



Waterwegen en Zeekanaal NV

weg van water



Jaarboek

2007

Inhoud

Woord vooraf	5
Van wal met W&Z	9
Kerntaken Waterwegen en Zeekanaal NV geïllustreerd met projecten	
Watergebonden transport.	19
Veiligheid en milieu	33
Multifunctionaliteit	41
Bijlagen	
Balans	
Activa	48
Passiva	49
Resultatenrekening	50

Colofon

Verantwoordelijke uitgever: Waterwegen en Zeekanaal NV, Oostdijk 110,
 2830 Willebroek, tel. 03 860 62 11, fax 03 860 63 00, info@wenz.be
 Grafisch ontwerp: www.impuls-reclame.be
 Fotografie: Luc Daniëls
 Wettelijk depotnummer: D/2008/3241/168





Woord vooraf

Dit jaarboek geeft een overzicht van de activiteiten van Waterwegen en Zeekanaal NV in 2007. Kort samengevat zette W&Z intern én extern de nodige stappen om verder uit te groeien tot een betrouwbare partner voor alle klanten.

Alvorens hierop in te zoomen, vermelden wij vooreerst het overlijden van Valère Vautmans, voorzitter van W&Z, op 17 maart 2007. Met hem verloor de vennootschap een man met veel kennis, ervaring en inzet voor de toekomst van de Vlaamse waterwegen en inzonderheid W&Z. Als gevolg hiervan benoemde de Vlaamse Regering de heren Albert Absillis en Koen Anciaux respectievelijk tot nieuwe voorzitter en ondervoorzitter van W&Z.

De trafiek op onze waterwegen kwam met meer dan 33 miljoen ton uit op hetzelfde niveau als in 2006. De containertrafiek steeg wel met ruim 14 procent en de trafiek door de sluis van Evergem rondde voor het eerst de kaap van 16 miljoen ton. De Boven-Schelde kende een lichte daling tot 10,7 miljoen ton, maar zowel het Afleidingskanaal van de Leie als de Leie en het Kanaal Roeselare-Leie vertoonden een opmerkelijke stijging met 300 000, 260 000 en 280 000 ton. Op de as Antwerpen-Brussel-Charleroi werd de lichte daling op het Kanaal naar Charleroi ruimschoots goedge maakt door de stijging van 12,1 naar 13,25 miljoen ton op het Zeekanaal Brussel-Schelde. Deze mooie cijfers zijn onder meer het gevolg van de

inspanningen van de Vlaamse overheid en W&Z om het watertransport te promoten en te stimuleren, ook op de kleine assen. Een mooi voorbeeld is de groei met ruim 20 procent op het Kanaal Leuven-Dijle.

Een verdere groei vereist een continue modernisering van de infrastructuur. De investeringsprojecten zitten alleszins op schema. Van de 137 sedert 1998 aangevraagde PPS-kaaimuurprojecten zijn er intussen 65 operationeel. In 2007 bereikten de werken aan de Leiedoortocht in Kortrijk een fase die grotere scheepsmaten toelaat. Uitermate belangrijk, want de Leie is in het Seine-Scheldeproject de primaire verbindingsas met Parijs en de havens aan de Seinemonding. Hierin kadert ook



de bouw van een tweede sluis in Evergem. Vorig jaar startten de werken aan de sluisdeuren, de elektromechanische uitrusting en het bedieningsgebouw. De sluis zal in de eerste helft van 2009 operationeel zijn. Voorjaar 2007 startte ook de studie Seine-Schelde-West naar de haalbaarheid van een binnenvaartontsluiting van de Vlaamse kusthavens via het Afleidingskanaal van de Leie.

De sanering van ex-Forges de Clabecq langs het Zeekanaal Brussel-Schelde te Vilvoorde zal binnenkort rond zijn. Zo ontstaat nieuwe ruimte voor watergebonden bedrijven, kmo's, woongelegenheden en gemeenschapsvoorzieningen. Op dit kanaal werd ook het stalen brugdek van

de nieuwe Boulevardbrug geleverd en de elektromechanica op punt gesteld. Dit jaar wordt de nodige wegenis aangelegd, zodat de brug eind 2008 kan worden opengesteld. Samen met de reconversie van de industriezone Willebroek-Noord zal dit een enorme impuls geven aan de watergebonden ontwikkeling van dit economisch knooppunt. Een ander interessant ontwikkelingsproject is 't Eilandje van Zwijn-aarde, waarvan de inrichting in 2007 vorm kreeg. W&Z kocht van de gemeente Aalter ook een 33 hectare groot bedrijventerrein aan het Kanaal Gent-Brugge.

In 2005 gaf onze voogdijminister groen licht voor de ontubbeling van de Scheldebrug te Temse-Bornem. De bouw van een

tweede brug moet dit knelpunt duurzaam wegwerken. In 2007 werden aan beide zijden de landhoofden en de brugpijlers in de rivier gebouwd. De Koninklijke Temse Watersportvereniging verhuisde naar een nieuwe jachthaven en eind 2007 werd ook een nieuwe loskade voor de firma Belgomine NV gerealiseerd. De nieuwe brug gaat midden 2009 open. W&Z schonk in 2007 ook ruim aandacht aan innovatieve projecten, zoals het project Containerkraanschip en het project Agroschip. Een ander innovatief project is de vaart van aangepaste binnenschepen op een deel van de zee tussen Zeebrugge en Vlissingen, waardoor de kusthavens beter bereikbaar worden. In januari 2008 kon het eerste estuaire schip in gebruik worden genomen.



Op het vlak van de waterbeheersing is het geactualiseerde Sigmaplan ingebed in de Vlaams-Nederlandse langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium. Centraal staat de verhoging van het veiligheidsniveau in combinatie met het versterken van de natuurwaarden. In 2007 werd heel wat voorbereidend en inhoudelijk werk verzet om het plan vorm te geven. W&Z vernieuwde en ontdebeldde ook de stuw op de Boven-Schelde te Asper en nam eind 2007 de nieuwe noodpompen aan het sluisencomplex de Ganzenpoot in Nieuwpoort in gebruik.

De vennootschap bevorderde ook in 2007 de multifunctionaliteit van de waterweg. Mooie voorbeelden zijn de voetbrug over

de tijsluis van Dendermonde, de fiets- en voetgangersbruggen in Wulpen en Denderleeuw, de veer- en recreantensteiger in Sint-Amands, de boardwalk in Willebroek, de veerverbinding tussen Drongen-Baarle en Sint-Martens-Latem en die tussen Wintam en Rupelmonde. Promotionele blikvanger was ons symposium van eind maart in het kader van het honderdjarig bestaan van de afdeling Bovenschelde. De conclusies ervan zijn een belangrijke input voor het Flanders Inland Shipping Network dat eind april 2007 werd opgericht.

Binnen de eigen werking werd het project Op Koers voortgezet. De vier pijlers ervan – een ondernemingsplan, een personeelsplan, een eengemaakt kwaliteitssysteem

en een vormingsprogramma – moeten van W&Z een soepele organisatie met tevreden medewerkers maken. Het in 2007 goedgekeurde personeelsplan voorziet voor onze werknemers heel wat kansen om door te groeien in hun job. Eind 2007 werden de eerste nieuwe afdelingshoofden aangesteld, met name voor de afdelingen Administratie & Communicatie, Coördinatie en Bovenschelde. Ten slotte sloot W&Z met de Vlaamse overheid een beheersovereenkomst met afspraken voor de periode 2008-2010.

Albert Absillis
Voorzitter



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.

Zeven 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 vier centrale afdelingen: Coördinatie, Administratie & Communicatie, Commercieel Beheer en Regie & Logistiek. De zeven 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 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.

Integrale aanpak

Van de zowat 25 000 kilometer waterwegen in Europa ligt er een duizendtal in Vlaanderen. Daarmee beschikken we 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.

Onze missie is duidelijk: een duurzaam en dynamisch beheer van onze waterwegen, inclusief de erlangs gelegen

terreinen. W&Z stimuleert het multifunctioneel 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 zijn missie als een belangrijk maatschappelijk project en voert een modern, vernieuwend en toekomstgericht beleid met als inzet een mobieler, veiliger en groener Vlaanderen.



MISSIE

“Waterwegen en Zeekanaal NV zorgt voor het duurzaam en dynamisch beheren van de waterwegen en gronden met het oog op het stimuleren van hun multifunctioneel gebruik, inzonderheid het genereren en behouden van watergebonden transport en het verzekeren van de veiligheid, rekening houdend met alle maatschappelijke actoren.”

VISIE

“Het ontwikkelen van de waterweg en zijn domein als maatschappelijk project om duurzaam bij te dragen tot mobiliteit en veiligheid in een kader van natuurlijkheid.”

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 realiseren van de multifunctionaliteit: zie kerntaak 3.
4. Het optimaliseren van de financiële positie van W&Z: zie bijlagen.

