



2009 JAARBOEK



Waterwegen en Zeekanaal NV  
weg van water



## Colofon

Verantwoordelijke uitgever: Waterwegen en Zeekanaal NV,  
ir. Leo Clinckers, gedelegeerd bestuurder, Oostdijk 110, 2830 Willebroek,  
tel. 03 860 62 11, fax 03 860 63 00, info@wenz.be  
Grafisch ontwerp: [www.impuls-reclame.be](http://www.impuls-reclame.be)  
Fotografie: Luc Daniëls  
Wettelijk depotnummer: D/2010/3241/195  
Uitgave: mei 2010

# Inhoud

Voorwoord . . . . .	5
Van wal met W&Z . . . . .	9
<b>Kerntaken Waterwegen en Zeekanaal NV geïllustreerd met projecten</b>	
Stimuleren watergebonden transport . . . . .	19
Waterbeheersing . . . . .	31
Leven op en langs de waterweg. . . . .	37
<b>Bijlagen</b>	
Balans	
Activa . . . . .	44
Passiva. . . . .	45
Resultatenrekening . . . . .	47



*Jachthaven Klein-Willebroek, oude kanaalarm Zeekanaal Brussel-Schelde*

# Voorwoord

Dit jaarboek geeft een overzicht van de activiteiten van Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) in 2009.

Vijf jaar lang waren de waterwegen die W&Z beheert samen goed voor het transport van ongeveer 33 miljoen ton. Die erg hoge tonnage daalde in 2009 echter tot 29 miljoen ton of 12,9 procent minder dan in 2008. De verklaring voor deze daling is uiteraard de economische crisis die ons land trof en nog altijd treft. De trafiekcijfers van W&Z worden in hoge mate bepaald door de maritieme overslag in de zeehavens van Antwerpen en Gent, waar de trafieken met respectievelijk 16,7 en 21 procent fors daalden. Dit had onvermijdelijk een weerslag op de trafieken bij W&Z. Intussen is er sprake van een zeker herstel, maar het blijft afwachten of dat zich ook in de cijfers zal vertalen. W&Z hoopt het van harte.

W&Z blijft in elk geval investeren in het wegwerken van missing links, het herbouwen van sluizen en stuwen, het baggeren en onderhouden van de waterwegen en het bouwen van kaaimuren. De Vlaamse regering wil dat Vlaanderen zich in de toekomst nog meer als logistieke draaischijf van Europa profileert en de waterwegen spelen daarin een belangrijke rol. De inspanningen

om ze te optimaliseren moeten nu dan ook worden volgehouden. Eenmaal de huidige crisis bezworen, wil W&Z klaarstaan om deze doelstelling van het project Vlaanderen in Actie mee te realiseren.

Een van de blikvangers van 2009 was ongetwijfeld de ingebruikname van de Tweede Scheldebrug tussen Bornem en Temse. Deze brug maakte immers een eind aan tientallen jaren fileleed. De opening van de tweede sluis van Evergem, de grootste binnenvaartsluis van ons land, schroefde de wachttijden van de schepen drastisch terug. Met het afbreken van de oude Boulevardbrug in Willebroek werkte W&Z ook dé flessenhals voor de scheepvaart op het Zeekanaal Brussel-Schelde weg. De nieuwe Boulevardbrug is al sinds eind 2008 toegankelijk voor het wegverkeer. In 2009 is de vijfde en laatste fase van de Leiewerken in Kortrijk begonnen. Uitermate belangrijk, want in het Seine-Scheldeproject is de Leie de primaire verbindingssas met Parijs en de havens aan de Seinemonding. In dit kader werd de Collegebrug ingehuldigd en werd gewerkt aan de nieuwe Noordbrug die de Gerechtshofbrug vervangt.

W&Z creëert ook vestigingsmogelijkheden voor nieuwe watergebonden bedrijven. In 2009 ondernam W&Z belangrijke stappen om 't Eilandje van Zwijnaarde op termijn gedeeltelijk als watergebonden terrein in te richten. Hetzelfde geldt voor het bedrijventerrein Woestijne aan het Kanaal Gent-Brugge te Aalter. Verder keurde Vlaanderen sedert 1998 al ruim 140 PPS-aanvragen goed voor de bouw van tot voor 80 procent door de overheid gefinancierde laad- en losinstallaties. Begin 2009 was de helft van die installaties operationeel, waardoor ruim 3,3 miljoen vrachtwagenritten werden vermeden, waarvan bijna 700 000 in 2008.

W&Z werkte ook verder aan het telematicaproject dat de scheepvaart een vlottere en veiligere service moet bieden. Acht bruggen en vier sluizen op het Kanaal Leuven-Dijle en zeven bruggen op het Zeekanaal Brussel-Schelde worden nu vanuit twee centrale verkeersposten bediend. Ook enkele innovatieve projecten kregen in 2009 verder vorm. Zo werden steunmaatregelen ingevoerd voor de modernisering en het gebruik van kleine schepen. De Vlaamse regering zette ook het licht op groen voor een steunmaatregel voor palletvervoer over het water.

Het verdrag tussen Vlaanderen en Nederland integreerde het geactualiseerde Sigmaphan in de langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium. In 2009 kwamen de werken voor de aanleg van het gecontroleerd overstromingsgebied Kruikebeke-Bazel-Rupelmonde op kruissnelheid. Tegen 2011 moet dit gebied van ruim 600 hectare operationeel zijn. W&Z realiseerde vorig jaar een deel van de ringdijk en de uit- en inwateringssluizen van de Kruikebeekse polder. Om dit grootse project aan lokale bewoners en andere belangstellenden voor te stellen, organiseerde W&Z in het najaar een succesvolle Open Werfdag. Voor de realisatie in de komende jaren van tal van andere projecten van het Sigmaphan verzette W&Z heel wat voorbereidend werk en organiseerde ze het overleg. De grootschalige manier waarop W&Z de Schelde weer ruimte geeft, de scheepvaart verzekert en tegelijk het gebied met behoud of versterking van de natuurwaarden tegen overstromingen beveiligd, is absoluut uniek. Het project Hedwige-Prosper-

polder is intussen het verst gevorderd. Er werd een zandstock aangelegd en in 2010 zette W&Z de ontpolderingswerken voort. Door de getijdenwerking zal nadien een landschap van slikken en schorren ontstaan. In het voorjaar 2009 maakte het grote publiek ook kennis met het voorontwerp van het Masterplan voor de heraanleg van de Antwerpse Scheldekaaien. Het definitieve ontwerp zal worden uitgewerkt op basis van verdere studies en inspraak- en participatiemomenten. Een belangrijk onderdeel ervan is de waterkering die W&Z, in het kader van het geactualiseerde Sigmaphan, met zowat 90 centimeter moet verhogen.

Ook in 2009 bevorderde W&Z het recreatieve gebruik van de waterwegen.

Mooie voorbeelden hiervan zijn het uitbaggeren van het Kanaal Ieper-IJzer voor de pleziervaart, het heropenen van de veerdienst Wintam-Rupelmonde en het realiseren van een fietsers- en voetgangersbrug over de Bergenvaart in Veurne.

Een promotionele blikvanger was het uiterst geslaagde symposium "Weg van Water" in Brussel.

W&Z wil een performante organisatie met tevreden medewerkers zijn. Ook aan de realisatie van die ambitie werd vorig jaar weer flink gewerkt. Samengevat zette ons agentschap in 2009 de nodige stappen om verder uit te groeien tot een betrouwbare en efficiënte partner.

Albert Absillis  
Voorzitter





*Veerboot Stephanie te St-Amands*



# Van wal met W&Z

Waterwegen en Zeekanaal NV beheert de waterwegen in het westen en het centrum van Vlaanderen 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 de gesprekspartner voor alle watergebonden activiteiten in het 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 een van de meest uitgebreide en dichte waterwegennetten van de wereld. Een belangrijke economische, recreatieve en landschappelijke troef die W&Z optimaal wil uitspelen.

De missie van W&Z is duidelijk: een duurzaam en dynamisch beheer van haar 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. Het verbeteren van de mobiliteit via de waterwegen: zie kerntaak 1.
2. Het waarborgen van de veiligheid en het beschermen van ons patrimonium tegen overstromingen: zie kerntaak 2.
3. Het bevorderen van het leven op en langs de waterwegen: zie kerntaak 3.
4. Het optimaliseren van de financiële positie van W&Z: zie bijlagen.



ALBERT ABSILLIS



KOEN ANCIAUX



JOHAN BEKE



LEO CLINCKERS



VEERLE DECONINCK



MARLEEN EVENEPOEL



GUY HUYBRECHTS



CATHY MACHARIS



LEO PEETERS



LISETTE TER WEE



JAAK TIELENS



ALBERT VANHOOF

## 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 aangeduid volgens artikel 29. De duur van het mandaat van de bestuurders bedraagt vijf jaar, behalve voor de gedelegeerd bestuurder voor wie de duur is gekoppeld aan het uitoefenen van het mandaat als leidend ambtenaar.

