



Waterwegen en Zeekanaal NV  
weg van water

# 2011 jaarboek



## Inhoud

W&Z licht het anker . . . . .	8
Op koers . . . . .	14
Volle kracht vooruit . . . . .	16
Overslag grootscheeps aanpakken . . . . .	21
Met het oog op de toekomst . . . . .	25
Met respect voor het water . . . . .	28
Bijlagen . . . . .	33

## Colofon

### verantwoordelijk uitgever

Waterwegen & Zeekanaal NV  
ir. Leo Clinckers, gedelegeerd bestuurder  
Ostdijk 110  
2830 Willebroek  
tel 03 860 62 11  
fax 03 860 63 00  
info@wenz.be

### Grafisch ontwerp

CIBE communicatie

### Fotografie

Waterwegen & Zeekanaal NV

**Wettelijk depotnummer** D/2012/3241/116

**Uitgave** mei 2012



Dit jaarboek werpt een blik op de activiteiten van Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) in 2011.

De trafiekcijfers op de waterwegen beheerd door W&Z, hebben zich duidelijk hersteld van de economische crisis in 2009, met een stijging in 2010 van bijna 8 procent en een bijkomende stijging van 5,75 procent in het voorbije jaar.

In 2011 werd bijna 33 miljoen ton op de waterwegen van W&Z vervoerd, met een sterke trafiekstijging in de eerste helft van het jaar en een lichte terugval van de groei gedurende de tweede helft. Ook het containervervoer volgde diezelfde positieve tendens, met een stijging van 191.893 TEU (Twenty feet Equivalent Unit) naar 215.590 TEU of m.a.w. een stijging van 12,35 %.

Deze cijfers vormen een extra stimulans door te gaan met investeren in het wegwerken van missing links, het herbouwen van sluizen en stuwen, het baggeren en onderhouden van waterwegen en het bouwen van kaaimuren. Vlaanderen wil zich in de toekomst nog meer als logistieke draaischijf in Europa profileren. De waterwegen zullen daarbij een belangrijke plaats innemen. Het is dan ook belangrijk de huidige inspanningen verder te zetten om op die manier onze waterwegen te blijven moderniseren en optimaliseren.

Als belangrijke moderniseringswerken voor 2011 onthouden we dat W&Z, naar aanleiding van de overstromingen van november 2010 en januari 2011, voorstelde om de nieuwe stuwen op de Dender opwaarts Aalst versneld te realiseren. Om de werken zo spoedig mogelijk te kunnen starten, zijn de studies en het vergunningstraject voor de stuwen in Aalst en Geraardsbergen momenteel in uitvoering. Nadien volgen de stuwen te Denderleeuw, Pollare en Idegem. Ook voor de Dender is een studie in uitvoering om deze waterweg afwaarts Aalst op te waarderen tot 1.350 ton.

Voor het Seine-Scheldeproject werden de oeverwerken op het Noordervak van de Ringvaart te Gent verdergezet. Samen met de daaropvolgende baggerwerken zullen deze werken resulteren in een ruimer profiel voor de scheepvaart. Tezelfdertijd loopt de studie voor oeverwerken op het Afleidingskanaal van de Leie en voor de herbouw van de sluizen van Harelbeke en van Sint-Baafs-Vijve. De studie voor de doortocht van Wervik werd afgerond en is in 2011 aanbesteed.

W&Z neemt zich voor de drie sluizen te vernieuwen op de Boven-Schelde te Kerkhove, Oudenaarde en Asper, die uit de jaren '20 van vorige eeuw dateren. Ze hebben hun normale levensduur overschreden en vormen een kwetsbare schakel voor het scheepvaartverkeer op deze hoofdvaaras. De voorbereidende studies, waarvoor een Europese subsidie werd toegekend, zijn quasi afgerond.

W&Z nam in Brugge en Aalst respectievelijk de Scheepsdalebrug en de Sint-Annabrug in gebruik. De Jan Bogaertsbrug te Kapelle-op-den-Bos werd gerenoveerd.

W&Z creëert ook vestigingsmogelijkheden voor nieuwe watergebonden bedrijven. In 2011 startten de infrastructuurwerken die op het bedrijventerrein Woestijne te Aalter nieuwe watergebonden activiteiten moeten mogelijk maken.

Sinds februari 1998 kunnen bedrijven in Vlaanderen via een publiek-private samenwerking met het Vlaams Gewest een laad- en losinstallatie bouwen. Begin 2011 hadden 162 ondernemingen een aanvraag ingediend. Verspreid over heel Vlaanderen waren er al 81 projecten operationeel. Dankzij deze regeling konden in 2010 ruim 770.000 vrachtwagenritten worden vermeden. In 2011 werden nieuwe kaaiprojecten te Roeselare en te Willebroek in gebruik genomen. In Desselgem (Waregem) langsheen de Leie werd de eerste kaaimuur gerealiseerd via een publiek-publieke samenwerking tussen W&Z en de stad Waregem.

