

2006 JAARBOEK



Waterwegen en Zeekanaal NV

Inhoud

Woord vooraf	5
Van wal met W&Z	9
Kerntaken Waterwegen en Zeekanaal NV geïllustreerd met projecten	
Watergebonden transport.	19
Veiligheid en milieu	29
Multifunctionaliteit	37
Bijlagen	
Balans	
Activa	44
Passiva	45
Resultatenrekening	46

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/2007/3241/176



Woord vooraf



In Memoriam Valère Vautmans

Op 17 maart 2007 overleed oud-senator en kamerlid Valère Vautmans, administrateur-generaal Coördinatie Waterwegen Vlaanderen en voorzitter van de Raad van Bestuur van W&Z. Hij was drieënzestig. Zijn kennis, zijn ervaring en zijn inzet voor de toekomst van de Vlaamse waterwegen worden gemist. Valère was een man met visie. Een visie waaraan W&Z, de vennootschap die hij mee boven de doopvont hield, nu dag na dag vorm geeft.

Na zijn formele oprichting in 2005 gaf het nieuwe samenwerkingsverband Waterwegen en Zeekanaal NV, kortweg W&Z, in 2006 verder gestalte aan zijn rol van waterwegbeheerder.

In 2006 was het op onze waterwegen net iets drukker dan het jaar voordien. Gemiddeld noteerden we een stijging van 0,6 procent. Terwijl het verkeer op de Leie met 1,5 procent daalde, steeg het op het kanaal van Gent naar Brugge en op de Boven-schelde met respectievelijk 0,4 en 1,1 procent. Op het Zeekanaal Brussel-Schelde was er een stijging van 0,9 procent. De trafiek door de sluis van Evergem steeg met bijna 3 procent en die op het Kanaal naar Charleroi met een goede 2 procent.

Deze goede cijfers zijn onder meer het gevolg van de inspanningen van de Vlaamse overheid en W&Z om het gebruik van de waterwegen te promoten en te stimuleren, zowel op de grote als op de kleine vaarassen. Een mooi voorbeeld hiervan is de groei van de scheepvaart op het kanaal Leuven-Dijle met ruim 47 procent. De 120 reeds goedgekeurde PPS-kaaimuurprojecten, waarvan er 79 in het ambtsgebied van W&Z liggen, zullen tegen 2011 goed zijn voor jaarlijks 1 miljoen vrachtwagenritten minder op het Vlaamse wegennet.

Om het gebruik van de Vlaamse binnenwateren verder te doen toenemen, moeten ook andere instanties en vooral de bedrijfs wereld mee aan de kar trekken. De samenwerkingsovereenkomsten die we in 2005 met UNIZO en VOKA afsloten,

leidden in 2006 tot het inschakelen van drie transportdeskundigen die bedrijven aanmoedigen om voor het water te kiezen en die modal shift ook begeleiden.

Uiteraard moet onze waterwegeninfrastructuur ook continu worden gemoderniseerd. In 2006 werd de derde fase van de Leiedoortocht in Kortrijk verder uitgevoerd, wat moet toelaten om schepen van 1.350 ton in twee richtingen door Kortrijk te laten varen. Een uitermate belangrijke schakel in het mobiliteitsverhaal, want de Leie is in het Seine-Scheldeproject de primaire verbindingssas met Noord-Frankrijk. Een ander initiatief in dit kader is de bouw van een tweede sluis in Evergem. In 2006 werkten we hier onafgebroken aan voort. De nieuwe sluis moet tegen eind 2008 klaar zijn, zodat de bestaande kan worden ontlast.

In Vilvoorde, op het Zeekanaal Brussel-Schelde, werd de in 2005 ingestorte oevermuur afgewerkt en de sanering van de terreinen ex-Forges de Clabecq opgestart. Zo creëren we nieuwe ruimte voor watergebonden bedrijven, KMO's, huisvesting en gemeenschapsvoorzieningen, met name voor recreatie. In Puurs begon fase twee van de werken aan de omlegging van de Nijverheidsstraat. Samen met de nieuwe Boulevardbrug, waarvan de bouw in 2005 begon, zal dit project een enorme impuls

geven aan de watergebonden ontwikkeling van het noordelijk economisch knooppunt van het Zeekanaal Brussel-Schelde.

In 2005 zette Vlaams minister van Openbare Werken, Kris Peeters, het licht op groen voor de ontubbing van de Scheldebrug Temse-Bornem door de bouw van een tweede brug, een duurzame oplossing voor een klassiek knelpunt. Intussen vonden heel wat voorbereidende studies plaats en werd de projectuitvoerder geselecteerd. Eén en ander leidde begin oktober 2006 tot de officiële start van dit totaalproject, zodat de nieuwe brug midden 2009 operationeel kan zijn.

Op het vlak van de waterbeheersing is met het verdrag tussen Vlaanderen en Nederland het geactualiseerde Sigmaphan ingebed in de langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium. Centraal staat een verhoging van het veiligheidsniveau in combinatie met een versterking van de natuurwaarden. Onder impuls van onze voogdijminister kwamen er een klankbordgroep en thematische werkgroepen die het geactualiseerde Sigmaphan mee vorm zullen geven. In 2006 werkten we in dit kader voort aan het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde, terwijl we in Hamme het proefproject Lippenbroek realiseerden. Dit gecontroleerd overstromingsgebied met gereduceerde getijdenwerking kan intus-

sen bogen op een karakteristieke slik- en schorvegetatie.