Op 1 maart 2010 was de raad van bestuur als volgt samengesteld:

### Voorzitter

ALBERT ABSILLIS, schepen Vilvoorde - provincieraadslid Vlaams-Brabant

### Ondervoorzitter

KOEN ANCIAUX, schepen/OCMW-voorzitter Mechelen

### Andere stemgerechtigde bestuurders

JOHAN BEKE, provincieraadslid, fractievoorzitter  
ir. LEO CLINCKERS, gedelegeerd bestuurder W&Z  
VEERLE DECONINCK, gemeenteraadslid Waregem  
MARLEEN EVENEPOEL, administrateur-generaal agentschap voor Natuur en Bos  
GUY HUYBRECHTS, afgevaardigd bestuurder Lamb Weston/Meijer  
prof. dr. CATHY MACHARIS, hoofddocent  
LEO PEETERS, burgemeester Kapelle-op-den-Bos



VITAL VERMIJLEN



RICHARD DE WINTER



ERIK PORTUGAELS



ERIC VAN DEN EEDE



ANN VERMORGEN



FRANS VISSER



ILSE HOET



TOM VAN LAERE



GRETA BERNAERS

LISETTE TER WEE, projectmanager  
 ir. JAAK TIELENS, gepensioneerd  
 ALBERT VANHOOF, inspecteur-generaal van Financiën  
 VITAL VERMIJLEN, gemeenteraadslid Bornem

**Niet-stemgerechtigde bestuurders**

RICHARD DE WINTER, algemeen secretaris ACOD  
 ERIK PORTUGAELS, raadgever van de voorzitter, gedelegeerd  
 bestuurder nv De Scheepvaart  
 ir. ERIC VAN DEN EEDE, algemeen directeur W&Z  
 ANN VERMORGEN, nationaal secretaris ACV  
 FRANS VISSER, secretaris VZW Waterwegen en Zeekanaal

**Secretaris**

ir. LEO CLINCKERS, gedelegeerd bestuurder W&Z

**Regeringsafgevaardigde**

ir. ILSE HOET\*, afdelingshoofd afdeling Haven- en Waterbeleid  
 TOM VAN LAERE, diensthooft dienst Begrotingszaken

\* Vervangt sedert 23 februari 2009 de heer Jozef Van Hoof aan wie  
 eervol ontslag is verleend.

**Plaatsvervangend regeringsafgevaardigde**

ir. GRETA BERNAERS, directeur Infrastructuur Havenbedrijf  
 Antwerpen



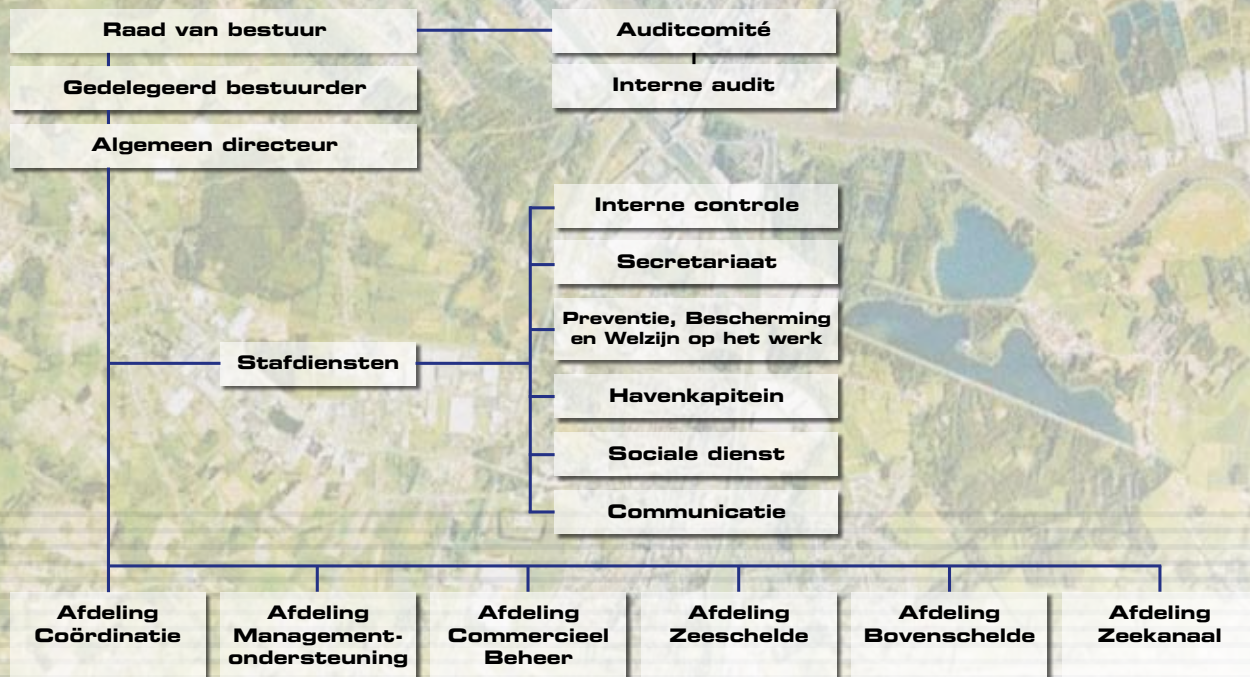
## Managementcomité

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.

Van links naar rechts:

ir. Agnes Peil, afdelingshoofd afdeling Bovenschelde  
ir. Johan Laurent, afdelingshoofd afdeling Zeekanaal  
Lut Verschingel, afdelingshoofd afdeling Commercieel Beheer  
Henk Jans, secretaris

Krista Maes, afdelingshoofd afdeling Coördinatie  
ir. Eric Van den Eede, algemeen directeur  
ir. Leo Clincckers, gedelegeerd bestuurder  
Heidi Van Praet, afdelingshoofd afdeling Managementondersteuning  
ir. Wim Dauwe, afdelingshoofd afdeling Zeeschelde







1.	Doortocht Kortrijk . . . . .	.21
2.	Tweede sluis en RIS Evergem . . . . .	. 22-23
3.	Tweede Scheldebrug Temse-Bornem . . . . .	. 23
4.	Nieuwe Boulevardbrug Willebroek . . . . .	. 23
5.	Centrale verkeerspost	
	a. Willebroek . . . . .	. 23
	b. Kampenhout . . . . .	. 23
6.	Willebroek-Noord . . . . .	. 25
7.	Bedrijventerrein Woestijne te Aalter. . . . .	. 26
8.	Bedrijventerrein Eiland Zwijnaarde . . . . .	. 26
9.	Scheldekaaien Antwerpen . . . . .	. 32
10.	Hedwige-Prosperproject. . . . .	. 33
11.	Gecontroleerd overstromingsgebied Kruikeke-Bazel-Rupelmonde . . . . .	. 33
12.	Ontdubbelde stuwen	
	a. Boven-Schelde-Asper . . . . .	. 35
	b. Boven-Schelde-Oudenaarde . . . . .	. 35
	c. Boven-Schelde-Kerkhove . . . . .	. 35
13.	Veerdienst Rupelmonde-Wintam . . . . .	. 38
14.	Gerenoveerde grafsite van Emile Verhaeren St.-Amands. . . . .	. 40







Kerntaken Waterwegen en Zeekanaal NV  
geïllustreerd met projecten



Noordbrug over de Leie te Kortrijk

An aerial photograph of a river meandering through a landscape. The river is a prominent, dark, winding feature. The surrounding area is a mix of green fields, some buildings, and infrastructure. The overall tone is somewhat muted and greenish.

# Kerntaak 1

Stimuleren watergebonden  
transport

Relatief goedkoop, energiezuinig, stipt, veilig en milieuvriendelijk: de troeven van het watergebonden transport voor onze bedrijven en de hele samenleving zijn legio. Ook in 2009 deed W&Z er alles aan om de binnenvaart en short sea shipping als alternatief voor onze overvolle wegen nog aantrekkelijker te maken.

Onvermijdelijk had de economische crisis vorig jaar ook een impact op de binnenvaart en de watergebonden activiteiten. Voor het eerst in jaren was er sprake van een terugval. Het lijdt echter geen twijfel dat deze terugval slechts tijdelijk is. W&Z bleef dan ook volop investeren in goed onderhouden, gemoderniseerde vaarwegen die de binnenvaart nog efficiënter en veiliger maken.