W&Z werkte verder aan het telematicaproject dat de scheepvaart voorziet van een vlotte en veilige service. Alle bruggen en sluisen van het Kanaal Leuven-Dijle worden vanuit de centrale verkeerspost te Kampenhout bediend, met uitzondering van de Zennegatsluis. Ook de nieuwe beweegbare fietsersbrug aan deze sluis, waarvan de plaatsing dit jaar is voorzien, zal van hieruit worden bestuurd. Ook op het Zeekanaal Brussel-Schelde werd aan het centrale bedieningsproject verder gewerkt. Dit zorgt ervoor dat nu ook de Vredesbrug te Willebroek van op een afstand bediend kan worden. Om de dienstverlening te verbeteren, lanceerden de Vlaamse waterwegbeheerders FlaRIS II, waardoor de schipper zich voor een reis op de Vlaamse waterwegen maar één keer hoeft aan te melden.

Een aantal innovatieve projecten kreeg in 2011 verder vorm.

Het grensoverschrijdend project INLANAV onderzoekt en ondersteunt vernieuwende concepten van binnenschepen om het economisch potentieel van de kleinere waterwegen aan te boren en het beroep van schipper voor jonge starters aantrekkelijker te maken. Een oproep werd gelanceerd om zo een proefproject op te starten. Om het transport van gepalletiseerde goederen via de binnenvaart te ondersteunen, werd een subsidiemaatregel goedgekeurd. Recticel NV uit Zwevegem gaf alvast het goede voorbeeld door in samenwerking met W&Z een proefvaart met isolatiepanelen te houden. Een andere primeur was het initiatief van United Biscuits om in samenwerking met W&Z gekoelde goederen vanuit de inland containerterminal TCT Belgium te Willebroek via de waterweg te vervoeren. Hierdoor vermijdt United Biscuits in een eerste fase meer dan honderd vrachtwagenritten.

Op het vlak van waterbeheersing nadert de aanleg van het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibekke-Bazel-Rupelmonde zijn voltooiing. W&Z organiseerde een boomplantactie en een Open Werfdag om de bevolking kennis te laten maken met de toekomstige plannen voor dit gebied van 600 hectare.

Ook aan de ringdijk van de Prosperpolder werd verder gewerkt en konden geïnteresseerden een kijkje komen nemen tijdens een Open Werfdag. De grootschalige manier waarop W&Z de Schelde weer ruimte geeft, is absoluut uniek. Op die manier verzekert W&Z niet alleen de scheepvaart, maar zorgt ze ook voor een beveiliging tegen overstromingen met behoud van de natuur. Met het grensoverschrijdend project PRISMA (Promoting Integrated Sediment Management) zoeken ambtenaren en wetenschappers uit vier Noordzeelanden naar manieren om baggerspecie als bouwstof te hergebruiken. W&Z is projectpartner en organiseerde eind 2011 een startconferentie. Het enige Sigmaproject in stedelijke context, de heraanleg van de Antwerpse Scheldekaaien, nadert zijn uitvoering. Het eerste deelproject situeert zich op Sint-Andries en Zuid. In september 2011 stelde het ontwerpteam het voorontwerp voor en in 2012 start W&Z met de versterking van de kaaimuur. Ten vroegste in 2013 zal de heraanleg van het openbaar domein in deze zone starten.

W&Z bevordert ook het recreatieve gebruik van de waterweg. Diverse veersteigers werden in gebruik genomen, alsook een jachthaven in Izegem en een wandelkade in Aarschot. De Antwerpse Kattendijksluis ten behoeve van recreatievaart werd in dienst genomen.

Binnen de eigen werking organiseerde W&Z onder het motto 'veiligheid is géén slogan' een themadag en zette ze allerhande andere acties op touw om de veiligheid op de werkvloer te verbeteren.

Op promotioneel vlak vond in april 2011 het tweejaarlijkse W&Z-symposium plaats, deze keer met als titel 'Innoveren in de binnenvaart? Natuurlijk!'. Tot slot werden er een aantal nieuwe communicatieproducten (nieuwe voorstellingsbrochure, bedrijfsfilm, website, ...) ontwikkeld.

**Albert Absillis**  
voorzitter



# W&Z licht het anker

Waterwegen en Zeekanaal NV beheert de waterwegen in het Scheldebekken en heel wat van de gronden erlangs.

## Zes afdelingen

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 drie centrale afdelingen: Coördinatie, Managementondersteuning en Commercieel Beheer. De zes afdelingen zijn samen goed voor circa 900 personeelsleden.

## Meer armslag

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.

De binnenvaart en short sea shipping zijn een uitstekende remedie tegen de schadelijke gevolgen van de stijgende transportstromen op onze wegen. Met het vernieuwde waterwegenbeheer drijft de Vlaamse overheid de efficiëntie en slagkracht van onze waterwegen verder op. Onze economie, de verkeersveiligheid en het leefmilieu kunnen er alleen maar wel bij varen.

## Missie en visie

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

## Strategische doelstellingen

- 1 Bijdragen tot een betere mobiliteit.
- 2 Waarborgen van de veiligheid van de bevolking en bescherming van het patrimonium tegen overstromingen (waterbeheersing).
- 3 Duurzaam ontwikkelen van de waterwegen.
- 4 Uitbouwen van W&Z tot een performante organisatie.