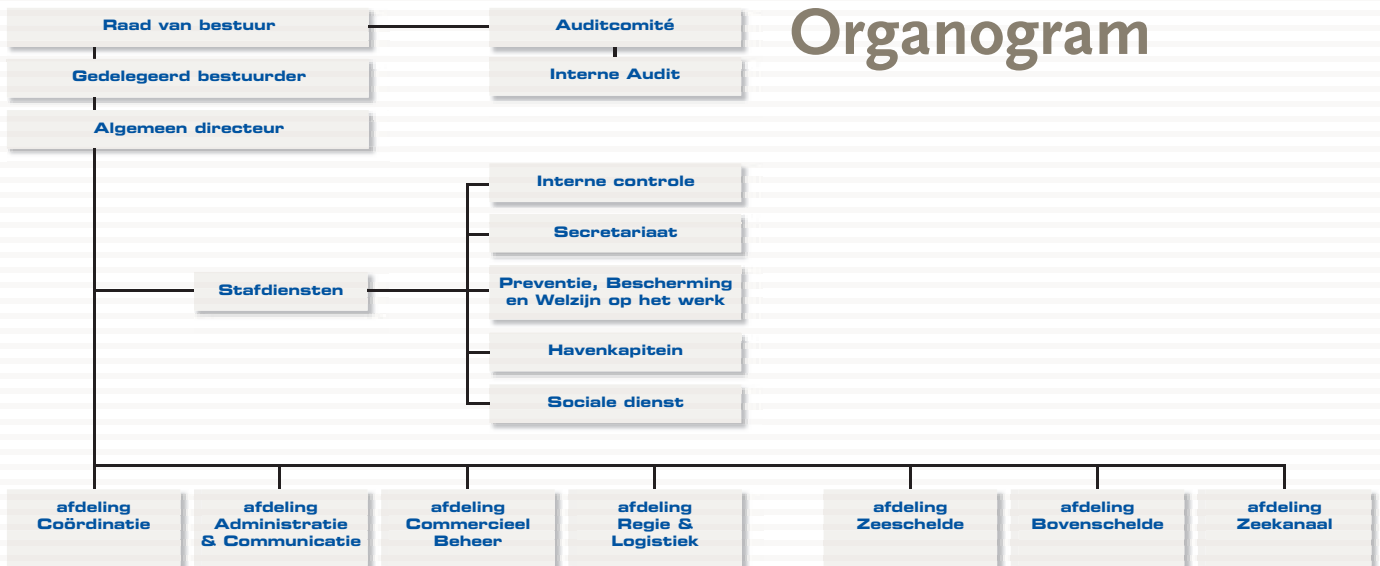
PERSONEELSPLAN

Begin 2007 startten de syndicale onderhandelingen over het in 2006 opgemaakte ontwerp van het personeelsplan en de implementatie ervan. Het plan werd in het najaar goedgekeurd en in het entiteitsoverlegcomité van oktober werden de procedures voor werving en selectie gevalideerd. Bevorderingen impliceren nu ook meer verantwoordelijkheid. Er werd een aanzet gegeven tot de harmonisering van de premies en toelagen.

BEHEERSOVEREENKOMST

Op 19 juli 2007 keurde de Vlaamse Regering de beheersovereenkomst met W&Z goed. Na ondertekening door de vennootschap ging de overeenkomst op 24 september 2007 naar het Vlaams parlement. Op 17 november 2007, ten slotte, werd de overeenkomst door de voogdijminister ondertekend.

Organogram





ALBERT ABSILLIS



KOEN ANCIAUX



JOHAN BEKE



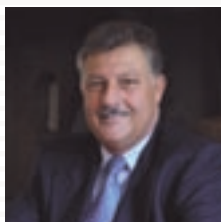
LEO CLINCKERS



VEERLE DECONINCK



MARLEEN EVENEPOEL



GUY HUYBRECHTS



CATHY MACHARIS



LEO PEETERS



LISETTE TER WEE

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 gekoppeld is aan het uitoefenen van het mandaat als leidend ambtenaar.

Op 31 december 2007 was de raad als volgt samengesteld:

Voorzitter

ALBERT ABSILLIS, schepen Vilvoorde

Ondervoorzitter

KOEN ANCIAUX, schepen Mechelen

Andere stemgerechtigde bestuurders

JOHAN BEKE, bedrijfsleider
LEO CLINCKERS,
 gedelegeerd bestuurder W&Z
VEERLE DECONINCK, gemeenteraadslid
 Waregem
MARLEEN EVENEPOEL,
 administrateur-generaal
 Agentschap Natuur en Bos

GUY HUYBRECHTS, managing director bij
 Lamb Weston/Meijer

CATHY MACHARIS, hoogleraar

LEO PEETERS,
 burgemeester Kapelle-op-den-Bos

LISETTE TER WEE, zelfstandige
JAAK TIELENS, gedelegeerd bestuurder
 nv De Scheepvaart

ALBERT VANHOOF, inspecteur-generaal
 Financiën

VITAL VERMIJLEN,
 gemeenteraadslid Bornem



JAAK TIELEMS



ALBERT VANHOOF



VITAL VERMIJLEN



RICHARD DE WINTER



ERIK PORTUGAELS



ERIC VAN DEN EEDE



ANN VERMORGEN



FRANS VISSER



JOZEF VAN HOOF



TOM VAN LAERE

Niet-stemgerechtigde bestuurders

RICHARD DE WINTER,

algemeen secretaris ACOD

ERIK PORTUGAELS, raadgever van de

voorzitter, gedelegeerd bestuurder

nv De Scheepvaart

ERIC VAN DEN EEDE,

algemeen directeur W&Z

ANN VERMORGEN, secretaris CCOD

FRANS VISSER, secretaris VZW Waterwegen

en Zeekanaal

Secretaris

LEO CLINCKERS,

gedelegeerd bestuurder W&Z

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 tot en met 6 van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut.

De regeringsafgevaardigde wordt uitgenodigd op de algemene vergadering van de aandeelhouders en op alle vergaderingen van de raad van bestuur. Hij zetelt er met raadgevende stem. De Vlaamse regering deed op 7 december 1994 de volgende benoemingen:



GRETA BERNAERS

Regeringsafgevaardigde

JOZEF VAN HOOF

TOM VAN LAERE

(met ingang van 1 februari 2008),
diensthoofd dienst Begrotingszaken

Plaatsvervangend regeringsafgevaardigde

GRETA BERNAERS,

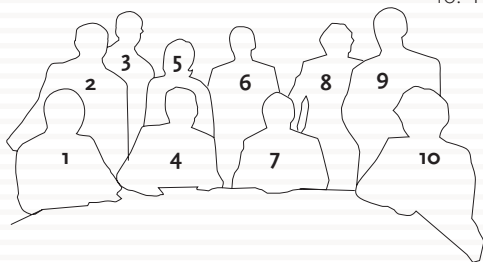
directeur Infrastructuur Havenbedrijf
Antwerpen



Managementcomité

Het managementcomité bestaat uit de gedelegeerd bestuurder, de algemeen directeur en de zeven afdelingsverantwoordelijken. Het comité staat in voor de coördinatie van de beleidsuitvoering en de operationele leiding.

1. Krista Maes, afdelingshoofd afdeling Coördinatie
2. Luc Verhaest, verantwoordelijke afdeling Bovenschelde
3. Tom Willemen, verantwoordelijke afdeling Regie & Logistiek
4. Eric Van den Eede, algemeen directeur
5. Lut Verschingel, verantwoordelijke afdeling Commercieel Beheer
6. Wim Dauwe, afdelingshoofd afdeling Zeeschelde
7. Leo Clinckers, gedelegeerd bestuurder
8. Henk Jans, secretaris
9. Johan Laurent, afdelingshoofd afdeling Zeekanaal
10. Heidi Van Praet, afdelingshoofd afdeling Administratie en Communicatie







1. Verbinding Seine-Schelde.....	23
2. Seine-Schelde West	24
3. Doortocht Kortrijk	24
4. Tweede Scheldebrug Temse/Bornem	25
5. Tweede sluis Evergem	26
6. Agroship	27
7. Estuaire vaart	28
8. Beter verbinding tussen Dendermonde en Aalst	28
9. Afwerking kanaalvak Wintam-Willebroek	28
10. Europese projecten	28
11. Watertoets.....	36
12. IBIS en RIS.....	37
13. Sturings- en begeleidingssystemen voor de binnenscheepvaart	37
14. Patrimonium in goede staat	37
15. Integrale milieuzorg	38
16. Noodpompen Ganzenpoot operationeel.....	38
17. Beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme	41
18. Nieuwe vlotsteigers	42
Sint-Amands (a) en Antwerpen (b)	
19. Fietsbrug Wulpen	43
20. Veerdiensten veren op.....	44
Wintam-Rupelmonde (a) en Drongen-Baarle - Sint-Martens-Latem (b)	

A white and blue tugboat is positioned on a calm river. The boat has a white hull and a blue superstructure. The water reflects the sky and the boat. The background features a line of trees and a building with a red roof under a bright blue sky with scattered white clouds.