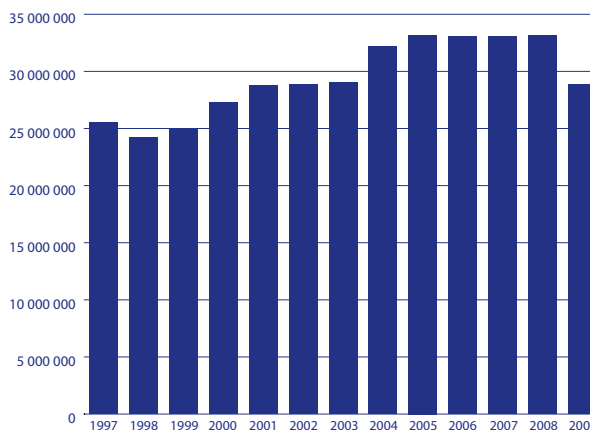
Als logistieke draaischijf van Europa kan Vlaanderen het zich eenvoudigweg niet veroorloven om zijn aandacht voor de binnenvaart en de watergebonden activiteiten nu te laten verslappen. Door de gronden langs de rivieren en kanalen die W&Z beheert dynamisch te exploiteren, blijft W&Z het watergebonden transport daarom actief stimuleren. W&Z wacht niet tot bedrijven belangstelling tonen, maar speurt zelf naar opportuniteiten en zet innovatieve projecten op, doorgaans in nauwe samenwerking met andere instanties. Dit jaarboek bewijst andermaal dat die aanpak loont.

## Crisis treft ook de binnenvaart

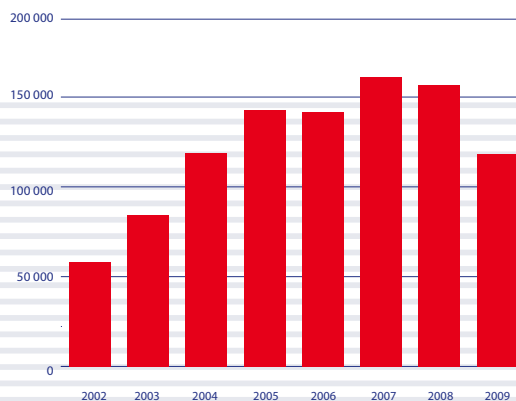
Op de waterwegen die W&Z beheert werden vorig jaar 29 miljoen ton goederen vervoerd, zowat 4 miljoen ton minder dan in de periode 2005-2008 en de eerste forse daling sinds 1998. De economische crisis keerde de stijgende trend abrupt om. De sterke terugval van de maritieme overslag in de zeehavens van Antwerpen en Gent, waar de trafieken met 16,7 en 21 procent daalden, had ook een impact op de cijfers van de binnenvaart. Alleen de haven van Zeebrugge kon positieve cijfers voorleggen. Door de gebrekkige ontsluiting van die zeehaven via het water kon de binnenvaart daar helaas niet van profiteren.

Het containervervoer liep met bijna 22 procent terug tot iets meer dan 1,3 miljoen ton. De terminals aan de waterwegen van W&Z losten of laadden slechts 118 515 standaardcontainers, bijna een

Vervoerde tonnage op W&Z-waterwegen  
1997-2009 (binnenvaart en zeevaart)



Aantal standaardcontainers gelost en geladen



kwart minder dan in 2008. De sluis van Evergem verwerkte met 14 miljoen ton ook in 2009 de grootste hoeveelheid goederen, maar leverde toch 2 miljoen ton in. Ook aan enkele andere sluisen noteerde W&Z een forse terugval. Wintam verloor ruim 17 procent. Duffel, Merelbeke en de Dammepoortsluis boerden met ruim 19 procent achteruit. Tijdens onderhoudswerken in juni aan de sluis van Kerkhove op de Boven-Schelde, werd de Leie als alternatieve route richting Noord-Frankrijk gebruikt. Het goederenvervoer aan de sluisen van Menen en Sint-Baafs-Vijve werd daardoor positief beïnvloed.

Op het Kanaal Brussel-Charleroi daalde de trafiek met 32,7 procent. Vooral de aanvoer van staal, steenkool en aardgas liep terug. In december kelderde de trafiek bovendien door een technisch defect aan het Hellend Vlak van Ronquières. In absolute cijfers ging vooral de Ringvaart rond Gent achteruit. De trafiek daalde er met 1 969 474 ton. Ook op het Kanaal Brussel-Schelde (-1 952 238 ton), het Kanaal Gent-Brugge (-1 207 384 ton) en de Boven-Schelde (-1 109 389 ton) liepen de trafieken fors terug.

De impact van de crisis op de kleinere waterwegen bleef beperkt en sommige boekten zelfs winst. Het vervoer op de Dender steeg met bijna 10 procent en dat op het Kanaal Bossuit-Kortrijk met 16 procent. Uitschieters waren het Kanaal Plassendale-Nieuwpoort (+63 %) en het Kanaal Leuven-Dijle (+111 %), waar de massale afvoer van grond door baggerwerken de trafiek met bijna 216 664 ton deed stijgen.

## **W&Z drijft capaciteit verder op**

### **Seine-Schelde: internationale binnenvaartverbinding**

Het project Seine-Schelde moet uitmonden in een Europese binnenvaartverbinding voor schepen tot 4 500 ton tussen de bekken van de Seine en de Schelde. Voor W&Z komt dit vooral neer op een verhoging van de capaciteit van de waterwegen tussen Wervik en Gent door de vaarweg te verruimen en te verdiepen, bruggen



*Schepen op de Leie*

te verhogen of te vervangen, nieuwe sluisen te bouwen en passeerstroken aan te leggen voor eenrichtingsverkeer van grote duwkonvoeien. Het project omvat ook een luik rivierherstel en W&Z legde intussen op verschillende plaatsen langs de Leie natuurvriendelijke oevers aan. Volgens afspraak betaalt de Europese Unie een vijfde van de kosten. Voor de prestaties van W&Z tot eind 2009 heeft Vlaanderen nu recht op ruim 2 miljoen euro aan subsidies. 2010 wordt een belangrijk jaar voor het binnenvaartluik. In maart starten dan immers de werken op het Noordervak van de Ringvaart om Gent.

### **Doortocht Kortrijk: laatste fase aangevat**

In 2009 startte W&Z met de vijfde en laatste fase van de moderniseringswerken aan de Leie in Kortrijk. Het project maakt de Leie overal bevaarbaar voor schepen tot 1 350 ton. In deze fase wordt de Leie ter hoogte van de IJzerkaai verbreed. Daartoe bouwde W&Z vorig jaar eerst 220 meter kaaimuur. In september werd de nieuwe Collegebrug in dienst genomen. Ook de werken aan de Noordbrug schoten goed op. In 2010 start de afdeling Bovenschelde met de afbraak van de Budabrug en de bouw van een nieuwe brug. Tegen midden 2012 zal alles rond zijn. Het belangrijkste knelpunt voor de scheepvaart van en naar Frankrijk is dan helemaal weggewerkt.

### Seine-Schelde West: goed verbonden

De binnenvaart neemt amper twee procent van de Zeebrugse haventrafiek voor zijn rekening. Geen wonder, want de binnenvaartverbinding met deze zeehaven is ronduit slecht. Daardoor kon de binnenvaart bijvoorbeeld niet profiteren van de goede prestaties van Zeebrugge in 2009. W&Z onderzoekt daarom de mogelijkheid om deze zeehaven beter te ontsluiten via het Afleidingskanaal van de Leie, beter bekend als het Schipdonkkanaal. Hiermee zou ook Zeebrugge volwaardig kunnen worden ingeschakeld in het Trans-Europees Netwerk voor de binnenvaart. In 2009 rondde W&Z de studies af en werd een eerste ontwerp van plan-MER ingediend. Eind december werd dit ontwerp afgekeurd. Het zal nu worden herzien en bijgestuurd.

### Tweede sluis Evergem: met volle kracht vooruit

Op 3 juni 2009 werd de tweede sluis van Evergem officieel in dienst genomen. De nieuwe sluis, die vlak naast de oude ligt, is 230 meter lang en 25 meter breed. Daarmee is dit meteen de grootste binnenvaartsluis van ons land, groot genoeg voor het schutten van vier schepen van klasse IV of twee tweebaksduwstelen klasse Vb. Ook al draaide de oude sluis al enkele jaren dag en nacht op volle toeren, toch liepen de wachttijden nog altijd hoog op. Geen wonder, want de trafiek steeg spectaculair. W&Z werkte dit knelpunt nu weg en realiseerde hiermee een belangrijk onderdeel van het project Seine-Schelde. De werkzaamheden werden opgedeeld in vier grote aanbestedingen: de bouw van de kaaimuren, de burgerlijke bouwkunde van de sluis, de deuren en de elektromechanica én het nieuwe bedieningsgebouw. Samen goed voor een investering van bijna 33 miljoen euro.



*Versassing in de tweede sluis van Evergem*

### RIS-Evergem: voor alle zekerheid

De twee sluizen van Evergem worden voortaan de klok rond bediend vanuit een gloednieuw, fraai vormgegeven bedieningsgebouw. Maar ook de mensen van de River Information Services of RIS nemen er hun intrek. Deze dienst vervult een meervoudige opdracht op het vlak van waterbeheer en scheepvaartbegeleiding en treedt bij calamiteiten op als crisis- en informatiecentrum. In 2010 stelt RIS-Evergem voor het eerst digitale vaarkaarten ter beschikking van de schippers. Een ander nieuw systeem zal zowel W&Z als nv De Scheepvaart toelaten om schippers snel en accuraat te informeren over calamiteiten en waterstanden.