## Raad van bestuur

Overeenkomstig Titel IV van de statuten worden de leden van de raad van bestuur door de Vlaamse Regering benoemd. De voorzitter en ondervoorzitter worden aangewezen volgens artikel 29. De duur van het mandaat van de bestuurders bedraagt vijf jaar, behalve voor de gedelegeerde bestuurder voor wie de duur is gekoppeld aan het uitoefenen van het mandaat als leidend ambtenaar.

**Sinds 12 mei 2010 is de raad van bestuur als volgt samengesteld:**

### Voorzitter

Albert Absillis

### Ondervoorzitter

ir. Jan Balduck

### Stemgerechtigde bestuurders

Koen Anciaux  
ir. Leo Clinckers  
ir. Joachim Coens  
Veerle Deconinck  
Sonja De Wolf  
ir. Ilse Hoet  
Cathy Macharis  
Françoise Maertens  
Leo Peeters  
Erik Portugaels  
Vital Vermijlen

### Niet-stemgerechtigde bestuurders

Richard De Winter  
Frans D'Haese  
Ilse Heylen  
ir. Eric Van den Eede

### Secretaris

ir. Leo Clinckers

### Regeringsafgevaardigde

Alle besluiten van de organen van de vennootschap zijn onderworpen aan het algemeen administratief toezicht van de Vlaamse Regering. Dit toezicht wordt uitgeoefend door bemiddeling van een regeringsafgevaardigde. Bovendien is de vennootschap onderworpen aan de artikelen 2 t.e.m. 6 van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut.

### De regeringsafgevaardigden zijn

Bert De Bondt  
Gert Van de Genachte

ALBERT ABSILLIS



KOEN ANCIAUX



JAN BALDUCK



LEO CLINCKERS



RICHARD DE WINTER



VEERLE DECONINCK



BERT DE BONDT



JOACHIM COENS



ILSE HOET



ILSE HEYLEN



FRANS D'HAESE



SONJA DE WOLF



ERIK PORTUGAELS



LEO PEETERS



FRANÇOISE MAERTENS



CATHY MACHARIS



VITAL VERMIJLEN



ERIC VAN DEN EEDE



GERT VAN DE GENACHTE





## Managementcomité

Het managementcomité bestaat uit de gedelegeerd bestuurder, de algemeen directeur en de zes afdelingshoofden. Het staat in voor de coördinatie van de beleidsuitvoering en de operationele leiding van de vennootschap.

ir. Leo Clinckers, *gedelegeerd bestuurder*  
ir. Eric Van den Eede, *algemeen directeur*

### afdelingshoofden (situatie op 31.12.2011)

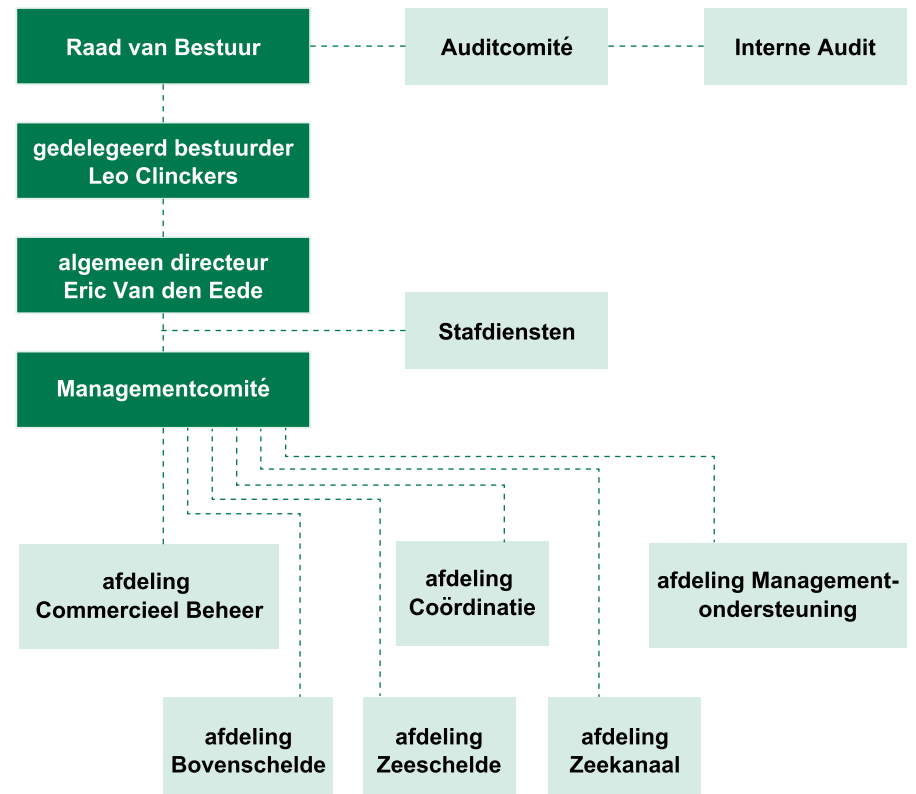
ir. Wim Dauwe, *afdeling Zeeschelde*  
ir. Johan Laurent, *afdeling Zeekanaal*  
Krista Maes, *afdeling Coördinatie*  
ir. Agnes Peil, *afdeling Bovenschelde*  
Heidi Van Praet, *afdeling Managementondersteuning*  
Lut Verschingel, *afdeling Commercieel Beheer*