Kerntaken Waterwegen en Zeekanaal NV
geïllustreerd met projecten



ANMAR-S
KAMPEN



Watergebonden transport

Het transport over het water is relatief goedkoop, energiezuinig, veilig en milieuvriendelijk. Daardoor is de binnenvaart niet alleen een interessant alternatief voor onze bedrijven, maar ook voor de hele samenleving.

W&Z stelde in 2007 alles in het werk om de binnenvaart en short sea shipping als alternatief voor onze overvolle wegen nog aantrekkelijker te maken. Goed onderhouden vaarwegen, geautomatiseerde sluisen en een doorgedreven modernisering van de infrastructuur maken de binnenvaart efficiënter en veiliger.

W&Z wil de verwachte groei niet alleen opvangen, maar ook sturen en stimuleren. Een belangrijke troef zijn de gronden langs de rivieren en kanalen die W&Z beheert. Door ze dynamisch te exploiteren, ondersteunen we het gebruik van de waterweg en het multifunctionele karakter ervan. We wachten niet tot bedrijven zelf belangstelling tonen, maar speuren actief naar opportuniteiten, zetten samenwerkingsverbanden op met lokale overheden en ontwikkelen nieuwe, toekomstgerichte projecten.

TRAFIEK BLIJFT OP PEIL

In 2007 werd over de waterwegen van W&Z ruim 33 miljoen ton vervoerd, een status quo t.o.v. 2006. Het containervervoer steeg in 2007 wel tot 216 021 standaardcontainers geladen of gelost langs onze waterwegen.

Sluisen: uitschieters en tegenvallers

De voorbije 36 maanden situeerde de evolutie van de trafiek zich bij de meeste sluisen tussen de 0 en 0,5 procent. Uitschieters waren de sluis in Zennegat (+ 1,04 %), de sluis in Duffel (+ 2,01 %), de sluis in Bossuit (+ 0,80 %) en de Dammepoortsluis (+ 0,56 %). De sluis in Merelbeke (- 0,66 %),

de Tolhuissluis (- 4,38 %) en de sluis in Plassendale (- 1,14 %) scoorden minder dan gemiddeld.

Met meer dan 16 miljoen ton bleef de sluis van Evergem ook in 2007 de grootste hoeveelheid goederen verwerken. De grootste absolute groei deed zich voor aan de sluis in Wintam: 442 329 ton meer dan in 2006. Mooie absolute groeicijfers waren er ook voor de sluizen in Sint-Baafs-Vijve en Ooigem, telkens met 300 000 ton. De trafiek aan de sluis van het Zennegat steeg op één jaar tijd met bijna 21 procent. De impact van de gerealiseerde kaaimuurprojecten wordt alsmaar duidelijker.

De grootste absolute daling (- 372 107 ton) was voor de sluis in Berchem-Kerkhove. Aan de sluis in Asper bleef de daling beperkt tot 158 267 ton. Dit wijst erop dat de daling van de trafiek tussen Vlaanderen en Wallonië door ladingen en lossingen op het tussengelegen deel van de Boven-schelde al grotendeels wordt goedge-maakt. Opmerkelijke relatieve dalingen werden vastgesteld aan de sluizen in Plassendale en Viersel.

Waterwegen: stijgers en dalers

Op het Kanaal van Bossuit naar Kortrijk was sprake van een opvallende daling. De enige verklaring hiervoor was de bouw van een nieuwe brug in Zwevegem. Op het Kanaal Gent-Brugge daalde de container-vaart, een gevolg van de daling van de trafiek van en naar Zeebrugge vanaf mei

2007. Deze daling kan dan weer worden toegeschreven aan de subsidies voor containervervoer via het spoor.

De opmerkelijkste stijgers waren het Kanaal van Leuven naar de Dijle (+ 20,79 %), het Kanaal van Brussel naar de Schelde (+ 9,45 %), de Leie (+ 3,32 %) en het Kanaal van Gent naar Brugge (+ 2,65 %). Duidelijke dalingen deden zich voor op het Kanaal van Plassendale naar Nieuwpoort (- 43,02 %), het Kanaal van Bossuit naar Kortrijk (- 17,45 %), het Netekanaal (- 11,16 %), de Dender (- 4,10 %) en de Bovenschelde (- 2,82 %). Op het Kanaal naar Charleroi, de Ringvaart om Gent en de Grensleie was sprake van een stagnatie.

TRANSPORTDESKUNDIGEN IN ACTIE

Eind september 2005 sloten zowel UNIZO als VOKA een samenwerkingsakkoord met de Vlaamse waterwegbeheerders W&Z en nv De Scheepvaart om de binnenvaart te promoten. Het akkoord hield onder meer de aanstelling in van transportdeskundigen die bedrijven informeren en stimuleren om over te schakelen op watergebonden transport.

Op kruissnelheid

Sedert het voorjaar van 2006 zijn drie transportdeskundigen actief. Het gaat om zelfstandige consultants met een grote praktijkervaring die de ondernemingen gratis ondersteunen. In een eerste fase lichten ze de logistieke keten door en zoeken naar de meest aangewezen combina-

tie van wegtransport, spoor en binnenvaart. In een tweede fase begeleiden ze de betrokken bedrijven bij de implementatie. De omschakeling naar een multimodale aanpak kan weken en zelfs maanden werk vergen.

Grote ondernemingen organiseren zelf hun multimodaal vervoer. De transportdeskundigen mikken daarom in de eerste plaats op de net iets kleinere bedrijven die geen eigen specialist in huis hebben en vaak al jaren met dezelfde transporteurs werken. Overstappen naar een multimodale aanpak is dan niet evident, zeker niet wanneer het totale prijskaartje



hoger uitvalt. Toch beseffen steeds meer bedrijfsleiders dat multimodaal vervoer op middellange termijn de enige duurzame én efficiënte oplossing is.

Realisaties en resultaten

Alles samen werden vóór eind 2007 al voor tientallen bedrijven modal shift analyses gerealiseerd en opgestart. Bovendien gingen heel wat bedrijven met de hulp van een transportdeskundige al over tot concrete modal shifts, samen goed voor ruim 1,3 miljoen ton per jaar. Dit spaart de samenleving op jaarbasis meer dan 4,5 miljoen euro aan maatschappelijke kosten uit.

Aangezien er nog heel wat in de pijplijn zit, kan het inzetten van transportdeskundigen over de hele lijn een succes worden genoemd. Zo werden verschillende aanvragen voor kaaimuren ingediend en sloot W&Z tal van overeenkomsten af over het gebruik van de waterweg. Veel bedrijven zijn nu ook zelf vragende partij. W&Z wenst de opdracht van de transportdeskundigen dan ook opnieuw met één jaar te verlengen.

Gerealiseerde modal shifts met inzet van transportdeskundigen:

Ton per jaar	1 312 000
Ton-km per jaar	239 990 200

Maatschappelijke baten per jaar:
(€ 19/1 000 ton-km, zoals vooropgesteld door de Europese Commissie) € 4 559 813

EVALUATIE PPS-KAAMUUR-PROJECTEN

Sinds februari 1998 kunnen bedrijven in Vlaanderen via een Publiek-Private Samenwerking met het Vlaams Gewest een laad- en losinstallatie bouwen. Het Vlaams Gewest neemt 80 procent van de kosten voor zijn rekening. Het bedrijf betaalt de resterende 20 procent en verbindt zich ertoe om de installatie minstens 10 jaar te benutten.



De kosten die in aanmerking komen zijn die van de vaste infrastructuur, de aansluitende verharding, de afwatering, de toegangswegen en de uitrusting voor het aanmeren. Sinds 1 januari 2005 geldt de regeling ook voor overkappingen, los- en persleidingen, bunkers en stortbakken.

Toenemend succes

Het programma is duidelijk een schot in de roos. Eind 2007 hadden al 137 bedrijven een goedgekeurde aanvraag ingediend en waren er 65 PPS-kaaimuurprojecten operationeel. De overige projecten zitten nog in de voorbereidings- of studiefase.

Alleen al omwille van het positieve aspect van deze projecten op het wegtransport loont het de moeite om het programma ook de komende jaren voort te zetten.

(HER)ONTWIKKELING WATERGEBONDEN TERREINEN

De grootste watergebonden terreinen die W&Z opnieuw ontwikkelt zijn die van ex-Forges de Clabecq, die momenteel worden gesaneerd, en die van ex-Cokerie de Brabant, waar de bodemonderzoeken lopen. In het kader van het project Willebroek-Noord is de belangrijke fase van de onderhandelingen over het samenwerkingsakkoord tussen alle publieke partijen afgerond.

De toekomst van het project 't Eilandje te Zwijnaarde zal in hoge mate worden bepaald door de onderhandelingen over de





gewenste samenwerking. In 2007 keurden alle partners (de stad Gent, AG Stadsontwikkelingsbedrijf Gent, de provincie Oost-Vlaanderen, de POM Oost-Vlaanderen, DOMO REAL ESTATE en W&Z) het inrichtingsplan van het bedrijfneiland goed. Dit inrichtingsplan bevat een jaarlijkse fasering van de acties die nodig zijn om de gewenste tussentijdse resultaten in het ontwikkelingsproces te realiseren.