### Tweede Scheldebrug: Temse en Bornem herademen

Vrijdag 29 mei 2009 werd de Tweede Scheldebrug tussen Temse en Bornem feestelijk geopend. Automobilisten moesten wel nog twee dagen geduld oefenen, want eerst kreeg iedereen de kans om op de brug te kuieren en het kunstwerk in alle rust te bewonderen. De nieuwe brug maakt een eind aan jarenlang fileleed op de N16. Het project, goed voor een investering van 27,5 miljoen euro, omvatte ook de bouw van een nieuwe loskade voor het overslagbedrijf Belgomine/Van Riet en de aanleg van een nieuwe jachthaven voor de Koninklijke Temse Watersportvereniging. In de zomer van 2009 werd de elektromechanica van de oude brug aangepast en afgestemd op die van de nieuwe. In dezelfde periode werd de oude brug tijdelijk afgesloten, zodat nog enkele wegwerkzaamheden op beide oevers konden worden uitgevoerd. Na het bouwverlof ten slotte, startte de aanleg van de aansluitingsweg tussen het Stationsplein en de Scheldekaaien in Temse. Tegen 2011 zal ook dit laatste onderdeel van het totaalproject zijn afgerond.

### Nieuwe Boulevardbrug: oudste nu ook afgebroken

In 2008 werd de nieuwe Boulevardbrug over het Zeekanaal Brussel-Schelde in Willebroek geopend. Doordat zowel de doorvaartbreedte als de doorvaarthoogte groter zijn, kunnen de meeste schepen nu gewoon doorvaren. Vroeger stond de brug gemiddeld één keer per uur open. Nu is dat hooguit twee keer per dag. Een goede zaak voor de scheepvaart én het drukke verkeer op de N177. Na een ernstige aanvaring in 1999 werd de meest recente van de twee oude Boulevardbruggen al afgebroken. Tien jaar later was nu ook de oudste aan de beurt. Delen van de arduinen versieringen aan de bruggenhoofden krijgen een ereplaats in de buurt van de nieuwe Boulevardbrug. In 2009 startte W&Z ook met de aanleg van het rondpunt tussen de Rupel en het Zeekanaal. Door problemen met de ondergrond en de strenge winter liepen de werken vertraging op. De voltooiing ervan is nu voorzien vóór het bouwverlof van 2010.

### Telematica: afstandsbediening rendeert

Zowel op het Zeekanaal Brussel-Schelde als op het Kanaal Leuven-Dijle werkte W&Z verder aan het telematicaproject. Op het Zeekanaal worden de Hefbrug van Vilvoorde, de Willemsbrug, de Humbeeksasbrug, de Brielenbrug, de Ringbrug, de Victor Dumonbrug en de nieuwe Boulevardbrug nu allemaal vanuit de centrale bedieningspost in Willebroek bediend. Alle sluizen en bruggen op het Kanaal Leuven-Dijle, met uitzondering van de sluis van het Zennegat in Mechelen, worden nu vanuit Kampenhout bediend. Die afstandsbediening maakte het mogelijk om in te gaan op de vraag van verschillende bedrijven om de bedieningstijden uit te breiden. De gemiddelde reisduur van Mechelen naar Leuven en omgekeerd werd bovendien zowat 45 minuten korter. Het telematicaproject is dus zonder meer een goede zaak voor de scheepvaart en de watergebonden bedrijven. Aan enkele kunstwerken bracht W&Z overigens ook nieuwe led-signalisatieborden aan waarmee ze het wegverkeer realtime kan informeren over werken of defecten.

## W&Z zet bedrijfszekerheid voorop

### Boven-Schelde: van opknapbeurt tot modernisering

Het is druk op de Boven-Schelde. Zo druk dat de bijna negentig jaar oude sluisen van Oudenaarde, Asper en Kerkhove de trafiek nauwelijks kunnen behappen. Door slijtage laten ze het bovendien regelmatig afweten, met lange wachttijden tot gevolg. In 2008 voerde W&Z herstellingswerken uit aan de sluis van Asper en in 2009 kreeg de sluis van Kerkhove een grondige opknapbeurt. De sluis werd op zaterdag 13 juni 2009 leeggepompt. Nog dezelfde dag verwijderde W&Z de sluisdeuren en plaatste ze needschuiven.

Een week later was de sluis opgeknapt en weer helemaal operationeel. Van de scheepvaartonderbreking maakte W&Z meteen gebruik om ook een sluisdeur in Oudenaarde te herstellen, terwijl Franse collega's over de grens gelijkaardige werkzaamheden uitvoerden. Inmiddels wordt onderzocht of het niet beter is om de drie sluisen de komende jaren gewoon door nieuwe, moderne sluisen te vervangen. De maatschappelijke kosten-batenanalyse loopt en de resultaten worden midden 2010 verwacht.





## Baggerwerken: voor meer diepgang

Ook in 2009 werden op de waterwegen van W&Z heel wat baggerwerken uitgevoerd. Zo zorgt W&Z ervoor dat onze vaarwegen goed en veilig bevaarbaar blijven voor schepen met de maximaal toegelaten diepgang. De belangrijkste baggerwerken worden dan ook uitgevoerd op de grote waterwegen, zodat het watergebonden transport er vlot kan verlopen. Vorig jaar pakte W&Z echter opnieuw ook delen van enkele kleinere waterwegen aan die alleen voor de pleziervaart en/of het toeristisch passagiersvervoer belangrijk zijn, zoals de Toeristische Leie, de Dender en het Kanaal Ieper-IJzer. Hoewel de meeste baggerwerken in de eerste plaats worden uitgevoerd met het oog op de scheepvaart, dragen ze ook bij tot de waterbeheersing. Dichtgeslibde rivieren en kanalen voeren het water immers minder goed af, waardoor het peil sneller stijgt en het risico op schade door overstromingen toeneemt. Met de onderhoudsbaggerwerken op de Schelde sloeg W&Z vorig jaar twee vliegen in één klap. De werken leverden immers meteen ook een groot deel van de gigantische hoeveelheden zand op die nodig zijn voor de aanleg van de nieuwe ringdijk van het Hedwige-Prosperproject.

## W&Z stimuleert watergebonden activiteiten

### Willebroek-Noord: goed en wel op schema

Voor de ontsluiting van de bedrijventerrein Willebroek-Noord zitten de werken op schema. Samen met een hele reeks partners ontwikkelt W&Z hier 60 hectare bedrijventerrein. De zone langs het Zeekanaal Brussel-Schelde is voorbehouden voor watergebonden bedrijven. De rotonde aan de kant van Willebroek is intussen klaar, net zoals een van de voorziene fietstunnels. In het voorjaar van 2010 starten de werken aan de omgevende wegenis en de tweede fietstunnel. Voor het rondpunt aan de kant van Puurs lopen de ontgeningsprocedures.



### Woestijne: vruchtbare bodem voor duurzaam ondernemen

In Aalter, op de rechteroever van het Kanaal Gent-Oostende, ontwikkelt W&Z een watergebonden bedrijventerrein van 25 hectare. Eind 2007 tekende W&Z hiervoor al een aankoopakte met de gemeente, maar door problemen met een pachter werd W&Z pas in juni 2009 effectief eigenaar van de site. Op 1 september startte het archeologisch vooronderzoek dat 3,5 maanden in beslag nam. Het werd gevolgd door machinale archeologische opgravingen op sommige delen van het terrein die eveneens enkele maanden zullen duren. Goede afspraken met de uitvoerder ervan laten echter toe om de infrastructuurwerken nog tijdens de opgravingen op te starten. Daardoor zullen zich hier al in 2011 de eerste bedrijven kunnen vestigen. Door zijn ligging aan het kanaal én de nabijheid van de E40 is Woestijne perfect ontsloten. Een ideale site voor overslag en andere watergebonden activiteiten. Aan de overkant van het kanaal ligt bovendien al een groot en gedeeltelijk watergebonden ontwikkeld industrieterrein. In het oostelijk deel voorziet W&Z een regionaal overslagcentrum voor bedrijven die geen eigen kaaimuur hebben. Alle bedrijven zullen worden voorzien van groene stroom, zodat Woestijne een klimaatneutraal bedrijventer-



rein wordt. Een retentiebekken en brede groene buffers zullen het duurzame karakter van de site nog versterken. Woestijnegoed, de oude hoeve, wordt gerestaureerd en krijgt een nieuwe functie die aansluit bij de activiteiten op het bedrijventerrein.