### secretaris

Henk Jans



## Organogram





# Op koers

Nadat vijf jaar lang de vervoerde tonnage op de waterwegen erg hoog lag met ongeveer 33 miljoen ton, daalde het cijfer in 2009 tot net geen 29 miljoen ton of m.a.w. met bijna 13 procent t.o.v. 2008. Deze daling had duidelijk te maken met de economische crisis. In 2010 had zich een duidelijk herstel ingezet met een stijging van bijna 8 procent.

In 2011 zette dit herstel zich voort en steeg de vervoerde tonnage met 5,7% tot 32,9 miljoen ton. Het containervervoer kende in 2011 een stijging van 191.893 TEU (Twenty feet Equivalent Unit) naar 215.590 TEU of m.a.w. een stijging van 12,35 %. In 2011 werd 139.024 TEU geladen of gelost op de belangrijkste containerterminals die langs waterwegen liggen waarvoor W&Z verantwoordelijk is (+13,9% t.o.v. 2010).

De economische crisis, die zich vanaf november 2008 manifesteerde in de trafiekcijfers van de binnenvaart, bleef voelbaar tot en met februari 2010. In 2011 deden zich voornamelijk in de eerste 5 maanden sterke groeicijfers voor, daarna volgde een kentering en werd een daling vastgesteld.

## Concrete vaststellingen in 2011



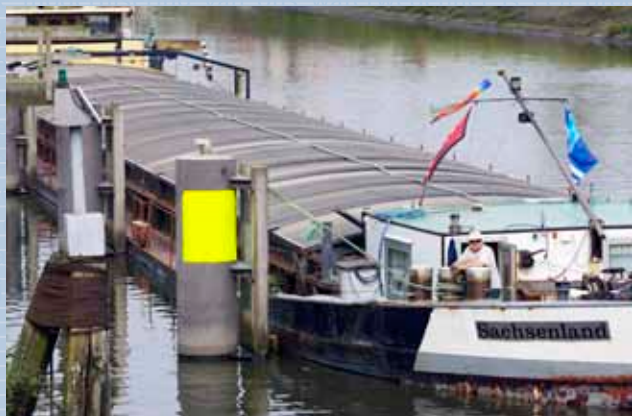
- 1 De sluis van Evergem verwerkte nogmaals de grootste hoeveelheid goederen, namelijk 16,5 miljoen ton, een nieuw record.
- 2 De grootste absolute groei (+1.195.656 ton) deed zich voor op de het zeekanaal Brussel-Schelde.
- 3 De grootste relatieve groei (+22,48%) liet zich opmeten op het Kanaal naar Charleroi.
- 4 Andere waterwegen waar de trafiek sterk steeg tegenover 2010 zijn: de Dender (+9,57%; +47.188 ton); het kanaal van Bossuit naar Kortrijk (+11,81%; +63.028 ton); en de Grensleie (+8,09%; +349.854 ton).
- 5 Enkel op de Dijle (-4,87%; -18.191 ton) en het Kanaal Plassendale-Nieuwpoort (-55,85%; -7.115 ton) deed zich een daling voor.
- 6 Wat de sluizen betreft, manifesteerde de grootste relatieve daling zich aan de sluis te Plassendale (-55,85% tegenover 2010), gevolgd door de sluis te Duffel (-38,59%).





# Volle kracht vooruit

Om de economische en maatschappelijke voordelen van de moderne binnenvaart optimaal te benutten, zijn goed onderhouden waterwegen met vlotte verbindingen essentieel. Een belangrijke taak van W&Z is dan ook het handhaven of bevorderen van de capaciteit van onze waterwegen, onder meer door het uitvoeren van baggerwerken. Om historische knelpunten weg te werken, zijn echter ook vaak grote infrastructuurwerken vereist. Daarmee speelt W&Z in op de evolutie naar grotere binnenschepen die het gebruik van de waterweg voor veel bedrijven nog aantrekkelijker maakt.



## Leiedoortocht Kortrijk: verbreed, verdiept en verfraaid

Er bestonden al langer plannen om de Leie in Kortrijk te moderniseren, maar het duurde tot het einde van de jaren 1990 voor de werken echt van start gingen. De doelstelling was eenvoudig: onbeperkte doorgang voor schepen tot minstens 1.350 ton.

Ondertussen is W&Z bezig aan de laatste fase van de Leiewerken: namelijk de bouw van de Budabrug. In 2011 ontstonden tijdens de uitvoeringen enkele technische problemen waardoor de bouw vertraging opliep. Ondertussen werden de bochtafsnijdingen en de verticale oeeververdedigingen afwaarts de Groeningebrug afgewerkt. In deze zone zal in opdracht van Aquafin een nieuwe collector en persleiding gelegd worden, waarna W&Z kan starten met de uitvoering van een nieuw jaagpad.