Binnen de eigen werking van W&Z werden diverse stappen gezet.

Eenzijds creëerden we een eigen identiteit in de vorm van een coherente huisstijl. Hiermee willen we ook visueel aan de buitenwereld tonen wie we zijn en waar we voor staan. Aan deze huisstijl wordt nog dagelijks gewerkt, in de vorm van brochures, nieuwsbrieven, evenementen, ... Wie W&Z ergens ziet, moet ons onmiddellijk als dusdanig herkennen.

Anderzijds zetten we het project Op Koers in de steigers. Dit project steunt op vier pijlers: de realisatie van een ondernemingsplan, de opmaak van een personeelsbehoefteplan, de uitwerking van een uniform kwaliteitssysteem en het aanbod van een vormingsprogramma. Op Koers moet van W&Z een soepel draaiende organisatie met tevreden medewerkers maken.

Kortom: onze vennootschap zette in 2006 intern én extern de nodige stappen om uit te groeien tot een betrouwbare partner voor al haar klanten.

Goede vaart en veel lees- en kijkplezier,

Albert Absillis
Voorzitter





Van wal met W&Z

Waterwegen en Zeekanaal NV beheert de bevaarbare waterwegen in het westen en het centrum van Vlaanderen en heel wat van de gronden erlangs. W&Z is een nog jonge vennootschap, ontstaan uit een fusie van de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen met een deel van de administratie Waterwegen en Zeewezen.

Zeven afdelingen

Omdat het werkingsgebied van W&Z zo uitgestrekt is, zijn er 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 van W&Z wor-

den gecoördineerd vanuit vier centrale afdelingen: Coördinatie, Administratie & Communicatie, Commercieel Beheer en Regie & Logistiek. De zeven afdelingen zijn samen goed voor bijna 900 personeelsleden.

Meer armslag

Het NV-statuut van W&Z 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 op en langs onze waterwegen.

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 één van de meest uitgebreide en dichte waterwegennetten van de wereld. Een belangrijke economische, recreatieve en landschappelijke troef die W&Z optimaal wil uitspelen.



MISSIE

“Waterwegen en Zeekanaal zorgt voor het duurzaam en dynamische 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.”

De missie van W&Z is duidelijk: een duurzaam en dynamisch beheer van de bevaarbare waterwegen in het werkingsgebied van de vennootschap, 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.

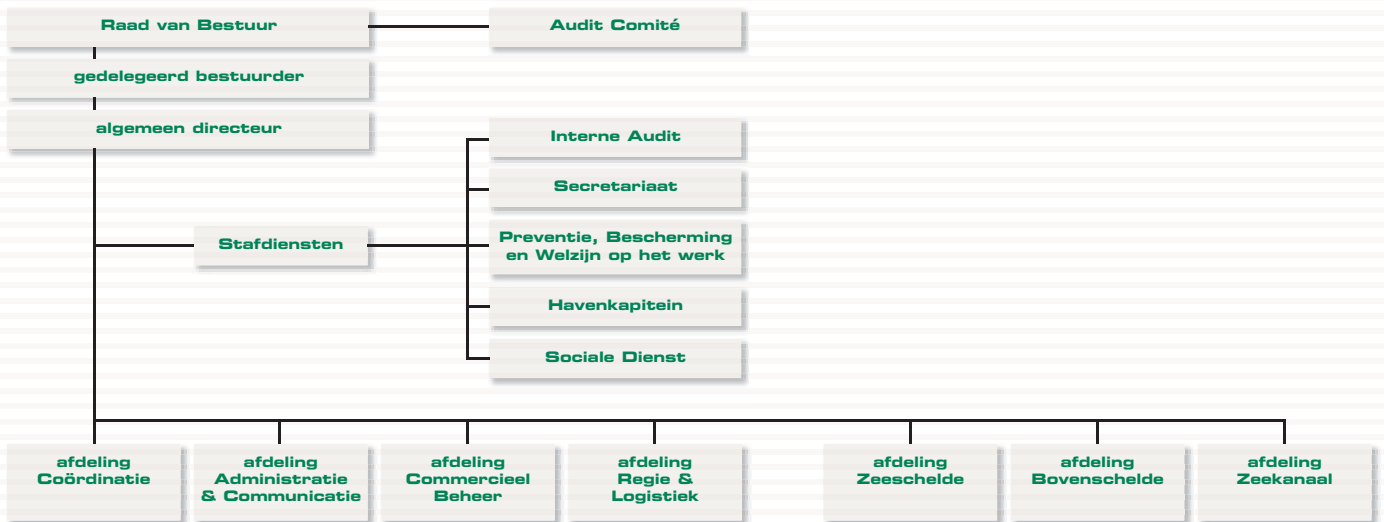
W&Z beschouwt zijn missie als een belangrijk maatschappelijk project en voert een modern, vernieuwend en toekomstgericht beleid met als inzet een mobieler, veiliger en groener Vlaanderen.

STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

1. Verbeteren van de mobiliteit via de waterwegen (cf. kerntaak 1 van deze publicatie).
2. Waarborgen van de veiligheid van de bevolking en bescherming van het patrimonium tegen overstromingen (cf. kerntaak 2 van deze publicatie).
3. Bewerkstelligen van de multifunctionaliteit (cf. kerntaak 3 van deze publicatie).
4. Optimaliseren van de financiële positie van W&Z (o.a. het creëren van eigen middelen, het zuinig ontwerpen, uitgavenbeheersing en efficiëntie) (cf. bijlagen bij deze publicatie).