### Eiland Zwijnaarde: slim logistiek park

In samenwerking met de provincie Oost-Vlaanderen, de stad Gent en enkele andere partners ontwikkelt W&Z in Zwijnaarde een nieuw en duurzaam regionaal bedrijventerrein met een totale oppervlakte van 59 hectare, waarvan ongeveer 35 hectare zal worden uitgegeven. Het terrein wordt begrensd door de Ringvaart rond Gent, de Boven-Schelde en de oude Scheldetijarm, zodat het als het ware een eiland vormt. De E40 verdeelt dit eiland in een noordelijk en een zuidelijk gedeelte die door onderdoorgangen met elkaar zullen worden verbonden. Het terrein is aangesloten op een recreatief en functioneel fietsnetwerk en zal ook goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. De site wordt ontwikkeld als een slim logistiek park in een aantrekkelijke, groene omgeving. Ruim 18 hectare is gereserveerd voor zoveel mogelijk watergebonden logistieke en gemengde bedrijvigheid met een regionale uitstraling. Eind 2009 werd gestart met de sanering en ophoging van het zuidelijk deel. De opening van het terrein is voorzien voor 2014.

### W&Z verruimt zijn horizon

#### Weg van water: binnenvaart stuwt Vlaanderen vooruit

Op 16 april 2009 organiseerde W&Z in het Hendrik Consciencegebouw te Brussel het symposium "Weg van Water". Liefst 23 sprekers en panelleden uit verschillende sectoren zakten af naar Brussel om onder ruime belangstelling te luisteren en mee te discussiëren. De slottoespraak werd uitgesproken door Vlaams minister Hilde Crevits. Als kers op de taart reikte Vlaams minister-president Kris Peeters de Filips de Goede prijs uit aan het echtpaar Patrick Hermans en Christiane Troch. Tussen april 2008

en februari 2009 transporteerden zij via de estuaire containervaart tussen Zeebrugge en het hinterland ruim 24 000 containers, goed voor een besparing van 15 000 vrachtwagenritten. Prof. dr. Eddy Van de Voorde vat de resultaten van het symposium samen in een vijftal conclusies. Eerst en vooral is duidelijk dat de binnenvaart van groot strategisch belang is om de doelstellingen van het project Vlaanderen in Actie te realiseren. Om tegen 2020 tot de top vijf van de Europese regio's te behoren, blijft verder investeren in de binnenvaart absoluut noodzakelijk. Aangezien de middelen beperkt zijn, moet de binnenvaartsector zelf initiatieven nemen en innovatieve financiële voorstellen aandragen. De binnenvaart mag zich zeker niet defensief opstellen. Hoe beter de economie

draait, hoe beter voor alle transportmodi. Naarmate de congestie van het wegvervoer toeneemt, valt de maatschappelijke kosten-batenanalyse van investeringsprojecten steeds gunstiger uit voor de binnenvaart. Ten slotte wijst de auteur erop dat de binnenvaartsector de voorbije jaren een uiterst dynamische indruk maakt. Hij besluit: "Dynamisme en initiatieven leggen de basis voor toekomstige commerciële successen. Met die mentaliteit kan het niet fout gaan!"



*Dynamische binnenvaart: bedieningsgebouw 2<sup>de</sup> sluis Evergem*

## W&Z onderzoekt en innoveert

### Containerkraanschip: nieuwe overslagtechniek voor de binnenvaart

Samen met nv De Scheepvaart onderzocht W&Z de mogelijkheid om op de Vlaamse vaarwegen een containerkraanschip in te zetten. In 2006 werd in Nederland een dergelijk schip met een laadvermogen van 2 200 ton in de vaart gebracht. Een goede zet, zo blijkt. Het schip is uitgerust met een kraan en kan zelfstandig tot 20 containers per uur laden of lossen. Het ei van Columbus voor bedrijven met een beperkt containervolume dat investeren in een eigen kaakraan niet verantwoordt. Vlaanderen kiest wel voor een kleiner kraanschip met een laadvermogen van 1 350 ton of een capaciteit van 48 tot 96 standaardcontainers bij 2 tot 4 lagen. Een dergelijk schip kan immers ook op kleinere waterwegen worden ingezet en heeft daardoor een bereik van ruim de helft van de Vlaamse vaarwegen. Een haalbaarheidsstudie wees intussen uit dat de nood aan een Vlaams kraanschip groot is en de belangstelling navenant. Als de maatschappelijke kosten-batenanalyse die nu loopt gunstig uitvalt, kan dit schip al begin 2012 in de vaart worden gebracht. Het zal dan 6 dagen per week gedurende

50 weken per jaar dag en nacht worden geëxploiteerd. Intussen kan het huidige Nederlandse kraanschip al in Vlaanderen worden ingezet. Het succes ervan zette Nederland er in juni 2009 immers toe aan om een tweede, nog groter containerkraanschip in de vaart te nemen.

### Estuaire vaart: 50 000 uitgespaarde vrachtwagenritten

Gezien de beperkte verbinding van de havens van Zeebrugge en Oostende met het binnenvaartnetwerk, besloot de Vlaamse regering in 2006 om met forse subsidies de estuaire vaart tussen de kustzeehavens, het Vlaamse hinterland en het Rijnbekken te stimuleren. De subsidies omvatten zowel een investerings- als een exploitatietoelage. Er werden drie dienstverleners geselecteerd, samen goed voor een capaciteit van 920 standaardcontainers. De drie estuaire schepen kwamen in de loop van 2008 in de vaart. Ondanks de economische crisis vervoerden zij in 2009 bijna 70 000 containers die in aanmerking kwamen voor subsidiëring. Zonder de sterk gedaalde tarieven van het wegtransport en de hogere subsidies voor het spoor waren dat er ongetwijfeld nog veel meer geweest. Niettemin werden vorig jaar ongeveer 50 000 vrachtwagenritten uitgespaard.

### Innovative Inland Navigation: transnationaal project

Een van de doelstellingen van het Flanders Inland Shipping Network (FISN) is het optimaliseren en stimuleren van het gebruik van de kleinere waterwegen. Zowel de binnenvaartsector als de verladers signaleren echter dat er een tekort dreigt aan kleine schepen die op deze vaarwegen kunnen worden ingezet. W&Z ontwikkelde daarom het projectvoorstel Innovative Inland Navigation, kortweg INLANAV. Dit project biedt een gemeenschappelijk en synergetisch platform aan drie nieuwe concepten. Het eerste is een project van het Steunpunt Goederenvervoer, waarbij duwbakken van de grootte van een schip van het type Kempenaar worden gekoppeld en geduwd door een duwboot. De duwbakken kunnen autonoom varen met behulp van een elektrische motor. Het



tweede concept is Q-Barge, een project van Research Small Barges bv. Het gaat hier om een nieuw type standaardschip zonder woonruimte dat is uitgerust met een computergestuurd navigatiesysteem en een geautomiseerd overslagsysteem. Op grotere waterwegen kunnen twee tot vier Q-Barges worden gekoppeld. Shipco, ten slotte, is gebaseerd op aangepaste spitsen, uitgerust met een eigen motor. Zij zouden vooral worden ingezet voor de trafiek vanuit de Franse zeehavens. Ze varen eerst gekoppeld en daarna autonoom op de kleine Franse kanalen. Deze drie concepten kunnen het aanzienlijk economisch potentieel van de kleinere waterwegen van Noordwest-Europa aanboren en boven-

dien het beroep van schipper voor jonge starters weer aantrekkelijk maken. INLANAV moet aantonen dat dergelijke schepen de volledige vrachtmarkt kunnen bedienen, onderzoeken hoe de concepten kunnen worden geoptimaliseerd en de transregionale stromen faciliteren door aan te geven hoe de bemannings- en exploitatiereglementen beter op elkaar kunnen worden afgestemd. Samen met de Vlaamse partners nv De Scheepvaart en Universiteit Antwerpen diende W&Z als projectleider INLANAV in bij Interreg IVB. Begin december keurde Europa het project goed en werd een belangrijke EFRO-subsidie toegekend.



Het estuair schip Deseo



An aerial satellite-style image showing a river winding through a lush green landscape. The river is a prominent brownish line that curves and meanders across the terrain. In the upper right, there are some buildings and structures, possibly a small town or farmstead. The overall scene is a mix of natural vegetation and human-made structures.

# Kerntaak 2

## Waterbeheersing

Overstromingen monden niet meer automatisch uit in nieuwe, hogere dijken of in de kanalisering van natuurlijke waterwegen. Het integraal waterbeheer van W&Z respecteert de band tussen waterweg en natuur. W&Z mikt niet langer op het tot elke prijs voorkomen van overstromingen, maar op het voorkomen van schade en menselijk leed.

Computermodellen die het gedrag van onze waterwegen nauwkeurig simuleren, laten toe om het risico op schade in kaart te brengen en de juiste maatregelen te treffen. De inrichting van een overstromingsgebied blijkt dan vaak efficiënter te zijn dan de bouw van nieuwe, hogere dijken. De rivier laat zich niet in een keurslijf persen. Op termijn is ruimte voor de rivier, gecombineerd met hogere waterkeringen waar dat echt nodig is, de beste oplossing.