## Seine-Scheldeverbinding: internationale snelweg voor binnenschepen

De Seine-Scheldeverbinding, één van de dertig prioritaire projecten van het Trans-Europese Netwerk voor vervoer, moet tegen 2017 toelaten dat schepen tot 4.400 ton van Rotterdam via Antwerpen en Gent naar Parijs kunnen varen. Aan Franse zijde springt de aanleg van een nieuw kanaal tussen Compiègne en Cambrai in het oog, goed voor 106 km. In Vlaanderen gaat het vooral om moderniseringswerken aan de vroeger al rechtgetrokken en gekanaliseerde Leie. Het luik rivierherstel van het project, dat tegen 2027 moet zijn afgerond, zal bovendien de natuurpotenties van de Leievallei volop kansen geven.



W&Z voert het Seine-Scheldeproject in Vlaanderen globaal van noord naar zuid uit. In 2009 werd al de nieuwe sluis van Evergem in dienst genomen. In 2010 startten de oeverwerken met verankerde damwanden op het Noordervak van de Ringvaart rond Gent. In 2011 werd hier heel wat vooruitgang geboekt. Na de oeverwerken gingen de baggerwerken van start om het nieuwe, ruimere profiel tussen de damwanden te realiseren. De komende jaren zal hier verder gewerkt worden.

Een ander belangrijk onderdeel van het project is de bouw van nieuwe sluisen klasse Vb op de Leie te Sint-Baafs-Vijve en Harelbeke. De procedure voor het design- en build-contract voor de sluis van Harelbeke is lopende en zou volgens planning in de eerste helft van 2013 moeten afgerond worden. De omgevingsanalyse voor de sluis van Sint-Baafs-Vijve is grotendeels uitgevoerd.

Verder zijn langs de Leie en het Afleidingskanaal van de Leie de werken aanbesteed voor een kruisingsplaats in Machelen en Nevele. Deze werken zullen naar verwachting in 2012 in uitvoering gaan. In hetzelfde jaar zullen de resterende aanpassingswerken aan het Afleidingskanaal van de Leie, namelijk bochtverruiming en baggerwerken, worden aanbesteed.







# Overslag grootscheeps aanpakken

Waterwegen hebben geen op- en afritten. Juist daarom zijn goed gelegen en modern uitgeruste bedrijventerreinen langs het water met aangepaste los- en laadfaciliteiten essentieel. Om de modal shift te ondersteunen en de overslag via de waterweg te stimuleren, creëert W&Z vestigingsmogelijkheden voor nieuwe watergebonden bedrijven. De bouw van nieuwe kaaimuren via een publiek-private samenwerking helpt bedrijven bovendien om de waterweg optimaal te benutten en de overslagkosten terug te schroeven.

W&Z beheert een groot aantal terreinen langs de waterwegen. Soms gaat het om oude en vaak wat vervallen industrieterreinen, maar het agentschap is ook eigenaar van grote, nooit eerder ontwikkelde percelen met een uitstekende logistieke ligging. Een troef voor de binnenvaart die W&Z volop uitspeelt.



## Op het terrein: ruimte voor nieuwe activiteiten

Voor het Eiland Zwijnaarde zijn de ontwerpstudies inmiddels volop lopende. Bovendien wordt ook het laatste deel van dit bedrijventerrein opgehoogd. De bedoeling is dat de terreinen bouwrijp zijn tegen 2014, wanneer ook het zuidelijk deel van de R4 doorgetrokken is.

Bodemsanering is een belangrijke factor voor de verdere ontwikkeling van de terreinen *ex Cokerie du Brabant* en *ex Forges de Clabecq* in Vilvoorde. Voor *ex Cokerie du Brabant* is de conformverklaring van het beschrijvend bodemonderzoek door OVAM in volle voorbereiding. *Ex Forges de Clabecq* wordt gecommmercialiseerd. Kandidaat-gebruikers kunnen zich melden.

Op het terrein *Woestijne* in het Oost-Vlaamse Aalter, gelegen langs het kanaal Gent-Brugge, is het archeologisch onderzoek afgelopen. Ook de aanleg van de wegenis en riolering is inmiddels afgerond, wat wil zeggen dat de terreinen (ca. 25 ha netto) bouwrijp zijn. De onderhandelingen over de uitgifte van de percelen zijn volop bezig. Bovendien is in samenwerking met de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij een managementsplan opgesteld, wat een goed beheer van het nieuwe bedrijventerrein moet voorop stellen.

## Langs de kade: PPS-regeling verlengd tot 2016



FOTO TCT BELGIUM LANGSHEEN HET ZEEKANAAL BRUSSEL-SCHELDE TE WILLEBROEK

Sinds 1998 kunnen ondernemingen via een publiek-private samenwerking met W&Z of nv De Scheepvaart een laad- en losinstallatie bouwen. De overheidsinbreng tot 80 procent voor de bouw van de kaaimuur maakt deze regeling erg aantrekkelijk. Intussen dienden 163 ondernemingen een aanvraag in en zijn al 91 projecten operationeel. Een evaluatie wees uit dat de regeling eind 2010 al jaarlijks ruim 770.000 vrachtwagenritten vermeed. Eind december 2010 verlengde de Europese Commissie haar goedkeuring van de regeling tot eind 2016.