Organogram





ALBERT ABSILLIS



KOEN ANCIAUX



JOHAN BEKE



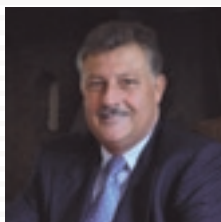
LEO CLINCKERS



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

Op 12 juni 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, administrateur-generaal
NV De Scheepvaart
ALBERT VANHOOF, inspecteur-generaal
Financiën
VITAL VERMIJLEN,
gemeenteraadslid Bornem
ERIC VAN DEN EEDE, algemeen directeur
W&Z



JAAK TIELEMS



ERIC VAN DEN EEDE



ALBERT VANHOOF



VITAL VERMIJLEN



RICHARD DE WINTER



ERIK PORTUGAELS



ANN VERMORGEN



FRANS VISSER



JOZEF VAN HOOF



GRETA BERNAERS

Niet-stemgerechtigde bestuurders

RICHARD DE WINTER,

algemeen secretaris ACOD

ERIK PORTUGAELS, raadgever van de

voorzitter, gedelegeerd bestuurder

NV De Scheepvaart

ANN VERMORGEN, secretaris CCOD

FRANS VISSER, secretaris VZW Waterwe-

gen en Zeekanaal

Secretaris

LEO CLINCKERS,

gedelegeerd bestuurder W&Z

Gewestcommissaris

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 gewestcommissaris. 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 gewestcommissaris 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:

Gewestcommissaris

JOZEF VAN HOOF,
inspecteur-generaal bij de Administratie
Waterwegen en Zeewezen

Plaatsvervangend gewestcommissaris

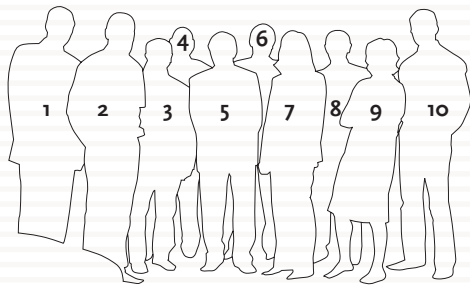
GRETA BERNAERS,
directeur infrastructuur Havenbedrijf
Antwerpen



Managementcomité

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

1. ir. Eric Van den Eede - algemeen directeur
2. Henk Jans - secretaris
3. ing. Luc Verhaest - verantwoordelijke afdeling Bovenschelde
4. ir. Swa Bettens - manager afdeling Zeeschelde
5. Raoul Lombaert - verantwoordelijke afdeling coördinatie
6. ir. Leo Clinckers - gedelegeerd bestuurder
7. Heidi Van Praet - verantwoordelijke afdeling Administratie en Communicatie
8. ir. Johan Laurent - afdelingshoofd afdeling Zeekanaal
9. Lut Verschingel - verantwoordelijke afdeling Commercieel Beheer
10. ing. Tom Willemen - verantwoordelijke afdeling Regie & Logistiek






ICAL

IDEAL

IDEAL



1. Verbinding Seine-Schelde.....	23
2. Tweede Scheldebrug Temse/Bornem	23
3. Waterslag	24
4. Estuaire vaart.....	25
5. Ilde	26
6. Containerkraanschip	27
7. Gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde	31
8. Gecontroleerd overstromingsgebied Lippenbroek - Hamme.....	33
9. Waterkering Assels en Sint-Denijs-Westrem	34
10. Sanering ex-Forges de Clabecq	35
11. Centrale bedieningspost Kampenhout	35
12. EUWAT: energie uit water.....	38
13. Vilvoorde watersite Campus	39
14. Dijlepad Mechelen.....	39
15. Wandelesplanade Geraardsbergen.....	40
16. Oude-Dokken - een nieuwe thuishaven	40

A large white crane is shown in profile, facing left. Its wings are fully extended upwards, revealing the intricate structure of the feathers. The crane is perched on a weathered wooden post. The background is a bright, overcast sky with soft, diffused light. The overall composition is clean and minimalist.

Kerntaken Waterwegen en Zeekanaal NV
geïllustreerd met projecten



STEGA

STEGA



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 2006 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.

BINNENVAART IN DE LIFT

De promotie van de binnenvaart en de modernisering van de infrastructuur werpen vruchten af.

Bovenschelde en Zeeschelde

Op de Ringvaart in Gent werd 19,450 miljoen ton (+0,1 %) goederen vervoerd. Op de Bovenschelde ging het om 11,043 miljoen ton (+1,1 %). Op het Kanaal van Gent naar Brugge om 8,913 miljoen (+0,43 %), op de Leie om 7,846 miljoen ton (-1,53 %), op de Grensleie om 3,9 miljoen (-5,31 %), op het Kanaal van Bossuit naar Kortrijk om 572.756 ton (+0,5 %) en op het Kanaal van Plassendale naar Nieuwpoort om 17.863 ton (-33,06 %). Er was sprake van een lichte verschuiving van de

Leie naar de Bovenschelde. Andere signifi-
cante vaststellingen:

- Op de sluis van Merelbeke daalde de
trafiek met 0,418 miljoen ton. Uit de cij-
fers blijkt dat het gaat om een verschui-
ving naar de sluis van Evergem. In 2006
werd daar 15,970 miljoen ton verschut.
- Er is een sterke toename van de trafiek
door de Dammepoortsluis te Brugge.
De trafiek steeg hier met 196.863 ton en
380 scheepsbewegingen.
- De trafiek op de Dender daalde met
8,79 procent tot 514.560 ton.