Dat is meteen ook de filosofie van het geactualiseerde Sigmaplan, de opvolger van het plan dat na de watersnood van januari 1976 werd opgesteld. Dit plan moet het Zeescheldebekken beschermen tegen stormvloed van de Noordzee. De uiteindelijke doelstelling is en blijft een hoog en duurzaam maatschappelijk en economisch verantwoord veiligheidsniveau. Een groot deel van het Sigmaplan is intussen volledig of gedeeltelijk gerealiseerd. In dit jaarboek zoomt W&Z in op enkele van de belangrijkste realisaties in 2009 en blikte ze af en toe al even vooruit.

## Aarde aan de dijken

Het oorspronkelijke Sigmaplan van 1977 voorzorg in een verhoging en versteviging van de dijken in het Zeescheldebekken. Intussen werd al liefst 512 kilometer dijk op Sigmahoogte gebracht. Vorig jaar pakte W&Z opnieuw enkele kilometers waterkeringen aan. Tegen 2015 moet het volledige dijkennetwerk zijn afgewerkt.

De bijna honderd jaar oude waterkering van de Afleidingsdijle in Mechelen vertoont verzakkingen. W&Z vernieuwt die waterkering in drie fasen. De eerste twee fasen, samen goed voor zowat 600 meter, zijn nu afgewerkt. Daardoor kan de stad Mechelen starten met de herinrichting van de Keldermansvest. Intussen



*De Scheldekaaien te Antwerpen*

maakt W&Z werk van de derde fase, een stuk van circa 135 meter langs de Frans Halsvest.

W&Z vernieuwde ook de Scheludedijk in Sint-Amands en renoveerde meteen ook het praalgraf van Emile Verhaeren en de omgeving ervan. Ook in Schellebelle en meer stroomopwaarts in Wetteren, Melle en Gentbrugge brengt W&Z de dijken op Sigmahoogte. Aan Polderstad Hoboken verhoogt W&Z de dijk over een lengte van 2 kilometer met zowat 90 centimeter. De kruin van de dijk wordt er 7 meter breed. Een waterkerende damwand laat toe om de bestaande scheepshellingen te behouden. Zo blijft het mogelijk om er schepen te water te laten.

## Laat de Scheldekaaien bloeien

De brede Antwerpse kaaien op de rechteroever van de Schelde vormen vandaag op veel plaatsen een barrière tussen de stad en de stroom. De geplande herinrichting van de 6 kilometer Scheldekaaien zal de band tussen de stad en het water nauwer aanhalen. Tegelijk wordt de oude kaaimuur gestabiliseerd en zal een nieuwe en hogere waterkering, die de huidige betonnen muur vervangt, de stad ook beter tegen het water beschermen.



Samen met de stad Antwerpen legde W&Z, als eigenaar van de Scheldekaaien, vorig jaar de laatste hand aan het voorontwerp van het Masterplan dat de kaaien weer tot bloei moet brengen. De “schoonste parkeerplaats van ‘t stad” verdient immers beter. In maart 2009, tijdens de Dagen van de Kaaien, werd het voorontwerp aan het grote publiek voorgesteld. Het werd alvast goed onthaald en intussen ligt een uitgewerkt plan op tafel.

Dit Masterplan, veruit het grootste Sigmaproject in een stedelijke context, zal de komende vijftien jaar worden uitgevoerd. Voor W&Z is de veiligheidsfunctie hier prioritair. W&Z houdt dan ook rekening met een stijging van de zeespiegel in de komende decennia en stemt de hoogte van de nieuwe waterkering erop af.

### **Internationaal getijdennatuurgebied**

Het Hedwige-Prosperproject zal het brakwatergetij 465 hectare extra speelruimte geven. Samen met het Verdrongen Land van Saefinghe vormt het gebied dan een uitgestrekt bekken dat de dynamiek van een stormgolf breekt. Een stevige ringdijk verzekert de veiligheid van het achterland.

Dit project haalde in 2009 vooral de pers toen de Nederlandse regering en de Tweede Kamer de afspraken met Vlaanderen over de ontpoldering van de Hertogin Hedwigepolder bevestigden, ondanks het verzet van een deel van de lokale bevolking. Intussen was W&Z echter al volop bezig met de bouw van de nieuwe ringdijk in de aangrenzende Prosperpolder. Tegen april was hiervoor al 250 000 m<sup>3</sup> zand aangevoerd. Half oktober arriveerde via de Schelde de eerste lading van een tweede zandstock van ruim 400 000 m<sup>3</sup>. Als de werken op Nederlands grondgebied nog voor het einde van 2012 starten, kunnen het water en de natuur de huidige polders al in 2015 terugwinnen.

Het land is intussen grotendeels door de overheid verworven, maar de actieve landbouwers mogen het nog tot oktober 2010 gratis gebruiken. W&Z maakte ook goede afspraken met de eigenaars van de plezierbootjes in de jachthaven van Prosperpolder.

De inwoners van Prosperdorp, Ouden Doel en alle andere betrokkenen ontvangen om de drie maanden een nieuwsbrief en aan de rand van het gebied geven borden voorbijgangers meer uitleg. De infoket met permanente tentoonstelling en een presentatie voor groepen is elke werkdag open en lokt flink wat bezoekers, ook uit Zeeland. De reacties zijn overwegend positief.

### **In één klap vijf keer veiliger**

Samen met het Agentschap voor Natuur en Bos bouwde W&Z in 2009 verder aan het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde (GOG). Met 600 hectare is dit overstromingsgebied het grootste van het oorspronkelijke Sigmaplan. Twaalf andere gebieden bewijzen intussen al tientallen jaren hun nut. Door zijn buitengewoon gunstige ligging en zijn enorme capaciteit zal het GOG het Zeescheldebekken in één klap vijf keer veiliger maken. Tegen 2012 moet het GOG operationeel zijn.

Als een springtij samenvalt met een hevige noordwesterstorm, wat jaarlijks één tot twee keer gebeurt, rukt een grote stormgolf de Zeeschelde op. De rivier wordt steeds smaller, waardoor de golf hoogte wint. Door de Scheldedijk over een lengte van 8 kilometer te verlagen, snijden we straks de top van die stormgolf af. Het water wordt dan in het GOG geborgen. Een nieuwe ringdijk rond



*Schelde ter hoogte van Mariekerke (Bornem)*

het gebied beschermt intussen het achterland. Bij eb loopt het GOG dan via uitwateringssluizen weer leeg. In Kruibeke en Bazel is de ringdijk nu afgewerkt en ingezaaid en werd de overlooppdijk voorbereid op zijn nieuwe taak. Ook de in- en uitwateringsconstructies zijn klaar. In 2010 staan de dijkdelen in Rupelmonde op het programma.

Ongeveer de helft van het GOG wordt een getijdennatuurgebied waarin via een grote inwateringssluis twee keer per dag een beperkte hoeveelheid water stroomt. In 2008 realiseerde W&Z al

een ontbost weidevogelgebied. Voor elke boom die W&Z rooide, plant ze elders in het gebied minstens één nieuwe boom. Bij een tweede boomplantactie in februari 2009 hielpen driehonderd leerlingen van lokale scholen ons alvast met het planten van 4 000 nieuwe bomen. W&Z en ANB bereiden intussen ook de recreatieve ontsluiting voor van wat ongetwijfeld een van de meest waardevolle en gevarieerde Vlaamse natuurgebieden wordt.



*Realisatie van een uitwateringssluis in het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde*

## Projecten op stapel

In 2009 bereidde W&Z ook verschillende nieuwe Sigmaprojecten voor. Het project Dijlemonding betreft verscheidene gecontroleerde overstromingsgebieden, samen goed voor 207 hectare. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan is klaar voor het openbaar onderzoek in de eerste helft van 2010. Ook het project Durmevallei omvat verschillende overstromingsgebieden die het getij zullen temperen en tegelijk de natuurwaarden in de vallei versterken. Het openbaar onderzoek van het uitvoeringsplan is intussen afgerond. In 2009 organiseerde W&Z ook het openbaar onderzoek voor het project Vlassenbroek – Wal-Zwijn, goed voor twee gecontroleerde overstromingsgebieden met een totale oppervlakte van 416 hectare. Het project Kalkense Meersen, ten slotte, strekt zich uit over 950 hectare in vier gemeenten. Daarmee is het een van de grootste aaneengesloten Sigmagebieden. De dijkwerken in het meest zuidelijke deel van Wijmeers, die de ontpoldering van het gebied voorbereiden, zijn eind 2009 opgestart.

Bij de planning, de voorbereiding en de uitvoering van al deze projecten pleegt W&Z voortdurend overleg met de lokale overheden en alle andere betrokken instanties. Erg belangrijk is telkens de begeleiding van de getroffen landbouwers. Heldere, doorgedreven communicatie en duidelijke afspraken die ook perfect worden nageleefd zijn essentieel. Landbouwgrond is schaars, waardoor het jammer genoeg niet altijd mogelijk is om ruilgrond te vinden. Ook in dat geval stelt W&Z alles in het werk om de negatieve impact van de Sigmaprojecten voor de betrokken actieve landbouwers tot een minimum te beperken.