Verbinding Seine-Schelde

Het Seine-Scheldeproject omvat de uitbouw van de internationale binnenvaartverbinding tussen het Schelde- en het Seinebekken voor schepen tot 4 500 ton. Het is opgenomen in het Trans-Europees Netwerk voor goederenverkeer van de Europese Unie. In Vlaanderen is een traject via de Leie de meest geschikte verbinding. Daarom verbeteren we de bevaarbaarheid van onze waterwegen tussen Gent en Deûlémont. Voor de Leie tussen Wervik en Deinze is hieraan ook een belangrijk luik rivierherstel gekoppeld.

Gemeenschappelijk subsidiedossier

Op 13 juli 2007 keurde de Vlaamse Regering de uitvoering van het Vlaamse deel van het project Seine-Schelde goed, samen met een ministeriële verklaring tot samenwerking met Wallonië en Frankrijk en een gemeenschappelijk subsidiedossier dat in juli werd ingediend. Het dossier omvat voor Vlaanderen het volledige binnenvaartluik van het project, aangevuld

met de afwerking van de tweede sluis van Evergem en de doortocht van Wervik. Voor het luik rivierherstel werden de oeververdedigingen, de aansluitingen met de oude meanders en de visnevengeulen opgenomen.

De Europese Commissie keurde het dossier intussen principiële goed. Het subsidieaanvraag moet evenwel nog worden bekrachtigd door de Raad van Europese Ministers van Transport en het Europees Parlement. Het Vlaamse gedeelte van het project zal dan voor 20 procent worden gesubsidieerd.

Van noord naar zuid

De verbetering van de bevaarbaarheid van de waterwegen tussen Gent en Wervik wordt globaal van noord naar zuid uitgevoerd. In een eerste fase bereiden we de aanpassingswerken aan het Noordervak van de Ringvaart voor. Het Noordervak krijgt een rechthoekig profiel met damwanden. Intussen werd al een voorstudie van het beschikbare grondonderzoek uitgevoerd en een aanvullend onderzoeksprogramma opgesteld. Een inventaris van de bestaande verankerde damwanden bereidt de definitieve studie van de nieuwe constructies voor. In het kader van het luik rivierherstel werden de ecohydrologische studie en de landschapsstudie van de Leievallei uitgevoerd.



Seine-Schelde West

De Seine-Scheldeverbinding volgt vanaf de Franse grens een traject dat via de Leie en het Afleidingskanaal van de Leie tot in Schipdonk en vervolgens via het Kanaal Gent-Brugge naar Gent leidt. Door in Schipdonk het Afleidingskanaal verder te volgen, kunnen ook de havens van Zeebrugge en van Oostende in de Seine-Scheldeverbinding worden opgenomen. Een mooie kans voor een betere binnenvaartontsluiting van onze kusthavens. Om de haalbaarheid ervan te onderzoeken, schreef W&Z begin 2007 de studie Seine-Schelde West uit.

Tien uitgangspunten

De haalbaarheidsstudie is gebaseerd op tien uitgangspunten, geformuleerd

na informeel overleg met de betrokken steden en gemeenten, polders en wateringen. Zo moeten op het Afleidingskanaal tussen Zeebrugge en Schipdonk schepen tot 4 500 ton kunnen varen, net zoals op de rest van de Seine-Scheldeverbinding, met drie lagen containers. Het project moet bovendien de waterhuishouding in het gebied verbeteren en ook meerwaarden bieden op het vlak van leefmilieu, recreatie en industriële ontwikkeling.

De studie onderzoekt verschillende alternatieven en moet snel tot concrete voorstellen leiden. Parallel eraan wordt ook een plan-MER uitgevoerd, zodat de impact van het project op het milieu van meet af aan duidelijk is. Alles verloopt in

overleg met de lokale overheden en het maatschappelijk middenveld.

Doortocht Kortrijk

Al in de jaren 1970 werd een programma opgestart om de Leie uit te bouwen tot een volwaardige Europese hoofdvaaras voor vrachtschepen tot 1 350 ton. Begin jaren 1990 was de doortocht van Kortrijk zowat de enige bottleneck op het traject. In 1995 zette de Vlaamse Regering het licht op groen voor het wegwerken van dit knelpunt.

Op koers voor fase 5

Midden 2007 werd gestart met de bouw van de Collegebrug, een nieuwe voetgangers- en fietsersverbinding tussen de Ijzerkaai en de Diksmuidekaai, die



het sluitstuk zal worden van de eerste fase. In februari werd met de Ronde van Vlaanderenbrug en de bochtafsnijding aan de Havenkaai ook de tweede fase opgeleverd. Ook de derde fase, met onder meer de aanleg van de Kleine Westelijke Ring en 300 meter kaaimuren, werd vorig jaar volledig afgewerkt. In 2007 startte met de bochtafsnijding aan de Fabriekskaaï en de Nijverheidskaaï ook de uitvoering van de vierde fase. De werken verliepen volledig naar wens en op 30 september 2007 voer het eerste schip door de nieuwe vaargeul.

In november 2007 werd ook gestart met de bouw van de kaaimuren op de rechteroever tussen de Budabrug en de westelijke tip van het eiland Buda.

Na de bouw van de Noordbrug, een nieuwe brug die de Gerechtshofbrug zal vervangen en waarvan de afwerking is voorzien tegen eind 2009, kan de laatste fase van het doortochtproject worden opgestart. Het betreft de bouw van een nieuwe beweegbare Budabrug en de aanpassing van de nieuwe oevers buiten het centrum. De uitvoering van deze vijfde fase is voorzien voor de periode 2009-2011.

Tweede Scheldebrug Temse/ Bornem

Op 3 oktober 2006 klonk het officiële startsein voor de bouw van een tweede Scheldebrug tussen Temse en Bornem. Die brug moet een duurzame oplossing bieden voor de verkeersproblemen

op de N16. Ze wordt gebouwd aan de opwaartse kant van de bestaande brug en zal het verkeer over twee rijvakken van Temse naar Bornem leiden.

Multifunctioneel totaalproject

Bij de bouw van de nieuwe Scheldebrug hoort eveneens de bouw van een nieuwe loskade voor het bedrijf Belgomine NV dat al zijn activiteiten afwaarts de bestaande brug verhuist, weg uit het centrum van Temse. Daardoor moest ook de Koninklijke Temse Watersportvereniging (KTWV) uitkijken naar een andere locatie. In overleg met de KTWV en de gemeente Temse werd beslist om een nieuwe jachthaven te bouwen ter hoogte van de verkaveling De Zaat op de locatie van de ex-Boelwerf.



De nieuwe jachthaven op de Schelde met vier vlotsteigers, 500 meter aanlegplaatsen en een prachtig clublokaal werd in 2007 gerealiseerd en de infrastructuur is in april 2007 in gebruik genomen. De werken aan het kaaimuurproject zijn begin 2007 gestart en werden binnen de opgelegde deeltermijn afgerond. Belgomine NV nam de nieuwe loskade eind 2007 in gebruik. Dit had een gunstig effect op het centrum en de toeristische kaai van Temse.

Na het bouwverlof 2007 werden de werken aan de brug effectief aangevat met de bouw van de landhoofden kant Temse en Bornem en die van de brugpijlers in de rivier. De bouw van de landhoofden vordert gestaag en alle buispalen werden inmiddels op diepte gehaald. De planning wordt gerespecteerd en correct opgevolgd.

Tweede sluis Evergem

De sluis van Evergem was in 2007 goed voor een doorvaart van ruim 16 miljoen ton, liefst 6 miljoen ton meer dan tien jaar geleden, toen voor het eerst de grens van 10 miljoen werd gehaald. De comfortcapaciteit van de sluis is hiermee ruim overschreden, met lange wachttijden tot gevolg. In 2004 startte dan ook de bouw van een tweede sluis, als essentieel onderdeel van het Seine-Scheldeproject. In 2006 stond de aanbesteding van het elektromechanisch gedeelte, inclusief de sluisdeuren, op het programma.



Op 28 september 2007 was de burgerlijke bouwkunde van de sluis klaar. De werken aan het dienstgebouw, de sluisdeuren en de elektromechanische uitrusting vorderen zoals voorzien. W&Z zal de sluis eind juni 2009 in gebruik nemen.

Agroship

De economisch belangrijke sectoren voedingsmiddelen en landbouwproducten genereren omvangrijke vervoersstromen.

Het merendeel ervan wordt per vrachtwagen vervoerd: één vrachtwagen op drie vervoert agroproducten. Agroship, een samenwerkingsproject tussen verschillende Vlaamse en Nederlandse organisaties, wil hierin verandering brengen. De organisatoren willen aantonen dat het gebruik van de binnenvaart vanuit economisch en logistiek perspectief een uitstekende keuze is. Een keuze die bovendien duurzame en innovatieve oplossingen met zich meebrengt.

