdenenergie door onderzoek en innovaties te laten doorgroeien tot een volwaardige bron van duurzame energie. Getijdenenergie is niet alleen een zeer betrouwbare en voorspelbare bron van energie; het is ook een energievorm met weinig ecologische en visuele impact. Op een grotere schaal hoopt men dat getijdenenergie een nieuw alternatief kan vormen voor onze fossiele brandstofverslaving.

Balans

ACTIVA	2014	2013
VASTE ACTIVA	1.196.692.195,80	1.096.653.660,53
Oprichtingskosten		
Immateriële vaste activa	556.445,43	453.099,60
Materiële vaste activa	1.195.501.723,50	1.095.566.534,06
Terreinen en gebouwen	986.612.627,62	868.003.849,46
Installaties, machines en uitrusting	1.270.765,30	1.383.407,08
Meubilair en rollend materieel	2.214.407,27	2.278.129,85
Leasing en soortgelijke rechten		
Overige materiële vaste activa		
Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	205.403.923,31	223.901.147,67
Financiële vaste activa	634.026,87	634.026,87
Verbonden ondernemingen	451.974,00	451.974,00
Deelnemingen	451.974,00	451.974,00
Vorderingen		
Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat		
Deelnemingen		
Vorderingen		
Andere financiële vaste activa	182.052,87	182.052,87
Aandelen	182.052,87	182.052,87
Vorderingen en borgtochten in contanten		
VLOTTENDE ACTIVA	81.101.905,76	106.539.391,44
Vorderingen op meer dan één jaar	19.543.731,11	19.912.219,18
Handelsvorderingen		
Overige vorderingen	19.543.731,11	19.912.219,18
Vorraden en bestellingen in uitvoering	392.820,80	407.055,52
Vorraden	392.820,80	407.055,52
Grond- en hulpstoffen	392.820,80	407.055,52
Goederen in bewerking		
Gereed product		
Handelsgoederen		
Onroerende goederen bestemd voor verkoop		
Vooruitbetalingen		
Bestellingen in uitvoering		



Kalkense Meersen

Vorderingen op ten hoogste één jaar	58.806.124,58	66.526.363,04
Handelsvorderingen	4.330.471,22	6.062.402,15
Overige vorderingen	54.475.653,36	60.463.960,89
Geldbeleggingen		
Eigen aandelen		
Overige beleggingen		
Liquide middelen	1.340.162,16	18.621.476,38
Overlopende rekeningen	1.019.067,11	1.072.277,32
TOTAAL VAN DE ACTIVA	1.277.794.101,56	1.203.193.051,97

PASSIVA

EIGEN VERMOGEN	1.193.835.696,73	1.122.664.408,17
Kapitaal	723.750,00	723.750,00
Geplaatst kapitaal	723.750,00	723.750,00
Niet-opgevraagd kapitaal		
Uitgiftepremies		
Herwaarderingsmeerwaarden	36.937.424,94	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)	-12.164.797,64	-6.504.964,30
Kapitaalsubsidies	1.162.378.984,53	1.085.547.862,63
Voorschot aan de vennoten op de verdeling van het netto-actief		
VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN	600.000,00	3.265.384,80
Voorzieningen voor risico's en kosten	600.000,00	3.265.384,80
Pensioenen en soortgelijke verplichtingen		
Belastingen		
Grote herstellings- en onderhoudswerken	600.000,00	3.265.384,80
Overige risico's en kosten		
Uitgestelde belastingen		



Inwateringsluis Kalkense Meersen (Sigmoplan)

SCHULDEN	83.358.404,83	77.263.259,00
Schulden op meer dan één jaar	12.341.837,17	11.383.135,89
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	12.341.837,17	11.383.135,89
Schulden op ten hoogste één jaar	70.110.755,21	65.059.280,83
Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen		
Financiële schulden		
Kredietinstellingen		
Overige leningen		
Handelsschulden	63.481.799,28	58.728.309,72
Leveranciers	63.481.799,28	58.728.309,72
Te betalen wissels		
Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen		
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten		
Belastingen	6.628.955,93	6.330.971,11
Bezoldigingen en sociale lasten	783.126,26	779.274,86
Overige schulden	5.845.829,67	5.551.696,25
Overlopende rekeningen	905.812,45	820.842,28
TOTAAL VAN DE PASSIVA	1.277.794.101,56	1.203.193.051,97

Resultatenrekening

RESULTATENREKENING		
Bedrijfsopbrengsten	113.273.703,28	111.936.271,31
Omzet	22.750.414,63	22.665.248,56
Voorraad goederen in bewerking en gereed product en bestellingen in uitvoering: toename (afname)		
Geproduceerde vaste activa		
Andere bedrijfsopbrengsten	90.523.288,65	89.271.022,75
Bedrijfskosten	151.086.457,70	157.721.449,80
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	123.211,79	171.047,11
Aankopen	108.977,07	114.765,69
Voorraad: afname (toename)	14.234,72	56.281,42
Diensten en diverse goederen	65.176.151,11	71.586.022,36
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	52.718.556,72	52.676.665,63
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	34.772.010,57	29.259.627,75
Waardeverminderingen op voorraden, op bestellingen in uitvoering en op handelsvorderingen: toevoegingen (terugnemingen)	-64.871,10	-305.211,92
Voorzieningen voor risico's en kosten: toevoegingen (bestedingen en terugnemingen)	-2.665.384,80	809.384,80
Andere bedrijfskosten	1.026.783,41	3.523.914,07
Als herstructureringskosten geactiveerde bedrijfskosten		
Bedrijfswinst (Bedrijfsverlies)	-37.812.754,42	-45.785.178,49
Financiële opbrengsten	33.032.978,98	27.332.344,74
Opbrengsten uit financiële vaste activa		
Opbrengsten uit vlottende activa	5.176,56	88.135,91
Andere financiële opbrengsten	33.027.802,42	27.244.208,83
Financiële kosten	693.556,65	115.148,69
Kosten van schulden		
Waardeverminderingen op vlottende activa andere dan voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen: toevoegingen (terugnemingen)		
Andere financiële kosten	693.556,65	115.148,69
Winst (Verlies) uit de gewone bedrijfsuitoefening vóór belasting	-5.473.332,09	-18.567.982,44



Kalkense Meersen

Uitzonderlijke opbrengsten	2.266.150,40	680.956,79
Terugneming van afschrijvingen en van waardeverminderingen op immateriële en materiële vaste activa	502.602,47	300.489,66
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	1.763.547,93	380.467,13
Uitzonderlijke kosten	2.452.651,65	10.111.943,73
Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	1.736.730,31	
Waardeverminderingen op financiële vaste activa		
Voorzieningen voor uitzonderlijke risico's en kosten: toevoegingen (bestedingen)		
Minderwaarden bij de realisatie van vaste activa		
Andere uitzonderlijke kosten	715.921,34	10.111.943,73
Als herstructureringskosten geactiveerde uitzonderlijke kosten		
Winst (Verlies) van het boekjaar vóór belasting	-5.659.833,34	-27.998.969,38
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	-5.659.833,34	-27.998.969,38
Ottrekking aan de belastingvrije reserves		
Overboeking naar de belastingvrije reserves		
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar	-5.659.833,34	-27.998.969,38



Kalkense Meersen

www.wenz.be

Volg ons op





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