Deze nieuwe projecten zullen Vlaanderen de komende jaren niet alleen veel veiliger, maar ook veel aantrekkelijker maken. De overstromingsgebieden geven de natuur weer alle ruimte en de getijdenwerking staat borg voor uiterst gevarieerde landschappen en biotopen. Om alle mogelijkheden optimaal te benutten, werkt W&Z ook nauw samen met al dan niet lokale natuurverenigingen en het Agentschap voor Natuur en Bos. Ook de ontwikkeling van zachte recreatie na de afwerking van het project wordt vooraf



*Schelde omgeving Baasrode*

onderzocht en voorbereid. Deze integrale benadering, waarvoor het GOG Kruikeke-Bazel-Rupelmonde model staat, leverde W&Z internationale erkenning op.

## Boven-Schelde krijgt drie ontdebeldde stuwen

De stuwen van Oudenaarde, Asper en Kerkhove op de Boven-Schelde dateren van 1922. Door slijtage zijn ze alle drie aan vervanging toe. In 2009 bouwde W&Z al de nieuwe stuw van Oudenaarde en begonnen de werken in Asper. De nieuwe stuw in het West-Vlaamse Kerkhove wordt in 2010 aanbesteed.

De drie stuwen zijn uiterst belangrijk voor de scheepvaart op de Boven-Schelde, goed voor een trafiek van bijna 11 miljoen ton per jaar, en voor verschillende watergebonden bedrijven. Bovendien zijn ze cruciaal voor de veiligheid in de regio. Anders dan de oude stuwen, hebben de nieuwe twee openingen. Dit verhoogt de bedrijfszekerheid en werkt een kwetsbare schakel voor de binnenvaart weg. Bij een defect aan één stuw moet de overblijvende bovendien in staat zijn om het volledige debiet af te voeren.



's Hertogenmolens aan de Demer te Aarschot

# Kerntaak 3

Leven op en langs  
de waterweg



*Veersteiger te Rupelmonde aan de Schelde*

Water. Of het nu een tuinvijver, een sloot, een beek, een rivier of een machtige stroom is: water trekt mensen aan. We kunnen er niet aan weerstaan. Wandelen, fietsen, zwemmen, surfen, roeien, zeilen, hengelen of gewoon met volle teugen genieten van het landschap: waar water is, zijn ook mensen.

Denk onze waterwegen weg en Vlaanderen verliest zijn meest charmante plekjes en waardevolle natuurgebieden. Zelfs onze wereldberoemde kunststeden hebben hun naam en faam aan het water te danken. W&Z is zich ervan bewust dat onze rivieren en kanalen veel méér zijn dan nuttige infrastructuur voor milieuvriendelijk transport en de veilige afvoer van hemelwater. W&Z is, zoals iedereen, weg van water.

Jaagpaden, veren en bruggen voor fietsers en wandelaars. Steigers, sluizen en baggerwerken voor woonboten en de pleziervaart. Parken, voetpaden en recreatievoorzieningen voor wie in de buurt van het water woont. Al dan niet gecontroleerde overstromingsgebieden waarin de natuur weer alle kansen krijgt. W&Z geeft het leven op en langs de waterweg nieuwe impulsen.

### **Flotter met de veerdienst**

De vijftien veren die W&Z beheert zetten vorig jaar ruim twintig procent meer voetgangers en fietsers over dan in 2008. Het gaat vooral om recreanten, al spelen enkele veerdiensten ook een belangrijke rol in het woon-werkverkeer en zijn ze vaak geliefd bij de schoolgaande jeugd. Geen wonder, want de veerdiensten maken het traject meestal aanzienlijk korter en zijn bovendien helemaal gratis.

Blikvanger in 2009 was de heropening na veertig jaar van de veerdienst over de Schelde tussen Wintam en Rupelmonde, in de volksmond ooit bekend als de Vliegende Geit. W&Z vervangt stelselmatig alle vaste, houten veersteigers door vlottende, stalen steigers die niet alleen veiliger en handiger, maar ook duurzamer en makkelijker te onderhouden zijn. De nieuwe veerdienst werd uiteraard meteen met dergelijke steigers uitgerust, goed voor een investering van 1,3 miljoen euro. Bij de officiële ingebruikname

op 2 april 2009 wees Vlaams minister-president Kris Peeters op het succes van het veer tussen Schelle en Wintam, dat eerder al vlottende steigers kreeg en in 2008 een goede 80 000 personen veilig en wel naar de overkant van de Rupel bracht. Dit populaire veer vaart wel elke dag uit, terwijl de nieuwe Vliegende Geit een toeristisch veer blijft dat alleen in het zomerseizoen, van begin april tot eind september, wordt ingezet.

Begin maart werd het startschot gegeven voor de bouw van twee vlottende veersteigers in Schellebelle en tegen het voorjaar van 2011 zullen nog twee andere veerdiensten van W&Z ermee zijn uitgerust.

### **Veilig naar de overkant**

De veerdiensten van W&Z brengen voetgangers en fietsers comfortabel en veilig naar de overkant. Maar dat kan natuurlijk vaak ook met een brug, op voorwaarde dat het verkeer niet rakelings langs die kwetsbare weggebruikers raast. In 2009 plande W&Z onder meer de bouw van een brug voor fietsers en voetgangers over de Zenne, naast de brug op de baan tussen Mechelen en Leest. De metalen brug is veertig meter lang en drie meter breed. De werken startten begin maart 2010 en zullen binnen de tachtig dagen rond zijn.

De oogstrelende nieuwe Collegebrug in Kortrijk, die als een slang over het water kronkelt, werd op 23 augustus 2009 in gebruik genomen. Net op tijd dus voor het nieuwe schooljaar. Ook deze stalen brug is uitsluitend bestemd voor voetgangers en fietsers, net zoals de nieuwe bruggen in Wervik en Veurne. Dat het ook anders en toch even veilig kan, bewijst de nieuwe Scheldebrug tussen Temse en Bornem. Het uitzonderlijk brede, volledig van het gemotoriseerde verkeer gescheiden fiets- en wandelpad bleek van meet af aan een voltreffer te zijn. De Tweede Scheldebrug loste dus niet alleen het fileleed op, maar laat wandelaars en fietsers nu ook toe om veilig de Boven-Zeeschelde over te steken, terwijl ze volop van het uitzicht genieten.



*Oud Sas Dendermonde*

### **Varen steeds plezieriger**

Dat onze rivieren en kanalen niet langer de open riolen van weleer zijn, maakt varen uiteraard opnieuw heel wat aantrekkelijker. De pleziervaart zit dan ook al enkele jaren in de lift. In nauw overleg met de sector en de betrokken verenigingen en clubs speelt W&Z hier gretig op in.

Wat goed is voor de binnenvaart, is dat meestal ook voor de pleziervaart. Zo zorgde de opening van de tweede sluis in Evergem op 3 juni 2009 ook voor een vlottere doorvaart van recreatieve vaartuigen. Baggerwerken zijn eveneens voor beide waterweggebruikers uiterst belangrijk. Dat W&Z de pleziervaart een warm hart toedraagt, blijkt echter vooral uit de speciaal voor de sector ontwikkelde initiatieven. Zo rondde W&Z vorig jaar baggerwerken af op delen van de Dender, de Toeristische Leie en het Kanaal Ieper-IJzer, stuk voor stuk waterwegen waarop helemaal geen vrachtschepen varen. In mei 2009 werd het met respect voor het verleden gerenoveerde Oud Sas op de Oude Dender in Dendermonde ingehuldigd. Samen met de nieuwe beweegbare fietsers- en voetgangersbrug, die de Oude Dender voor de toekomstige pleziervaart ontsluit, vormt het sas nu één van de mooiste plekjes van de stad. Ook de bouw van nieuwe, al dan niet vlottende aanlegsteigers voor de pleziervaart en de passagiersvaart, zoals bij het domein De Gavers in Geraardsbergen of opwaarts de Ooiebrug in Dendermonde, bewijst dat W&Z ook vorig jaar weer volop in de sector investeerde.

Dat W&Z sinds enkele jaren sommige bruggen en sluisen van begin mei tot eind september ook op zon- en feestdagen bedient, wordt door de sector duidelijk erg gewaardeerd. In 2009 steeg het aantal pleziervaarders dat van deze extra dienstverlening gebruikmaakte met niet minder dan veertien procent. Vanaf 2010 bedient W&Z daarom in het seizoen ook de Verbindingslus in Brugge op zon- en feestdagen en breidt ze de periode op de Toeristische Leie met twee maanden uit.

Veel ingrepen, zoals de heraanleg van een trap voor kanovaarders en kajakkers op de Grote Nete in Berlaar, springen minder in het oog, maar zijn niettemin belangrijke stimulansen voor het recreatief gebruik van onze waterwegen. Dat geldt ook voor wachtsteigers, meerbolders en haalkommen bij sluisen of het plaatsen van tijdelijke drijfpontons in de Gentse binnenstad, zodat watertoeristen er 's zomers makkelijker kunnen aan- of afmeren. Ten slotte nam W&Z in 2009 ook voor de zevende keer op rij

deel aan Boot Düsseldorf, de watersportbeurs die telkens bijna een kwart miljoen bezoekers lokt, en was W&Z aanwezig op de Belgian Boat Show in Gent, Cap°Okaz in Nieuwpoort en Open Steiger in Antwerpen.