Globaal zijn de trafiekcijfers van dezelfde
orde als die van 2005.

Zeekanaal

Op het Zeekanaal Brussel-Schelde was de
scheepvaart in 2006 goed voor een trafiek
van 10.063.498 ton. Een stijging (0,96%)
ten opzichte van 2005.

Op het Kanaal naar Charleroi steeg de
trafiek tot 3.408.902 ton (+2,15%). Met
een trafiek van 179.909 ton was het Kanaal
Leuven-Dijle in 2006 goed voor een
stijging van liefst 47,17 procent. Op het
Netekanaal, dat in 2006 bij de afdeling
Zeekanaal werd ondergebracht, noteerden
we een stijging van de trafiek met 37,19
procent tot 723.628 ton.

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. Veel ondernemingen zijn im-
mers niet of nauwelijks op de hoogte van
de mogelijkheden van de waterweg en de
opportunities die de binnenvaart biedt.

Stilaan op kruissnelheid

Sedert het voorjaar van 2006 zijn drie
transportdeskundigen actief. Dit zijn
zelfstandige consultants met een grote
praktijkervaring die de ondernemingen gra-
tis ondersteunen. In een eerste fase lichten
ze de logistieke keten door en zoeken naar
de meest aangewezen combinatie van weg-
transport 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 transportdeskun-
digen 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. Uit de
eerste contacten blijkt niettemin dat steeds
meer bedrijven beseffen dat multimodaal
vervoer op middellange termijn de enige
duurzame én efficiënte oplossing is.

Concrete realisaties

Diverse projecten met een multimodale
aanpak staan in de steigers. Een reeds
gerealiseerd voorbeeld vinden we bij Wim
Maenhaut BVBA in Aalter. Dit aanne-
mersbedrijf is ondermeer actief in zeer
groot grondverzet en in bouwputten.
Voor de uitbreiding van zijn activiteiten
heeft Maenhaut geopteerd om maximaal
gebruik te maken van de mogelijkheden
van de waterweg. Hoewel het bedrijf niet
gelegen is aan een waterweg, zijn er af-
spraken gemaakt met AVEVE die over een
PPS kaaimuur beschikt langs het kanaal
Gent-Oostende. AVEVE werd bereid ge-
vonden om hun kaaimuur ter beschikking
te stellen van Wim Maenhaut. Er werd
gestart met het lossen van zand waarbij
het tonnage in 2006 35.000 T bedroeg. In
2007 zal dit wellicht stijgen naar 60.000 T
of een equivalent van 3000 vrachtwagen-
ritten die men van de weg haalt. In een
volgende fase overweegt Maenhaut om
gronden van ondermeer bouwputten ook
via de waterweg te laten vervoeren.

EVALUATIE PPS-KAIMUMUR-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 evaluatierapport 1998-2005 maakt duidelijk dat het programma een schot in de roos is. Eind 2005 hadden al 119 bedrijven een goedgekeurde aanvraag

ingediend. Intussen zijn 50 PPS-kaaimuurprojecten operationeel en 13 in uitvoering. De overige projecten zitten nog in de voorbereidings- of studiefase.

In 2005 werden dankzij de operationele projecten 474.853 vrachtwagenritten vermeden. Sinds de invoering van de regeling gaat het zelfs om 1.356.632 vrachtwagenritten. Alleen al omwille van dit positieve effect op het wegtransport loont het de moeite om het programma ook de komende jaren voort te zetten.





PROJECTEN VAN W&Z

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. Voor Vlaanderen omvat het project onder meer de verbetering van de bevaarbaarheid van de Leie tussen Wervik en Deinze.

Gekoppeld aan rivierherstel

Op 16 juni 2006 besliste de Vlaamse regering om van de binnenvaartverbinding Seine-Schelde een geïntegreerd project te maken. Dat betekent dat er ook een luik rivierherstel aan wordt gekoppeld. Zo zullen ook de negatieve effecten van de vroegere kalibratie van de Leie worden weggewerkt.

In 2006 werd gestart met de derde vervolgstudie Seine-Schelde. Die bestaat uit drie deelstudies en de opmaak van een plan-MER. De ecohydrologische studie onderzoekt de mogelijkheden voor de ontwikkeling van natte natuur. De landschapsstudie omvat een landschapsanalyse, de opmaak van een ruimtelijke visie en het formuleren van gerichte maatregelen. De landbouwstudie, ten slotte, brengt de gevoeligheid van de landbouw in kaart, zodat een afwegingskader ontstaat voor de andere twee studies.



De resultaten van de drie deelstudies zullen worden verwerkt in een plan-MER dat de globale milieueffecten van het project beschrijft.

Tweede Scheldebrug Temse/Bornem

Kris Peeters, voogdijminister van W&Z, gaf op 3 oktober 2006 het officiële startsein voor de bouw van de tweede Scheldebrug tussen Temse en Bornem. De nieuwe 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. Midden 2009 zal de nieuwe brug klaar zijn.

Multifunctioneel totaalproject

Het project van de nieuwe Scheldebrug is een combinatie van een brugproject, een kaaimuurproject, verschillende wegenprojecten én de verplaatsing van de jachthaven van de Koninklijke Temse Watersportvereniging.