# Met het oog op de toekomst

Het wordt druk op de waterwegen. W&Z stelt alles in het werk om de veiligheid van schippers en andere waterweggebruikers te waarborgen. Geautomatiseerde informatie- en bedieningssystemen staan bovendien borg voor een vlotte doorstroming met minimale wachttijden.

De binnenvaart is meer dan alleen maar een milieuvriendelijk en maatschappelijk opportuun alternatief voor het wegverkeer. De binnenvaart is ook veilig, betrouwbaar en stipt. De combinatie van al die troeven overtuigt steeds meer ondernemers ervan om resoluut voor de waterweg te kiezen. W&Z is zich daarvan bewust en doet er dan ook alles aan om de voordelen van de binnenvaart te vrijwaren of te versterken. Tegelijk proberen we ook de hinder voor het wegverkeer door werken aan bruggen en andere infrastructuur te beperken, onder meer door proactieve communicatie via het Vlaams Verkeerscentrum en LED-informatieborden.

## RIS: gestroomlijnde informatie

RIS staat voor River Information Services, een door Europa ondersteund pakket van diensten die de veiligheid van de binnenvaart verbeteren en de efficiëntie ervan verhogen. Het systeem verstrekt niet alleen actuele informatie over de toestand en het verkeer op onze vaarwegen, maar laat ook toe om verplaatsingen beter te plannen, zodat ze vlot en veilig verlopen.

In 2010 werden de nieuwe lokalen van RIS aan de sluis van Evergem officieel ingehuldigd. Sindsdien maken de RIS-medewerkers ook gebruik van C@LRIS, een nieuwe informaticatool die ervoor zorgt dat bij een incident onmiddellijk de juiste mensen worden gewaarschuwd. Bovendien worden vanaf die dag de *Berichten aan de Schipperij* conform de Europese richtlijn op een nieuwe website aangeboden (<http://nts.flaris.be>). De site heeft een Nederlandse, Franse, Duitse en Engelse interface, maar de berichten zelf zijn in alle talen van de Europese Unie beschikbaar.

*In 2011 ontwikkelde W&Z in samenwerking met nv De Scheepvaart twee nieuwe diensten in het kader van het RIS. Enerzijds zorgt de nieuwe aanmeldingsapplicatie FlaRIS2 ervoor dat eenmalig aanmelden en betalen van scheepvaartrechten mogelijk wordt. Anderzijds kan elke schipper zich nu ook elektronisch melden, waardoor hij niet meer van boord moet om een vaarvergunning te gaan halen in het ontvangstkantoor. Dit heeft heel wat praktische voordelen voor de schipper die vanachter zijn boordcomputer alle administratie in orde kan maken.*

Dankzij Inland-AIS, het automatisch identificatiesysteem voor de binnenvaart, kunnen schippers en de waterwegbeheerder nu makkelijker informatie uitwisselen. Dit laat onder meer toe om het sluisverkeer beter te organiseren.

Begin 2011 sloot Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits een protocol over steunmaatregelen voor de installatie van AIS transponders en de uitbouw van het netwerk van basisstations.

Ondertussen hebben W&Z en nv De Scheepvaart 21 AIS-basisstations geïnstalleerd, die samen zorgen voor een volledige dekking van het Vlaamse waterwegennet. De uitbouw vertegenwoordigt een investering van 650.000 euro.

## Centrale bediening, bewaking en beveiliging van bruggen en sluisen



Sinds 2010 worden alle kunstwerken van het kanaal Leuven-Dijle, uitgezonderd de Zennegatsluis, op afstand bediend. De centrale bediening van de bruggen van het Zeekanaal Brussel-Schelde wordt voortdurend verder uitgebouwd. Momenteel worden er op dit kanaal reeds acht bruggen, waaronder recent de Vredesbrug, vanuit de centrale verkeerspost te Willebroek bediend.



# Met respect voor het water

Het integraal waterbeheer van W&Z streeft ernaar om economische schade en menselijk leed door wateroverlast te voorkomen. De overstromingen van de laatste jaren bewezen andermaal dat hogere dijken en een snellere afvoer lang niet altijd de beste oplossing zijn. Stroomafwaarts veroorzaken dergelijke ingrepen immers vaak alleen nog meer ellende. Water heeft vooral ruimte nodig.

## Dender krijgt zes vernieuwde stuwen

In Geraardsbergen, Idegem, Pollare, Denderleeuw, Terafene, Aalst en Denderbelle staan nog oude, beperkt regelbare stuwen met een relatief kleine opening. Met uitzondering van de stuw in Terafene, die wordt afgebroken, worden ze de komende jaren allemaal vernieuwd. Goed voor een investering van ruim 59 miljoen euro.