Volwaardig alternatief

Veel verladers en logistieke bedrijven veronderstellen dat de binnenvaart uitsluitend geschikt is voor agrobulk. Het project Agroship toont daarom aan dat binnenschepen een duurzaam alternatief zijn voor het transport van alle agrostromen. In 2007 keurde het Interreg IIIA-secretariaat het project officieel goed. De startmeeting vond plaats op 29 mei 2007.

In een eerste fase probeerden de verschillende partners een gedetailleerd overzicht te krijgen van de ketenorganisatie van de agrosector. Er werd ook een raming gemaakt van de vrachstromen die de binnenvaart zou kunnen overnemen. Bovendien werden enkele buitenlandse good practices onderzocht. In de tweede fase werden aangepaste logistieke concepten opgesteld om de binnenvaart aantrekkelijk te maken voor het transport van agroproducten.

Een persconferentie op 31 augustus 2007 maakte het project kenbaar en moest bovendien in een drietal pilotprojecten geïnteresseerde bedrijven aantrekken. Een eerste pilot is zeker, twee andere worden nog onderzocht. Er werden ook twee bedrijven aangetrokken voor de communicatiestrategie en de productie van een dvd. Het project werd intussen voorgesteld op verschillende colloquia en conferenties. Meer info op www.agroship.org.

Estuaire vaart

De estuaire vaart, waarbij aangepaste binnenschepen op een deel van de zee tussen Zeebrugge en Vlissingen varen, verbetert de bereikbaarheid van de kusthavens. Om de nieuwe route voldoende slaagkansen te geven, zijn subsidies bij de opstart noodzakelijk. In november 2006 reserveerde de Vlaamse Regering hiervoor ongeveer 6,2 miljoen euro. W&Z is belast met de uitvoering van het project.

Dankzij de subsidie zal op termijn een jaarlijks volume van 790 000 standaardcontainers worden vervoerd. Dat komt overeen met een jaarlijkse trafik van 500 000 vrachtwagens of ruim 9 000 traditionele binnenschepen door Brugge. Zo verlicht de estuaire vaart de druk op de wegen én de waterwegen naar onze kusthavens.

Maidentrip

Donderdag 3 januari 2008 vertrok vanuit Zeebrugge de eerste vaart van het estuaire schip Amberes. Het schip werd speciaal gebouwd om de verbinding van de kusthavens met het achterland te verbeteren. De Amberes vaart nu drie keer per week tussen Zeebrugge en de inlandterminal W.C.T. van Meerhout, goed voor telkens 240 standaardcontainers.

Betere verbinding tussen Dendermonde en Aalst

In juli 2007 werd een economische studie afgerond over de opwaardering tot Klasse IV (1 350 ton) van de Dender tussen Dendermonde en de Ringbrug

te Aalst. De studie wees uit dat deze opwaardering, in combinatie met een containerterminal, zinvol is en tegemoet komt aan de actuele noden op transport-economisch vlak.

Baten overtreffen kosten

De geraamde investeringskosten voor een geoptimaliseerde verbinding lopen op tot 17,7 miljoen euro. Een pak minder dan de geraamde 188 miljoen euro baten op 50 jaar, waarvan 115 miljoen euro maatschappelijke baten en 73 miljoen euro operationele voordelen voor de gebruikers van de waterweg. In 2008 worden de voorbereidende studies van de vereiste infrastructuurwerken opgestart.

Voor het traject stroomopwaarts van Aalst is de kosten-batenverhouding negatief. Bovendien druisen zware ingrepen hier in tegen de lokale wens om juist de toeristische en recreatieve functie van de rivier te versterken.

Afwerking kanaalvak Wintam-Willebroek

Voor de ontsluiting van het Zeekanaal Brussel-Schelde voor schepen tot 10 000 ton is de nieuwe Boulevardbrug op het kanaalvak Wintam-Willebroek essentieel. Op 2 juni 2007 werd het ter plaatse gemonteerde stalen brugdek op zijn definitieve plaats ingevaren. Hierdoor was er tijdens het weekend geen scheepvaartverkeer mogelijk. Vervolgens kon de afwerking van de brug beginnen. De afdeling Zeekanaal van W&Z kon eind 2007 dan ook starten

met de op de brug aan te sluiten wegenis richting Boom/Antwerpen en Willebroek/Puurs.

Om de oevers in dit kanaalvak te versterken, werden in Puurs verschillende werken opgestart. Zo zijn er de oeverwerken tussen de kaai DD Shipping en kaai Hellegat en de wegeniswerken aan de Nijverheidsstraat. Het omleggen van de Nijverheidsstraat naar de Rupeldijk is noodzakelijk voor het uitvoeren van oeververdedigingswerken aan de kanaaldijk. In Willebroek werd de kaaimuur die een aanzet is voor een zwaaiikom ter hoogte van de vroegere Kraagput afgewerkt en vrijgebaggerd. De studie van de oevers van de toekomstige zwaaiikom is afgerond.

Europese projecten

De Europese projecten waarbij W&Z is betrokken, liepen in 2007 zoals gepland. Enige uitzondering was het project Wastehip, waarvan het voorstel nog altijd op de wachtlijst staat. Het project Agroship kwam in dit Jaarboek al uitgebreid aan bod. We bespreken hier kort de vier andere Europese projecten.

WATERSLAG

W&Z, nv De Scheepvaart en een samenwerkingsverband van Zuid-Nederlandse provincies bundelen de krachten met enkele Vlaamse en Nederlandse privépartners om de kleine kanalen aantrekkelijker te maken voor vrachtvervoer. Geen bijkomende infrastructuur, geen verbe-



ding en verdieping van kanalen, maar een eenvoudige duwbak: dat is volgens de projectpartners dé oplossing. Een marktanalyse wijst op een potentieel dat op jaarbasis overeenkomt met ongeveer 185 000 vrachtwagenritten. Om de haalbaarheid van het concept aan te tonen, worden proefvaarten georganiseerd.

In 2007 werden het logistiek en het regionaal-economisch concept beëindigd. Er werden twee nieuwsbrieven verspreid en het project werd op verschillende colloquia en conferenties voorgesteld. Voor de proefvaarten werden intussen ook een Vlaams en een Nederlands bedrijf geselecteerd.

ILDE

Op 24 maart 2006 diende W&Z als promotor van het project Improvement of Intermodal Links to the Danube Estuary, kortweg ILDE, het projectvoorstel in bij de Administratie Buitenlands Beleid. ILDE mikt op de ontwikkeling van een efficiënte en marktgeoriënteerde intermodale verbinding over het water tussen Vlaanderen, Roemenië, Bulgarije, Servië en Hongarije. Enkele maanden later keurden zowel het Vlaamse adviescomité als het Roemeens-Hongaars selectiecomité het project goed.

De startvergadering vond plaats op 26 januari 2007. Eerst werd het marktpotentieel van de intermodale verbinding onderzocht. Daartoe brachten we de bestaande en toekomstige goederenstromen in kaart. In de tweede fase werden de economische sectoren met substantiële goederenstromen geïdentificeerd. Ten slotte werd het totale volume aan vrachtpotentieel berekend.

Eind april werd te Baja een consortium-meeting georganiseerd om de eerste studieresultaten te bespreken. Op 21 september 2007 (Willebroek), 17 oktober 2007 (Baja) en 19 oktober 2007 (Constantza) werden seminaries gehouden om de resultaten bekend te maken en een oproep te doen voor partners in een of meerdere pilots. Er werd een flyer in het Nederlands, Engels, Hongaars en Roemeens opge maakt en verspreid. Het project heeft ook een eigen website en werd voorgesteld op diverse conferenties, zoals de Intermodal Port Day te Constantza.

FLOODSCAPE en FRAME

FLOODSCAPE en FRAME, twee INTER-REG IIIB-projecten, zijn in 2007 succesvol afgerond. Er is intensief samengewerkt rond het Sigmaphan met partners uit Nederland, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk.







2

Veiligheid en milieu

Vandaag monden overstromingen niet langer automatisch uit in nieuwe, hogere dijken of de kanalisering van natuurlijke waterwegen. Die tijd is definitief voorbij. De nieuwe aanpak van W&Z is er een van integraal waterbeheer die het risico op schade tot een minimum beperkt en oog heeft voor de nauwe band tussen waterweg en natuur.

De computermodellen van W&Z laten toe om het gedrag van onze rivieren nauwkeurig te simuleren. Daardoor zijn we in staat om de overstromingsrisico's in kaart te brengen en telkens de meest efficiënte maatregel te treffen. Soms blijkt dat niet het verhogen, maar juist het verlagen of zelfs afbreken van een dijk te zijn. Ook de inrichting van een al dan niet gecontroleerd overstromingsgebied brengt vaak meer aarde aan de dijk dan een nieuwe waterkering.