De nieuwe Scheldebrug respecteert de monumentaliteit van de bestaande. Er is aandacht voor de relatie tot het urbane landschap van Temse, het natuurlandschap van Bornem én de belevingswaarde van het kunstwerk voor passanten op en onder de brug. Identiteit, vernieuwing, inpasbaarheid en toekomstwaarde kenmerken de nieuwe brug en geven het brugensemble een erfgoedvaste meerwaarde.

Nieuwe jachthaven

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.

De werken werden in 2006 toevertrouwd aan de NV Herbosch-Kiere uit Kallo en

startten officieel op 20 september. Een half jaar later werd de nieuwe jachthaven op de Schelde met vier vlotsteigers, 500 meter aanlegplaatsen en een prachtig clublokaal opgeleverd. De totale kostprijs bedroeg bijna 2,5 miljoen euro.

Waterslag

NV De scheepvaart, W&Z en Incodelta, een samenwerkingsverband van Zuid-Nederlandse provincies, bundelen de krachten met enkele Vlaamse en Nederlandse privépartners in het innovatieve Waterslagproject. Het project moet de kleine kanalen aantrekkelijker maken voor

vrachtvervoer. Het wordt gecoördineerd door Buck Consultants International en ontving een Interregsubsidie van een half miljoen euro.

Geen bijkomende infrastructuur, geen verbreding en verdieping van kanalen, maar een eenvoudige duwbak: dat is volgens de Waterslagpartners dé oplossing. De duwbak wordt aan een binnenschip gekoppeld, zodat de vervoerde lading verdubbelt en de vrachttarieven dalen. Het grote probleem zijn de sluisen die, vooral in Vlaanderen, te kort zijn voor de combinatie. Daarom krijgt de duwbak een eigen aandrijving, zodat hij op eigen kracht door de sluisen kan varen.





Alternatief voor 185.000 vrachtwagens

Om zowel in België als Zuid-Nederland te kunnen varen, is de duwbak best ongeveer 50 meter lang. In Vlaanderen kan de combinatie dan worden ingezet op de Dender tot Aalst, het kanaal Leuven-Dijle en de Kempense kanalen. Een eerste marktanalyse wijst op een potentieel van ruim 2,5 miljoen ton, 2,5 miljoen m³ droge bulkstromen en meer dan 14.000 containers op jaarbasis. Dat komt overeen met ongeveer 185.000 vrachtwagenritten.

In de tweede helft van 2007 zullen proefvaarten worden georganiseerd om de haalbaarheid van het concept aan te

tonen. Hiervoor zullen Vlaamse en Nederlandse verladers worden gecontacteerd. Aangezien het de bedoeling is om het Waterslagconcept te commercialiseren, zullen alle resultaten van de proefvaarten openbaar zijn. Surf naar www.waterslag.org voor meer informatie.

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.

Dienstverleners die tussen de kusthavens en de binnenvaartterminals in Vlaanderen en langs de Rijn een (aangepaste) binnenvaartverbinding willen verzekeren, komen in aanmerking voor een gedeeltelijke subsidie van de (om)bouwkosten van estuaire schepen én een tijdelijke subsidie van de exploitatiekosten. Na een open oproep en een offerteaanvraag werden al twee dienstverleners weerhouden: de tijdelijke vereniging Stecy – Maes met een 220 TEU schip en Patrick Hermans & Christiane Troch met een 350 TEU schip. Voor beide contracten samen is een subsidie voorzien van 900.000 euro.

Goed voor 790.000 containers

De geselecteerde dienstverleners verbinden zich ertoe om vóór 1 januari 2008 tussen Zeebrugge en het hinterland te varen. Een belangrijk selectie criterium is dat de levensvatbaarheid van deze transporten tot 2017 wordt verzekerd.

Via de subsidie kan op termijn een jaarlijks volume van 790.000 standaardcontainers via de estuaire vaart naar het binnenland en het Rijngebied worden vervoerd. Dat komt overeen met een jaarlijkse trafiek van 500.000 vrachtwagens of ruim 9.000 traditionele binnenschepen door Brugge. Zo verlicht de estuaire vaart de druk op de wegen en waterwegen naar onze kusthavens.



ILDE

Betere intermodale verbindingen met het Donaubekken

Het leeuwendeel van de goederenstromen tussen Vlaanderen en Centraal- en Oost-Europa verloopt over de weg. Dat is onder meer te wijten aan de lage loonkosten van Centraal- of Oost-Europese chauffeurs. Door de verkeerscongestie loopt het vrachtvervoer echter constant vertraging op. Daardoor moeten magazijnen in Vlaanderen en Oost-Europa op een 24/7-basis werken, wat de kosten van de bevoorradingsketen opdrijft. Ook de extreem hoge CO₂-uitstoot maakt het wegtransport minder aantrekkelijk, net zoals de tendens om er een tol op te heffen. Duitsland

voerde in 2005 al de LKW-Maut in en Hongarije volgt dat voorbeeld in 2008. Logistieke dienstverleners en expediteurs zijn dan ook op zoek naar intermodale alternatieven.