De nieuwe stuwen schroeven het risico op overstromingen met schade drastisch terug. Ze worden ingeplant met oog voor het landschap en de recreatieve en natuurlijke waarden van het gebied. Visnevengeulen of vistrappen zullen de huidige migratieknelpunten wegwerken.

De voorbereidende studies voor de nieuwe stuw in Geraardsbergen en de nieuwe stuwsluis in Aalst werden in 2011 verder gezet. Eind 2012 vindt de aanbesteding van beide projecten plaats.

Eind 2011 werd ook de voorontwerpstudie en de projectmer voor de nieuwe stuw in Denderleeuw aanbesteed. Deze zal in 2012 opgestart worden.



## Het Sigmaplan volop in uitvoering

Het Sigmaplan, het plan waarmee Vlaanderen werkt aan een veilig, natuurlijk en economisch aantrekkelijk Scheldegebied, zet z'n koers verder. In 2011 werden voor een eerste reeks Sigma-projecten de voorbereidingen afgerond, zodat de werken in 2012 kunnen beginnen. Intussen zit ook een aantal nieuwe Sigma-projecten in de pijplijn. Een overzicht.

Het geactualiseerde Sigmaplan omvat meer dan vijftig projecten, verspreid over achttien gemeenten. De realisatie van het Sigmaplan verloopt in fasen en moet afgerond zijn in 2030. In een aantal projecten, zoals in het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde en de Hedwige-Prosperpolder, zijn de werken al volop bezig. Andere projecten starten dit jaar of zitten in de voorbereidende fase.

## GOG Kruibeke-Bazel-Rupelmonde bijna operationeel

Blikvanger is het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde, goed voor 600 ha. Door zijn buitengewoon gunstige ligging en zijn enorme capaciteit zal het overstromingsgebied het Zeescheldebekken in één klap vijf keer veiliger maken. In 2011 werkten W&Z en het Agentschap voor Natuur en Bos het gebied verder af om het tegen 2013 in gebruik te kunnen nemen.

## Stap voor stap naar een robuuste rivier

Sinds 2011 beschikken verschillende gebieden over de nodige vergunningen, waardoor het licht op groen staat om de werken te starten. In de Sigmacluster Kalkense Meersen is de inrichting van de overstromingsgebieden in Bergenmeersen en Wijmeers begonnen. Naast veiligheid krijgen ook natuur en landbouw er een plaats. Ook in het Sigma-project Dijlemond, waar naast veiligheid ook waterrecreatie, landbouw en erfgoed van tel zijn, is de weg vrij om met de veiligheidswerken te starten. In Vlasenbroek zijn alle vereiste vergunningen afgeleverd, zodat de werken in de loop van 2012 kunnen beginnen. In de Durmevallei werd in 2011 verder gewerkt aan het rivierherstelplan. In het voorjaar van 2012 staan er onderhoudsbaggerwerken op het programma.

In Antwerpen werd alles in gereedheid gebracht om te kunnen starten met de eerste veiligheidswerken van de Scheldekaaien. Vanaf deze zomer wordt in de deelzone Sint-Andries en Zuid de historische kaaimuur versterkt en de waterkering verhoogd. De rest van de kaaien worden aangepakt tijdens de volgende jaren. Antwerpen zal deze veiligheidswerken aangrijpen om het hele kaaiengebied een grondige facelift te geven.



## Nieuwe projecten in de pijplijn

Voor een volgende reeks projecten, met onder meer overstromingsgebieden in Bastenackers en de vallei van de Grote Nete en de (Kleine) Nete, zijn de inrichtingsplannen klaar. Voor het overstromingsgebied op de Boven-Dijle worden in 2011 en 2012 de effecten op het milieu bestudeerd. De werken op het terrein gaan hier vanaf 2015 van start. Sinds eind 2011 werd de Demervallei toegevoegd aan het Sigmaverhaal. Hiervoor zijn studies opgestart om noodzakelijke ingrepen te identificeren.

Om de bevolking op de hoogte te houden van de planning en vorderingen van alle afzonderlijke projecten van het Sigmaplan organiseert W&Z altijd infomarkten en inspraakmomenten.



# Bijlagen



<b>ACTIVA</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
VASTE ACTIVA	928.792.245,10	811.407.972,63
<b>Oprichtingskosten</b>		
<b>Immateriële vaste activa</b>	<b>760.514,72</b>	<b>1.254.524,79</b>
<b>Materiële vaste activa</b>	<b>927.578.328,51</b>	<b>809.700.045,97</b>
Terreinen en gebouwen	692.620.240,45	589.186.826,97
Installaties, machines en uitrusting	1.883.295,62	2.064.124,45
Meubilair en rollend materieel	2.117.074,84	2.293.744,12
Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	230.957.717,60	216.155.350,43
<b>Financiële vaste activa</b>	<b>453.401,87</b>	<b>453.401,87</b>
Verbonden ondernemingen	451.974,00	451.974,00
Andere financiële vaste activa	1.427,87	1.427,87
VLOTTENDE ACTIVA	142.513.668,49	132.451.443,31
<b>Vorderingen op meer dan één jaar</b>	<b>19.909.574,22</b>	<b>19.921.946,17</b>
Overige vorderingen	19.909.574,22	19.921.946,17
<b>Vorraden en bestellingen in uitvoering</b>	<b>437.899,31</b>	<b>435.558,72</b>
<b>Vorderingen op ten hoogste één jaar</b>	<b>114.428.556,97</b>	<b>99.782.840,84</b>
Handelsvorderingen	9.013.847,60	9.133.040,30
Overige vorderingen	105.414.709,37	90.649.800,54
<b>Liquide middelen</b>	<b>5.678.294,21</b>	<b>10.415.218,66</b>
<b>Overlopende rekeningen</b>	<b>2.059.343,78</b>	<b>1.895.878,92</b>
<b>TOTAAL DER ACTIVA</b>	<b>1.071.305.913,59</b>	<b>943.859.415,94</b>