Onze waterwegen stromen vaak door prachtige natuurgebieden en waardevolle cultuurlandschappen. W&Z werkt actief mee aan de selectie, de inrichting en de ontsluiting van gebieden waarin de natuur alle kansen krijgt. Vistrappen, ecologische oeverversterkingen, aandacht voor de waterkwaliteit, het herstel van meanders en de herwaardering van natuurlijke overstromingsgebieden zorgen er mee voor dat het in en rond onze waterwegen barst van het leven.

GEACTUALISEERD SIGMAPLAN

Ruimte voor water

Na de watersnood van januari 1976, een natuurramp waarvan velen zich in de eerste plaats de tv-beelden van het bezoek van wijlen koning Boudewijn aan het zwaar getroffen Ruisbroek zullen herinneren, werd naar analogie met het Nederlandse Deltaplan het zogenaamde Sigmaplan opgesteld. De uitvoering ervan moest het Zeescheldebekken beschermen tegen stormvloed van de Noordzee. Dat zou vooral gebeuren door de verhoging en verzwarening van de waterkeringen, de aanleg van gecontroleerde overstromingsgebieden en de bouw van een stormvloedkering afwaarts Antwerpen. De volledige realisatie van het Sigmaplan zou het risico op overstromingen in het Zeescheldebekken reduceren tot gemiddeld 1 per eeuw.

Nieuwe uitdagingen en inzichten

Vandaag is het leeuwendeel van de geplande dijkverhogingen en verzwareningen uitgevoerd en is er nog één overstromingsgebied in aanleg, met name dat van Kruike-Bazel-Rupelmonde. Intussen werd het Sigmaplan echter geactualiseerd. Dat was nodig omdat we nu ook rekening moeten houden met de stijging van de zeespiegel door de klimaatopwarming, het toenemend verschil tussen hoog- en laagwater, het verder doordringen van de getijdengolf en de hogere frequentie van

extreme weersomstandigheden. Bovendien bleken hogere dijken niet altijd de beste oplossing te zijn, zeker niet bij hevige neerslag. Ze belemmeren immers de afwatering van de secundaire waterlopen naar de grote rivier, waardoor het overstromingsrisico van sommige gebieden juist toeneemt. Computermodellen wezen ook uit dat het rendement van grote infrastructuur, zoals de oorspronkelijk geplande stormvloedkering of de Overschelde, een verbindingssarm tussen Wester- en Oosterschelde, uiterst beperkt zou zijn. De aanleg ervan zou het veiligheidsniveau nauwelijks verhogen, maar wel handenvol geld kosten. Geld dat we beter investeren in veel goedkopere projecten die het lokale overstromingsrisico wél beduidend reduceren.

Nieuwe filosofie en langetermijnvisie

Het geactualiseerde Sigmaplan werd ingebed in de langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium dat op drie pijlers steunt: veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid. Binnen die langetermijnvisie werd een milieueffectrapport opgesteld in combinatie met een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Beide studies ondersteunden de besluitvorming en resulteerden in de principiële goedkeuring van het geactualiseerde Sigmaplan door de Vlaamse Regering.

Het geactualiseerde Sigmaplan gaat uit van de filosofie van ruimte voor water en integraal waterbeheer. Daarmee neemt het afstand van het oude plan dat de grote waterwegen in het Zeescheldebekken juist vooral in een keurslijf van hogere en zwaardere waterkeringen wou dwingen. Strikt genomen is er echter geen breuk tussen het oude en het geactualiseerde Sigmaplan, maar veranderden alleen de uitgangspunten en het afwegingskader. De uiteindelijke doelstelling is en blijft een hoog en duurzaam maatschappelijk en economisch verantwoord veiligheidsniveau. Op termijn is de keuze van ruimte voor de rivier in combinatie met hogere waterkeringen waar dat echt nodig is gewoon de beste oplossing.

Nieuwe realisaties

2007 was een uiterst vruchtbaar jaar waarin heel wat inhoudelijk en voorbereidend werk werd verzet, werk dat de feitelijke uitvoering van het geactualiseerde Sigmaplan faciliteert en er een breed draagvlak voor creëert. De realisatie van het dijkenprogramma en de oeverversterkingen ging intussen onverminderd voort.

Het gecontroleerd overstromingsgebied Kruike-Bazel-Rupelmonde is het laatste overstromingsgebied van het oorspronkelijke Sigmaplan dat nog in aanleg is. Met ruim 600 ha is het ook het grootste. In

2006 werd de milieueffectrapportage afgewerkt en de goedkeuring binnengehaald. Daarop schaalden ontwerpers, tekenaars en landschapsarchitecten zich om de tekentafel voor de opmaak van plannen en modellen die tot een succesvolle bouwvergunningaanvraag moesten leiden. De stedenbouwkundige vergunningen die in februari 2007 werden aangevraagd, werden op 2 oktober 2007 toegekend, waarna de infrastructuurwerken in kwestie werden opgestart. Eind december 2007 werd een volgende reeks van stedenbouwkundige vergunningaanvragen ingediend. Andere reeksen zijn in opmaak. Het bestek en de bijhorende plannen voor de in- en uitwateringsconstructies werden afgewerkt. De aanbesteding vond plaats op 4 december 2007. Eind december werden de deelcontracten 1 en 3 vastgelegd. De vastlegging van deelcontract 2 is voorzien voor 2008.



Watertoets

Vlaanderen staat niet stil. Initiatieven die onze welvaart moeten helpen handhaven of bevorderen, kunnen echter ook ongewenste effecten hebben, ook op de beveiliging tegen het water. Zo kan het ophogen van een terrein voor de bouw van een woning leiden tot een overstroming op een andere plaats die nooit eerder met wateroverlast te kampen kreeg. De watertoets gaat na of een initiatief schadelijke effecten veroorzaakt als gevolg van een verandering in de toestand van het oppervlaktewater, het grondwater of de waterafhankelijke natuur. Het resultaat ervan wordt als een waterparagraaf opgenomen in de vergunning of goedkeuring van het plan of programma.

Op schema

W&Z implementeerde de watertoets in 2007 in de organisatie met een actieplan dat onder meer melding maakt van opleiding, instrumenten en documentatieopbouw. De operationalisering zit op schema. Zelfs in de huidige conjunctuur werden probleemloos de juiste kandidaten gevonden en aangeworven. De opleidingen en het draaiboek zijn intussen afgerond. W&Z beschikt nu duidelijk over de nodige expertise, zowel voor het beoordelen van projecten van derden als voor de begeleiding van eigen projecten.





IBIS en RIS

De Europese RIS-richtlijn verplicht W&Z om de schipperij enkele binnenvaart-informatiediensten ter beschikking te stellen. De diensten waarvoor Europa al technische richtsnoeren publiceerde, hebben betrekking op de berichten aan de schipperij, het lokaliseren en opvolgen van schepen en de algemene aspecten van de River Information Services of RIS. Hoewel nog geen richtsnoeren voor digitale vaarkaarten en het elektronisch uitwisselen van reis- en ladinggegevens werden gepubliceerd, ondernam W&Z in 2007 al de nodige acties om ook deze binnenvaartdiensten te realiseren.

Om deze diensten te ondersteunen, moet het Informatiesysteem Binnenscheepvaart

of IBIS altijd actueel worden gehouden. Hiertoe werd IBIS aangepast aan de nieuwe tariefregeling voor de passagiersvaart en SEPA-compliant gemaakt. Verder werd een nieuw uitwisselingsformaat opgesteld en met succes binnen IBIS geïmplementeerd. Ten slotte trof W&Z de nodige voorbereidingen om reis- en ladinggegevens met de havens te kunnen uitwisselen, zodat de koppeling in 2008 een feit wordt.

Sturings- en begeleidings-systemen voor de binnenscheepvaart

In 2007 werd de opdracht gegund om een dienstboot van W&Z uit te rusten conform de Inland RIS-standaarden. Het gaat om een proefproject dat de informatie en

ervaring moet leveren voor de verdere uitrusting van de binnenvaartschepen met transponder en passende hard- en software voor scheepvaartbegeleiding. Het draadloos verzamelen en verspreiden van informatie maakte ook een aanpassing van de telefooncentrale van het RIS Evergem noodzakelijk. Ook deze opdracht is in 2007 aanbesteed.

W&Z overlegt met nv De Scheepvaart om Europese subsidies te verwerven binnen het Trans-Europees Netwerk voor Transport. De ontwerpnota aan de Vlaamse Regering met betrekking tot het RIS/GWS (River Information Services/Geautomatiseerd Waterbeheer en Scheepvaartsturing) is geadviseerd door de regeringscommissaris en voorgelegd aan de Inspectie van Financiën.

Patrimonium in goede staat

De programma's 2007 voor onderhoud van het patrimonium van de drie territoriale afdelingen en de afdelingen Elektriciteit en Mechanica Gent en Antwerpen werden volledig gerealiseerd. Het gaat om een investering van in totaal ruim 47 miljoen euro.