Ingediend en principieel goedgekeurd

De Administratie Buitenlands Beleid lanceerde een oproep in het kader van de samenwerkingsprogramma's tussen Vlaanderen en enkele Centraal- en Oost-Europese landen. W&Z reageerde met het projectvoorstel Improvement of Intermodal Links to the Danube Estuary, kortweg ILDE. Het project mikt op de ontwikkeling van een efficiënte en marktgeoriënteerde intermodale verbinding over het water tussen

Vlaanderen, Roemenië en Hongarije. Door de samenwerkingsovereenkomsten met de havens van Győr en Baja kan W&Z al bogen op een bevoorrechte relatie met Hongarije.

De infrastructurele en operationele problemen op de Rijn-Main-Donauverbinding belemmeren de modal shift naar de binnenvaart. Daarom wil ILDE een short-seaverbinding opzetten tussen Vlaanderen en de haven van Constantza (Roemenië). Daar kan de vracht dan op binnenschepen worden overgeladen en zo verder vervoerd naar Roemeense, Bulgaarse, Servische en Hongaarse havens.



Op 24 maart 2006 diende W&Z als promotor van ILDE het projectvoorstel in bij de Administratie Buitenlands Beleid. Enkele maanden later keurden zowel het Vlaamse adviescomité als het Roemeens-Hongaarse selectiecomité het project in principe goed. Het is nu één van de projecten die in aanmerking komen voor financiering door de Administratie Buitenlands Beleid en de verschillende Vlaamse en buitenlandse partners.

Containerkraanschip

W&Z en het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) onderzoeken de haalbaarheid en mogelijkheden van een 1.350

ton containerkraanschip op de Vlaamse binnenwateren. Een dergelijk schip maakt de binnenvaart geschikt voor watergebonden bedrijven die niet over een kade en/of kraan beschikken. In de stuurgroep van het project participeren ook NV De Scheepvaart en Mercurius Scheepvaart Group.

Met het vooropgestelde tonnage kan het schip op ongeveer de helft van de Vlaamse waterwegen worden ingezet. Daardoor kunnen die efficiënter worden gebruikt. Het concept is uniek in Vlaanderen en het project wordt dan ook beschouwd als een doorbraakproject. Het resultaat

van de studie omvat de aanbeveling voor het al dan niet operationeel inzetten van een containerkraanschip op de Vlaamse binnenwateren. Indien de haalbaarheid wordt bewezen, zal een strategie worden uitgebouwd voor de uitbating van het containerkraanschip. De eerste resultaten worden verwacht tegen juni 2007.



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 één 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 stormvloeden vanuit 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 80 procent van de geplande dijkverhogingen en -verzwareningen uitgevoerd en is er nog één overstromingsgebied in aanleg, met name dat van Kruibeke-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 getijden-golf 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 infrastructures, zoals de oorspronkelijk geplande stormvloedkering of de Overschelde, een verbindingsarm tussen Wester- en Oosterschelde, uiterst beperkt zou zijn. De aanleg ervan zou het veiligheidsniveau nauwelijks verhogen, maar wel handen vol 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

In de loop van 2006 werden drie thematische werkgroepen opgericht: Plattelandsrecreatie, Communicatie en Natuur & Landschap. Er werden verschillende gemeentebesturen bezocht en op 27 september ging o.l.v. minister Peeters de klankbordgroep van start. In maart werd een protocol opgesteld m.b.t. de uitvoering van de Studie Scheldekaaien. In oktober werden twee samenwerkingsovereenkomsten ondertekend: de overeenkomst Open Oproep / W&Z en de overeenkomst Masterplan en Financieel-functionele deelstudie.

In 2006 kwamen de voorbereidingen voor de realisatie van de overstromingsgebieden in de Hedwige- en Prosperpolder op kruissnelheid en werd een communicatieplan voor de komende twee jaar opgesteld. De procedures van het milieueffectrapport (MER) en het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) lopen. Tijdens het eerste kwartaal werd de kennisgeving van het MER voorbereid, inclusief een vergadering met

de gemeente en de landbouwers. In het tweede kwartaal organiseerden we een informatiemarkt voor het grote publiek. De kennisgeving van het MER werd gepubliceerd en het openbaar onderzoek opgestart. In het derde kwartaal verwerkten we de opmerkingen in een antwoordnota. In het vierde kwartaal, ten slotte, ondertekenden W&Z en de Vlaamse Landmaatschappij de overeenkomst m.b.t. de grondenbank. Het landbouweffectrapport (LER) werd afgerond en de grondverwerkingen lopen. Ook de grondwatermonitoring via peilputten is volop bezig.

PROJECTEN W&Z

Gecontroleerd overstromingsgebied Kruikebe-Bazel-Rupelmonde

Het gecontroleerd overstromingsgebied Kruikebe-Bazel-Rupelmonde (GOG KBR) is het laatste overstromingsgebied van het oorspronkelijke Sigmaplan dat vandaag nog in aanleg is. Met ruim 600 ha is het meteen 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 moeten leiden.

Aanhoudende dialoog leidt tot innovatief succes

De hoofddoelstelling van het project is veiligheid, maar ook natuur en recreatie spelen een belangrijke rol. Het GOG KBR is nu al erkend als Europees Vogel- en Habitatrichtlijngebied. Dat brengt bepaalde verplichtingen met zich mee. Zo moet 150 hectare worden ingericht als weidevogelgebied om op korte termijn vogels te lokken.