### **Dichter bij het water**

Op 1 juni 2009 werd de gerenoveerde grafsite van Emile Verhaeren in Sint-Amands ingehuldigd. De beroemde Vlaamse dichter, die in het Frans schreef en in 1916 in Rouen overleed, drukte in een van zijn gedichten de wens uit om in zijn geboortedorp aan de oever van de Schelde te worden begraven. Zijn monumentale praalgraf, waarin hij sinds 1927 rust, was jarenlang een baken in het landschap. Door opeenvolgende dijkverhogingen en verhoogde waterstanden kwam de site de jongste jaren echter tot twee keer per dag blank te staan. Het monument werd nu verhoogd en in ere hersteld, samen met de omgeving ervan. Tegelijk voerde W&Z



*Fietsen over de Tweede Scheldebrug Temse-Bornem*



de nodige werken uit om Sint-Amands van overstromingen te vrijwaren.

Vorig jaar startten ook de werken aan de wandelpromenade langs de Demer in Aarschot. Deze werken maken deel uit van het stadsvernieuwingsproject 's Hertogenmolens-Amer dat de stad weer dichterbij het water moet brengen. W&Z legt een bakstenen wandelkade aan en bouwt een waterterras met zicht op de kerk en de gerestaureerde 's Hertogenmolens.

Ook de talloze, prachtige jaagpaden langs onze waterwegen brengen mensen weer dichterbij het water. Tussen Elzendamme en Stavele werd het jaagpad langs de IJzer heraangelegd. Langs het Kanaal Leuven-Dijle kwamen dan weer nieuwe zitbanken, picknicktafels en vuilnisbakken. Zo biedt W&Z iedereen de kans om volop te genieten van het leven op en langs de waterweg.



*Vernieuwde grafsite van Emile Verhaeren te Sint-Amands*



Collegebrug over de Leie te Kortrijk



Bijlagen

# Activa

## VASTE ACTIVA

### I. Oprichtingskosten

### II. Immateriële vaste activa

### III. Materiële vaste activa

Terreinen en gebouwen

Installaties, machines en uitrusting

Meubilair en rollend materieel

Activa in aanbouw en vooruitbetalingen

### IV. Financiële vaste activa

Verbonden ondernemingen

Andere financiële vaste activa

## VLOTTENDE ACTIVA

### V. Vorderingen op meer dan één jaar

Overige vorderingen

### VI. Voorraden en bestellingen in uitvoering

### VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar

Handelsvorderingen op ten hoogste één jaar

Overige vorderingen

### VIII. Geldbeleggingen

### IX. Liquide middelen

### X. Overlopende rekeningen

## TOTAAL

	2009 EUR	2008 EUR
VASTE ACTIVA	698.313.219,40	589.654.361,27
I. Oprichtingskosten	-	-
II. Immateriële vaste activa	1.085.844,38	304.623,62
III. Materiële vaste activa	696.773.973,15	588.896.335,78
Terreinen en gebouwen	555.631.695,90	441.778.077,76
Installaties, machines en uitrusting	2.573.740,73	2.590.603,63
Meubilair en rollend materieel	2.165.811,75	1.812.736,92
Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	136.402.724,77	142.714.917,47
IV. Financiële vaste activa	453.401,87	453.401,87
Verbonden ondernemingen	451.974,00	451.974,00
Andere financiële vaste activa	1.427,87	1.427,87
VLOTTENDE ACTIVA	124.832.250,62	290.172.968,80
V. Vorderingen op meer dan één jaar	19.924.813,48	16.917.736,26
Overige vorderingen	19.924.813,48	16.917.736,26
VI. Voorraden en bestellingen in uitvoering	339.727,69	387.542,42
VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar	99.367.506,48	111.711.896,89
Handelsvorderingen op ten hoogste één jaar	5.717.113,44	6.314.979,20
Overige vorderingen	93.650.393,04	105.396.917,69
VIII. Geldbeleggingen	-	-
IX. Liquide middelen	2.529.942,59	156.519.380,07
X. Overlopende rekeningen	2.670.260,38	4.636.413,16
TOTAAL	823.145.470,02	879.827.330,07

# Passiva

	2009 EUR	2008 EUR
<b>EIGEN VERMOGEN</b>	<b>774.497.646,41</b>	<b>679.247.334,69</b>
<b>I. Kapitaal</b>	<b>723.750,00</b>	<b>723.750,00</b>
Geplaatst kapitaal	723.750,00	723.750,00
<b>II. Uitgiftepremies</b>	-	-
<b>III. Herwaarderingsmeerwaarden</b>	<b>40.193.053,12</b>	<b>40.193.053,12</b>
<b>IV. Reserves</b>	<b>2.704.706,72</b>	<b>2.704.706,72</b>
Wettelijke reserves	72.375,00	72.375,00
Beschikbare reserves	2.632.331,72	2.632.331,72
<b>V. Overgedragen verlies/winst</b>	<b>17.966.669,74</b>	<b>10.519.649,54</b>
<b>VI. Kapitaalsubsidies</b>	<b>712.909.466,83</b>	<b>625.106.175,31</b>
<b>VII. Voorzieningen en uitgestelde belastingen</b>	<b>2.600.000,00</b>	<b>4.342.956,08</b>
Grote herstellings- en onderhoudswerken	2.600.000,00	4.342.956,08
<b>SCHULDEN</b>	<b>46.047.823,61</b>	<b>196.237.039,30</b>
<b>VIII. Schulden op meer dan één jaar</b>	<b>170.246,24</b>	<b>72.875,12</b>
Overige schulden	170.246,24	72.875,12
<b>IX. Schulden op ten hoogste één jaar</b>	<b>44.412.387,73</b>	<b>193.427.353,00</b>
Financiële schulden kredietinstellingen	-	158.686.778,81
Handelsschulden leveranciers	36.136.250,19	27.458.670,36
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	7.819.131,34	7.088.744,29
Overige schulden	457.006,20	193.159,54
<b>X. Overlopende rekeningen</b>	<b>1.465.189,64</b>	<b>2.736.811,18</b>
<b>TOTAAL</b>	<b>823.145.470,02</b>	<b>879.827.330,07</b>



*Tweede sluis van Evergem*

# Resultatenrekening

	2009 EUR	2008 EUR
<b>Bedrijfsopbrengsten</b>	<b>112.901.986,45</b>	<b>107.570.612,74</b>
Omzet	22.952.901,47	22.192.021,26
Andere bedrijfsopbrengsten	89.949.084,98	85.378.591,48
<b>Bedrijfskosten</b>	<b>125.333.476,46</b>	<b>111.597.182,60</b>
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	170.456,34	468.714,63
Diensten en diverse goederen	57.057.699,75	60.265.870,62
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	47.946.131,07	45.786.086,81
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	19.357.206,08	16.265.977,13
Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen - Toevoegingen	1.065.013,32	-125.235,11
Voorzieningen voor risico's en kosten - Toevoegingen (bestedingen en terugnemingen)	-1.742.956,08	-13.424.840,21
Andere bedrijfskosten	1.479.925,98	2.360.608,73
<b>Bedrijfsverlies</b>	<b>-12.431.490,01</b>	<b>-4.026.569,86</b>
Financiële opbrengsten	20.486.647,45	15.260.663,71
Financiële kosten	855.420,99	1.556.923,93
<b>Winst (verlies) uit de gewone bedrijfsuitoefening voor belasting</b>	<b>7.199.736,45</b>	<b>9.677.169,92</b>
Uitzonderlijke opbrengsten	748.050,46	1.296.294,04
Terugneming van afschrijvingen en van waardeverminderingen op immateriële en materiële vaste activa	-	3.661,63
Andere uitzonderlijke opbrengsten	748.050,46	1.292.632,41
Uitzonderlijke kosten	500.766,71	498.522,88
Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	-	496.446,70
Andere uitzonderlijke kosten	500.766,71	2.076,18
<b>NETTORESULTAAT VAN HET JAAR (voor belastingen)</b>	<b>7.447.020,20</b>	<b>10.474.941,08</b>
<b>NETTORESULTAAT VAN HET JAAR (na belastingen)</b>	<b>7.447.020,20</b>	<b>10.474.941,08</b>
<b>TE BESTEMMEN RESULTAAT VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>7.447.020,20</b>	<b>10.474.941,08</b>
<b>Overgedragen winst/verlies van het vorig boekjaar</b>	<b>10.519.649,54</b>	<b>44.708,46</b>
<b>OVER TE DRAGEN WINST/VERLIJES</b>	<b>17.966.669,74</b>	<b>10.519.949,54</b>



Waterwegen en Zeekanaal NV  
**weg van water**

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