Voor de afwerking van het Strategisch Plan Onderhoud is nog input nodig van de afdelingen EMA en EMG van het agentschap Wegen en Verkeer. Deze input wordt verwacht in de loop van januari 2008. Tegen 1 april 2008 moet het geactualiseerde plan dan klaar zijn. Het strategisch plan moet onder meer de informatie leveren die

de voogdijminister duidelijk maakt dat het onderhoud van de waterweginfrastructuur meer middelen vergt. Een verhoging van het structurele onderhoudsbudget met minimaal 25 miljoen euro is noodzakelijk.

Het programma 2007 van de bruginspecties werd volledig uitgevoerd volgens de vooropgestelde planning.

Integrale milieuzorg

In het kader van de milieureglementering werden in het eerste kwartaal van 2007 bij de afdeling Zeekanaal 26 locaties bezocht en doorgelicht. Voor al die locaties moet een nieuwe milieuvergunning worden aangevraagd. Het opzoeken van de gegevens

verloopt niet optimaal, zodat de aanvragen op zich laten wachten. Binnen de afdeling Bovenschelde en Zeeschelde werd voor enkele dienstgebouwen een vergunning bekomen. Sommige vergunningen worden verleend mits regularisatie van de bestaande toestand. Alle opgezochte gegevens worden bijgehouden in een databank die het begin moet zijn van een W&Z-gebouwen-site. De preventiedienst en de milieuverantwoordelijken worden immers dagelijks geconfronteerd met de nood aan een dergelijke databank.

Naar aanleiding van het Integraal Milieujaarsverslag werden de verschillende afvalstromen in kaart gebracht. Dit leidde ertoe

dat in het tweede kwartaal een bestek werd opgemaakt om dit proces te optimaliseren. In het kader van de energieprestatie-regelgeving werd W&Z aangemeld bij de VREG en werd een interne energiedeskundige aangesteld.

Noodpompen Ganzenpoot operationeel

Het historisch sluiscomplex De Ganzenpoot in Nieuwpoort, beroemd om zijn zes in een halve cirkel gebouwde kunstwerken en zijn beslissende rol in de Eerste Wereldoorlog, staat onder meer in voor de afwatering van het Nieuw Bedelf en de Kreek van Nieuwendamme. Het gaat om twee relatief lange waterlo-



pen van eerste categorie met een klein gabariet en verhang. Hun doorvoer- en buffercapaciteit is dan ook beperkt. Doordat het peil van beide waterlopen lager is dan het gemiddeld zeepeil, kunnen ze dagelijks hooguit 2 keer 3 uur op natuurlijke wijze afwateren naar de zee. Bij een sterke zeewind is dat soms zelfs bij laagtij uitgesloten. In natte periodes met langdurige neerslag ontstaat bij grote afvoeren een soort knijpeffect dat in het verleden stroomopwaarts regelmatig overstromingen veroorzaakte. Een systeem dat een deel van het aangevoerde water op elk moment naar zee kan overpompen, zal dit nu helpen voorkomen.

Pompen of verzuipen

Op elke waterloop installeerde W&Z twee propellerpompen met een vermogen van 1 m³ per seconde. Ze stuwten het water op in roestvrij stalen schachten die bovenaan overgaan in horizontale buizen met een diameter van 80 cm. De pompen kunnen zowel manueel als automatisch worden bediend. Ze worden normaal alleen ingeschakeld wanneer stroomopwaarts gevaarlijk hoge waterstanden worden verwacht. Het grote voordeel is dat dit systeem onafhankelijk is van het tij en dus altijd water kan afvoeren. Piekpeilen in het Nieuw Bedelf en de Kreek van Nieuwen-

damme worden zo afgezwakt, waardoor de buffercapaciteit van beide waterlopen toeneemt. De noodpompen waren op 27 september 2007 operationeel en zullen in de toekomst ongetwijfeld heel wat overstromingen helpen vermijden. Het prijskaartje van 660 000 euro is dan ook meer dan verantwoord!





3

Multifunctionaliteit

Water trekt niet alleen planten en dieren aan. Ook de mens kan er niet aan weerstaan. Zonnen, zwemmen, wandelen, fietsen, surfen, roeien, zeilen, hengelen of gewoon met volle teugen genieten van het landschap: waar water is, zijn er ook mensen.

Vlaanderen is een echt waterland en heeft een flink deel van zijn historische en actuele welvaart te danken aan de aanwezigheid van natuurlijke en kunstmatige waterwegen. Ze bepalen het landschap en hun aantrekkingskracht is groter dan ooit.

W&Z is zich bewust van de verschillende functies van onze waterwegen en bouwt die ook zelf verder uit. De versterking van de multifunctionaliteit is immers een van

onze kerntaken. Van verharde jaagpaden voor wandelaars en fietsers tot speciale diensten en infrastructuur voor de pleziervaart en allerlei watersporten: W&Z denkt en werkt mee.

Beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme

Het subteam binnenwateren van het overlegorgaan van het overlegplatform waterrecreatie, -sport en -toerisme vergaderde in 2007 vier keer. Het subteam overlegt en treedt op als tussenpersoon of bemiddelaar tussen de overheid, de waterwegbeheerders en de sector. Zo werd onder impuls van het overlegteam een nieuwe regeling uitgewerkt voor de vaarrechten voor passagiersvaart. Ook de problematiek van de regelgeving op het waterwegenvig-

net op de tijgebonden waterwegen werd behandeld. Dit resulteerde in een ontwerpbesluit om het vignet niet langer verplicht te stellen op de Beneden-Zeeschelde. Het team drong ook aan op het realiseren van bijkomende aanlegmogelijkheden, vooral op de tijgebonden waterwegen. Dit resulteerde in de realisatie van nieuwe steigers in Temse en Sint-Amands.

Veilig over het jaagpad

Jaagpaden moeten veilig zijn voor wandelaars en fietsers. Omleidingen aan los- en laadplaatsen zijn dan ook een goede zaak en de aanleg ervan wordt aangemoedigd. Onder impuls van het overlegteam overlegden de sector van de kano- en roeivaart en de waterwegbeheerders over mogelijke verbeteringen van de aanmeervoorzie-



ningen aan en in kunstwerken. Het team bemiddelde om het verlies van waterski-zone's te compenseren door de toelating van een nieuwe zone op het Afleidingskanaal van de Leie naast de achterhaven van Zeebrugge en op de Zeeschelde te Zele.

De pleziervaart kende ten opzichte van 2006 een daling bij de afdeling Zeekanaal en een stijging bij de afdelingen Boven-schelde en Zeeschelde. De pleziervaart groeide in 2007 met ongeveer 3,6 procent bij W&Z en bleef op het peil van 2006 bij nv De Scheepvaart. Dit kan worden verklaard doordat de reünies van de drie federaties doorgingen op locaties van W&Z. Bovendien bleef een deel van het Nederlandse cliënteel weg door het verbod op het gebruik van rode diesel.

Nieuwe vlotsteigers SINT-AMANDS

De pleziervaart op de Zeeschelde en andere getijdengebonden waterwegen werd de voorbije decennia vaak stiefmoederlijk behandeld. Intussen is er echter sprake van een inhaalbeweging. Een mooi voorbeeld is de nieuwe vlottende aanlegsteiger in het pittoreske Sint-Amands. Een hele aanwinst, want voortaan kunnen ook passagiers- en plezierboten vlot aanmeren en kunnen de passagiers in alle omstandigheden comfortabel van en aan boord.

Nieuwe toeristische troef

Begin 2007 werd begonnen met de montage van de toegangsbrug, het brugponton, het veerponton en één zijponton. Vanaf het voorjaar werd werk gemaakt van de montage

van twee bijkomende zijpontons. Meteen werd ook de oude houten steiger gesloopt en de toegang tot de kaai verfraaid. Intussen ging de constructie van de pontons in het atelier gestaag voort.

De stevige constructie met toegangsbrug, brugponton, veerponton en zijponton kan een niveauverschil tot 5 meter aan en doorstaat probleemloos de stormvloed. Voor de pleziervaart is de steiger opwaarts het brugponton opgebouwd uit 3 pontons van 25 meter. Afwaarts het brugponton is een gelijkaardig ponton voorbehouden voor het openbare veer Sint-Amands-Moerzeke. Al bij al een aanmeerlengte van ruim 2 x 100 m. De loopbrug van het kaaiplateau naar het brugponton is ongeveer 55 meter lang, waarvan 40 meter vlottend. De constructie is volledig in staal.



Ook de rederijen zien nieuwe mogelijkheden. Zo werkte Flandria een programma uit om opnieuw vanuit Antwerpen stroomopwaarts te varen en in Sint-Amands aan te leggen. De investeringen in de infrastructuur werpen dus vruchten af. De nieuwe vlottende veer- en recreantensteiger werd op zaterdag 20 oktober 2007 officieel geopend. Een nieuwe toeristische troef voor de Scheldegemeente én de ruime regio.

ANTWERPEN

Op 4 juni 2007 startten de werken aan de nieuwe vlotpontoon op het Steenplein te Antwerpen. Begin februari 2008 was de steiger voltooid. Passagiersvaart en toerisme van op de Schelde zullen de site mee nieuw leven inblazen. Van de andere

kant zullen de gerenoveerde Scheldekaaien het watertoerisme aantrekkelijker en nog meer bijzonder maken.