In 2006 wierp de aanhoudende dialoog met de lokale betrokkenen vruchten af. Via een systeem van onderhoudscontracten werden de landbouwers ingeschakeld in het beheer van hun vroegere percelen. Op 26 juni werd dit initiatief door de Boerenbond bedacht met de prijs voor het beste innoverende project. Intussen werd voortgewerkt aan de



toekomst. Aangezien mest op termijn uit de polder moet verdwijnen, startte W&Z samen met de Bedrijfs Gilde Wase Scheldekant en de Vlaamse Landmaatschappij een MestDruk-Verminderingsproject op. De bouw van een mestverwerkingsinstallatie kan de druk op de landbouwsector in de regio door grootschalige onteigeningen helpen verminderen.

Toekomstige dialoog leidt tot draagvlak

Om de dialoog met alle partijen verder te stroomlijnen, werd eind 2006 een beheercommissie Natuur voor het GOG KBR opgericht. Vertegenwoordigers van W&Z, de landbouwsector, de milieubeweging, het Agentschap voor Natuur en Bos en de gemeente Kruikebeke plegen er samen overleg. De open en constructieve gesprekken liggen mee aan de basis van een toenemend wederzijds respect tussen voorheen haast onverzoenbare partijen. De plaatselijke draagkracht van het project groeit elke dag. Surf naar www.gogkbr.be voor meer informatie over het overstromingsgebied en de evolutie van het project.

Gecontroleerd overstromingsgebied Hamme Lippenbroek

Het gecontroleerd overstromingsgebied (GOG) Hamme Lippenbroek is 10 hectare groot. Het is het resultaat van een veelbelovend samenwerkingsverband binnen de Vlaamse overheid: W&Z streeft naar een veilig Zeescheldebekken, terwijl het Agentschap voor Natuur en Bos waardevolle biotopen creëert. Het GOG Hamme Lippenbroek werd in maart 2006 operationeel en ondersteunt beide doelstellingen.

Veiligheid voorop

Door om het gebied een ringdijk te bouwen en de rivierdijk gedeeltelijk af te graven, veranderde het terrein in een gecontroleerd overstromingsgebied. In geval van stormtij kan het topje van de vloedgolf over de overlopdijk in het gebied stromen, wat het waterpeil van de Schelde mee onder controle houdt. Zodra het waterpeil daalt, stroomt het gebied weer leeg.

Natuur in ontwikkeling

Met het oog op natuurontwikkeling werd dit GOG ingericht met een gecontroleerd gereduceerd getij. Een sluis in de rivierdijk laat de getijdenwerking toe. In de betonnen inwateringsluis regelen houten schotbalken het drempelpeil van de inwatering. Door de verschillende hoogtes van de schotbalken in de drie sluisokers kan het gebied geleidelijk tot het gewenste niveau onder water worden gezet.

De sluis wordt zo afgesteld dat het binnendijkse gebied het natuurlijke ritme van eb en vloed volgt. Bij laag water stroomt er dus geen druppel binnen. Tweemaal daags, bij vloed, treedt het systeem in werking. Hoe hoger het natuurlijke getij, hoe meer water er door de sluis vloeit. Bij springtij staat er het meeste water in de polder, maar bij doottij stroomt er nauwelijks iets binnen. Telkens het waterpeil in de Schelde daalt, stroomt het water via de uitwateringsluis weer weg. Zo staat de polder afwisselend wel en niet onder water. Net zoals de planten op de oever van de rivier.

Uniek pilootproject

Het GOG Hamme Lippenbroek is een uniek pilootproject op wereldschaal dat verschillende wetenschappelijke instellingen op de voet volgen en belangrijke input levert voor diverse andere projecten. Zo wordt de helft van het GOG Kruikebe-



Bazel-Rupelmonde, goed voor zowat 300 ha, met een gecontroleerd gereduceerd getij ingericht. Voor het KBR-projectteam zijn de onderzoeksresultaten die Hamme Lippenbroek oplevert dan ook uiterst waardevol. Maar ook andere toekomstige overstromings- en natuurontwikkelingsgebieden kunnen leren van wat er in Hamme gebeurt. Surf naar www.lippenbroek.be voor meer informatie.

Waterkering Assels en Sint-Denijs-Westrem

De Gentse regio werd de jongste jaren verschillende keren door wateroverlast getroffen. Tijdens de jaarwisselingen 1999-2000 en 2002-2003 trad de Leie buiten haar oevers en liepen tientallen huizen in de achterliggende gebieden onder water. Na de laatste overstroming werd met alle betrokken instanties een werkgroep opgericht om oplossingen te zoeken. Drie principes stonden voorop: het maximaal

bufferen of ophouden van het water in de waterloop zelf, het beter beschermen van de woningen door dijkverhogingen en, ten slotte, het verbeteren van de waterafvoer in de oeverzones door de heraanleg van rioleringen en de bouw van pompstations.

In 2006 werden in Drongen de werken voltooid om de dijk van de Assels te verhogen en werd in Sint-Denijs-Westrem een waterkering aangelegd om 42 eigendommen te beschermen. Beide projecten kaderen in de strategische doelstelling van W&Z om de bevolking tegen overstromingen te beveiligen en zorgen ervoor dat de bewoners van deze gebieden de eindejaarsperiode voortaan zonder schrik tegemoet kunnen zien.