<b>PASSIVA</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
<b>EIGEN VERMOGEN</b>	<b>993.571.679,76</b>	<b>891.555.593,50</b>
<b>Kapitaal</b>	<b>723.750,00</b>	<b>723.750,00</b>
Geplaatst kapitaal	723.750,00	723.750,00
<b>Herwaarderingsmeerwaarden</b>	<b>36.937.424,94</b>	<b>40.193.053,12</b>
<b>Reserves</b>	<b>5.960.334,90</b>	<b>2.704.706,72</b>
Wettelijke reserve	72.375,00	72.375,00
Beschikbare reserves	5.887.959,90	2.632.331,72
<b>Overgedragen winst (verlies) (+)/(-)</b>	<b>17.868.478,37</b>	<b>24.738.803,23</b>
<b>Kapitaalsubsidies</b>	<b>932.081.691,55</b>	<b>823.195.280,43</b>
<b>Vorzieningen en uitgestelde belastingen</b>	<b>2.456.000,00</b>	<b>1.645.000,00</b>
Grote herstellings- en onderhoudswerken	2.456.000,00	1.645.000,00
<b>SCHULDEN</b>	<b>75.278.233,83</b>	<b>50.658.822,44</b>
<b>Schulden op meer dan één jaar</b>	<b>254.461,24</b>	<b>194.771,32</b>
Overige schulden	254.461,24	194.771,32
<b>Schulden op ten hoogste één jaar</b>	<b>74.262.380,27</b>	<b>49.836.057,35</b>
Handelsschulden leveranciers	64.702.733,93	41.931.308,82
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	9.168.693,15	7.513.795,34
Overige schulden	390.953,19	390.953,19
<b>Overlopende rekeningen</b>	<b>761.392,32</b>	<b>627.993,77</b>
<b>TOTAAL DER PASSIVA</b>	<b>1.071.305.913,59</b>	<b>943.859.415,94</b>

<b>RESULTATENREKENING</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>
<b>Bedrijfsopbrengsten</b>	<b>111.529.578,93</b>	<b>115.831.301,64</b>
Omzet	22.434.077,90	23.352.023,82
Andere bedrijfsopbrengsten	89.095.501,03	92.479.277,82
<b>Bedrijfskosten</b>	<b>143.707.292,78</b>	<b>127.500.246,62</b>
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	134.706,85	83.034,22
Diensten en diverse goederen	64.132.698,96	57.184.823,86
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	51.332.370,64	47.726.077,33
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	24.736.713,82	21.703.272,33
Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen: terugnemingen	-6.714,43	496.352,17
Voorzieningen voor risico's en kosten: toevoegingen (bestedingen en terugnemingen)	811.000,00	-955.000,00
Andere bedrijfskosten	2.566.516,94	1.261.686,71
<b>Bedrijfsverlies</b>	<b>-32.177.713,85</b>	<b>-11.668.944,98</b>
Financiële opbrengsten	22.900.126,54	20.067.442,84
Financiële kosten	466.853,49	1.648.161,14
<b>Winst (Verlies) uit de gewone bedrijfsuitoefening voor belasting</b>	<b>-9.744.440,80</b>	<b>6.750.336,72</b>
<b>Uitzonderlijke opbrengsten</b>	<b>4.639.497,80</b>	<b>3.502.430,90</b>
<b>Uitzonderlijke kosten</b>	<b>1.765.381,86</b>	<b>3.480.634,13</b>
Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	1.578.883,78	2.825.857,96
Andere uitzonderlijke kosten	186.498,08	654.776,17
<b>Winst (verlies) van het boekjaar</b>	<b>-6.870.324,86</b>	<b>6.772.133,49</b>
<b>Te bestemmen resultaat van het boekjaar</b>	<b>-6.870.324,86</b>	<b>6.772.133,49</b>
<b>Overgedragen winst (verlies) van het vorige boekjaar</b>	<b>24.738.803,23</b>	<b>17.966.669,74</b>
<b>Over te dragen winst (verlies)</b>	<b>17.868.478,37</b>	<b>24.738.803,23</b>





Oostdijk 110  
2830 Willebroek  
tel 03 860 62 11  
fax 03 860 63 00  
info@wenz.be  
www.wenz.be