Gezond en doordacht

Waterrecreatie is een snel groeiend segment in de vrijetijdsbesteding, met watertoerisme en passagiersvaart als belangrijke elementen. De grootste stad van Vlaanderen noch de Vlaamse overheid mogen achterblijven en de boot missen. De nieuwe vlotsteiger is dan ook een treffende illustratie van gezond en doordacht beleid.

De Vlaamse overheid engageerde zich via W&Z voor ongeveer één derde van de investeringsuitgaven. Europa komt tegemoet met een subsidie van 25 procent op basis

van de effectief gedragen uitgaven door de stad Antwerpen en W&Z. Concreet liep de totale investering voor het Steenplein op tot ruim 3,1 miljoen euro.

Een historische toplocatie en een toeristische trekpleister: met de opening van de nieuwe vlotsteiger zetten Vlaanderen en Antwerpen opnieuw een belangrijke stap in de toeristisch-economische ontwikkeling van stad en regio.

Fietsbrug Wulpen

Op zaterdag 26 mei 2007 ging de nieuwe fietsers- en voetgangersbrug over het Kanaal Nieuwpoort-Duinkerke te Koksijde-Wulpen officieel open. De brug ligt op een belangrijk knooppunt van het fietsroutenetwerk. De oude, afgebroken brug had

op beide oevers steile toegangshellingen en was daardoor voor veel fietsers een moeilijk te nemen hindernis. Om ook minder getrainde fietsers en rolstoelgebruikers de mogelijkheid te bieden om het kanaal vlot over te steken, werd een beweegbare brug gebouwd zonder hellingen.

Zelfbediening

De hinder voor de scheepvaart, die hoofdzakelijk bestaat uit jachten, is beperkt. De schippers kunnen de metalen klapbrug op een veilige manier zelf bedienen. Gezien de ligging op het fietsrouten netwerk werd ook de omgeving van de brug verfraaid. Zo werden op- en afwaarts aanlegsteigers en staketsels gebouwd, voorzien van rustban-

ken en picknicktafels. Ook de beplanting en de verlichting werden aangepast. Alles samen gaat het om een investering van ongeveer 920 000 euro.

Veerdiensten veren op WINTAM-RUPELMONDE

De veerdienst over de Schelde die Wintam en Rupelmonde tot het einde van de jaren zestig met elkaar verbond, wordt weer operationeel. W&Z bereidde het project grondig voor en diende in het laatste kwartaal van 2007 de bouwaanvragen voor twee vlottende veersteigers en een slipway in. De werken zullen vermoedelijk pas in de zomer van 2008 kunnen worden uitgevoerd en ten vroegste in september 2008 klaar zijn.

DRONGEN-BAARLE – SINT-MARTENS-LATEM

Op de toeristische Leie tussen Deinze en de Gentse Ringvaart varen uitsluitend jachten en toeristische passagiersboten. De meanders en idyllische plekje inspireerden talloze kunstenaars en maken van de oude Leie een van de mooiste waterwegen van W&Z. Het gebied is ook uiterst populair bij wandelaars en fietsers.

Sedert 12 november 2007 is het oude kabelveer tussen Drongen-Baarle en Sint-Martens-Latem definitief vervangen door een gemotoriseerd veer. De nieuwe veerpont meet 7,5 bij 2,5 meter en kan veertien voetgangers of zeven fietsers tegelijk



overzetten. Het veer is ook toegankelijk voor rolstoelgebruikers.

Op beide oevers werden 2,5 meter brede vlottende aanlegsteigers gebouwd. Ze zijn uiterst stabiel en zorgen ervoor dat alle passagiers het veer comfortabel kunnen op- of afstappen, al dan niet met de fiets aan de hand. W&Z pakte meteen ook de omgeving aan. Doordat het Baarleveer intussen werd opgenomen in het nieuwe Oost-Vlaamse fietsroutenetwerk met knooppunten, is het aantal recreanten dat de veerdienst gebruikt gevoelig gestegen.





Bijlagen



Activa

	2007 EUR	2006 EUR
VASTE ACTIVA		
I. Oprichtingskosten	-	-
II. Immateriële vaste activa	262.624,77	794.149,43
III. Materiële vaste activa	510.630.843,01	431.284.624,61
Terreinen en gebouwen	389.327.533,31	206.952.219,15
Installaties, machines en uitrusting	2.804.790,44	1.569.881,97
Meubilair en rollend materieel	1.318.004,49	1.455.257,15
Activa in uitbouw en vooruitbetalingen	117.180.514,77	221.307.266,34
IV. Financiële vaste activa	453.401,87	453.526,87
Verbonden ondernemingen	451.974,00	451.974,00
Andere financiële vaste activa	1.427,87	1.552,87
VLOTTENDE ACTIVA		
V. Vorderingen op meer dan één jaar	12.014.517,04	22.667,18
VI. Voorraden en bestellingen in uitvoering	832.193,95	259.794,28
VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar	51.068.873,60	31.968.157,84
Handelsvorderingen op ten hoogste één jaar	5.094.849,74	9.907.533,45
Overige vorderingen	45.974.023,86	22.060.624,39
VIII. Geldbeleggingen	-	-
IX. Liquide middelen	166.377.057,32	63.838.928,96
X. Overlopende rekeningen	18.340.136,66	684.160,65
TOTAAL	759.979.648,22	529.306.009,82

Passiva

	2007 EUR	2006 EUR
EIGEN VERMOGEN	523.740.821,00	409.804.003,61
I. Kapitaal	723.750,00	723.750,00
Geplaatst kapitaal	723.750,00	723.750,00
II. Uitgiftepremies	-	-
III. Herwaarderingsmeerwaarden	40.193.053,12	40.193.053,12
IV. Reserves	2.704.706,72	2.704.706,72
Wettelijke reserves	72.375,00	72.375,00
Beschikbare reserves	2.632.331,72	2.632.331,72
V. Overgedragen verlies/winst	44.708,46	-2.759.110,93
VI. Kapitaalsubsidies	480.074.602,70	368.941.604,70
VII. Voorzieningen en uitgestelde belastingen	17.767.796,29	-
Grote herstellings- en onderhoudswerken	17.767.796,29	
SCHULDEN		
VIII. Schulden op meer dan één jaar	49.069,86	345.271,10
Handelsschulden leveranciers		310.129,05
Overige schulden	49.069,86	35.142,05
IX. Schulden op ten hoogste één jaar	215.703.532,32	115.198.340,17
Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen		28.120,95
Financiële schulden kredietinstellingen	172.886.914,19	84.610.555,86
Handelsschulden leveranciers	36.457.746,55	24.544.831,93
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	6.022.237,01	5.893.641,15
Overige schulden	336.634,57	121.190,28
X. Overlopende rekeningen	2.718.428,75	3.958.394,94
TOTAAL	759.979.648,22	529.306.009,82

Resultatenrekening

	2007 EUR	2006 EUR
Bedrijfsopbrengsten	136.075.465,54	106.007.983,95
Omzet	20.190.266,87	18.818.119,59
Andere bedrijfsopbrengsten	155.885.198,67	87.189.864,36
Bedrijfskosten	158.355.608,44	119.401.740,96
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	153.540,66	99.588,78
Diensten en diverse goederen	78.459.861,65	69.932.222,86
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	42.342.116,06	39.522.865,75
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	18.338.706,79	8.864.651,31
Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen - Toevoegingen	312.484,52	168.381,75
Voorzieningen voor risico's en kosten - Toevoegingen (bestedingen en terugnemingen)	17.767.796,29	-
Andere bedrijfskosten	981.102,47	814.030,51
Bedrijfsverlies	-22.280.142,90	-13.393.757,01
Financiële opbrengsten	16.081.381,89	8.821.856,72
Financiële kosten	1.005.765,96	885.097,82
Winst (Verlies) uit de gewone bedrijfsuitoefening voor belasting	-7.204.526,97	-5.456.998,11
Uitzonderlijke opbrengsten	10.015.168,31	6.281.328,06
Terugnemingen van afschrijvingen	125,24	11,34
Meerwaarden bij de realisatie van vaste activa	-	2.500,00
Andere uitzonderlijke opbrengsten	10.015.043,07	6.278.816,72
Uitzonderlijke kosten	6.821,95	198.827,83
Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen	-	-
Andere uitzonderlijke kosten	6.821,93	198.827,83
NETTORESULTAAT VAN HET JAAR (voor belastingen)	2.803.819,39	625.502,12
NETTORESULTAAT VAN HET JAAR (na belastingen)	2.803.819,39	625.502,12
TE BESTEMMEN RESULTAAT VAN HET BOEKJAAR	2.803.819,39	625.502,12
Overgedragen verlies van het vorig boekjaar	-2.759.110,93	-3.384.613,05
OVER TE DRAGEN WINST/VERLIES	44.708,46	-2.759.110,93



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