Links: waterkering Assels

Dit project beschermt de woningen op de linkeroever van de Leie vlak voor de monding in de Ringvaart. Het bestaande fiets- en wandelpad langs de Leie werd

verbreed en zoveel mogelijk opgehoogd tot het veiligheidsniveau van 7,6 m TAW (Tweede Algemene Waterpassing). Waar dat niet kon, werd langs het pad een houten beplanking aangelegd met aan de waterzijde een grondaanvulling tot op het veiligheidsniveau. Op het einde van de Krommehamlaan werd bovendien een granieten strook aangelegd die ook dienst doet als zitbank. Voor de heraanleg van het pad kozen we voor dolomiet en enkele oeverstroken zijn volgens de principes van de natuurtechnische milieubouw met houten palen en kokosrollen hersteld.

Aan de verschillende slipways, waarlangs de bewoners hun plezierboten te water laten, zijn verwijderbare houten balken geplaatst. Zo blijven de slipways bij normale waterstanden bruikbaar, maar kunnen ze bij hoge waterstanden worden beveiligd.

Rechts: waterkering Sint-Denijs-Westrem

Dit project beschermt de woningen op de rechteroever van de Leie vlak voor de monding in de Ringvaart. Hier lopen de tuinen van de bewoners tot aan de Leie. Na intern overleg en besprekingen met de bewoners besloten we om voor elke tuin een detailontwerp uit te werken om de waterkering zo goed mogelijk in het landschap in te passen. In de zones waar de huizen te laag gelegen zijn, werd aan de waterkant een gronddijk geplaatst. In de andere zones werd een gronddijk of muurtje tussen de woningen geplaatst om doorstroming naar de achterliggende lager gelegen woonwijk te vermijden. Deze



constructies werden optimaal in de bestaande tuin geïntegreerd. Dankzij de goede communicatie en de nauwgezette opvolging van de werken zijn de bewoners erg tevreden over het project en de vlotte realisatie ervan.

Sanering ex-Forges de Clabecq

Op 14 september presenteerde W&Z zijn plannen voor de voormalige site van Forges de Clabecq in Vilvoorde. Na de sanering van het terrein wil W&Z er in samenwerking met het stadsbestuur nieuwe ruimte creëren voor diverse functies, waaronder watergebonden bedrijven en recreatie.

De site ligt langs het Zeekanaal Brussel-Schelde. Rond 1900 kwamen er verschillende industriële activiteiten. Zo waren er tot 1914 een cokesfabriek en een leerlooierij. In de tweede helft van de jaren 1980 werden de laatste restanten van de aanwezige industrie afgebroken, met name die van de fabriek van Forges de Clabecq. Sindsdien ligt het terrein braak. In de ondergrond zitten wel nog funderingen en de bodem is plaatselijk ernstig verontreinigd. Om verspreiding van die verontreiniging tegen te gaan en de potenties van het terrein te kunnen benutten, wordt de site gesaneerd. Zo ontstaat in de stad nieuwe ruimte voor watergebonden bedrijven, KMO's, huisvesting en gemeenschapsvoorzieningen, met name voor recreatie.

Centrale bedieningspost Kampenhout

Op 26 september 2006 ging W&Z formeel van start met de afstandsbediening van



enkele bruggen op het Kanaal Leuven-Dijle vanuit de nieuwe centrale bedieningspost in Kampenhout. In een latere fase zullen alle bruggen en sluizen op het kanaal, met uitzondering van de Zennegatsluis, van hieruit worden bediend.

Gefaseerde centralisatie

Het Kanaal Leuven-Dijle is dertig kilometer lang. Het telt tien beweegbare bruggen en vijf sluizen. De bruggen werden vroeger ter plaatse bediend door drie mobiele ploegen. Voor de sluizen was er een sluiswachter ter plaatse. Om de efficiëntie, de snelheid en de verkeersveiligheid te bevorderen, wordt de bediening van de bruggen en sluizen stapsgewijs gecentraliseerd. Dat kan alleen met spits technologie, waarbij camerabeelden vanaf de kunstwerken via glasvezelverbindingen naar de centrale

bedieningspost in Kampenhout worden gestuurd. Daar bedient de binnenvaartbegeleider, die constant met de scheepvaart in verbinding staat, rechtstreeks de op het systeem aangesloten bruggen en sluizen. In de eerste fase die startte in september 2006 worden vanuit Kampenhout de bruggen van Schiplaken, Boortmeerbeek en Tildonk bediend. Nadien volgen in verschillende fases de andere bruggen. Als laatste komen de sluizen aan de beurt. Daarvoor moeten eerst voldoende aangepaste aanmeermogelijkheden worden voorzien, zodat schippers vóór het versassen zelfstandig kunnen aanleggen.



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 bevaarbare 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 één 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.



PROJECTEN W&Z

EUWAT: energie uit water

W&Z maakt onafgebroken werk van de verbetering en modernisering van het Kanaal Leuven-Dijle. In september 2006 is opnieuw een belangrijke stap gezet. Aan de Sluisstraat te Leuven werd een volautomatisch systeem in gebruik genomen dat de voeding van het kanaal regelt en de waterweg vrij houdt van zwerfvuil. Tegelijkertijd werden aan de sluizen van Tildonk, Kampenhout, Boortmeerbeek en Battel vier kleine waterkrachtcentrales in werking gesteld. Het gaat om een investering van zowat 4 miljoen euro die kadert in het Vlaams project EUWAT (Energie Uit WATER).

Waterkracht vandaag

Wereldwijd is waterkracht vandaag de belangrijkste bron van groene stroom, goed voor 20 procent van de elektriciteitsproductie in Europa. Ook in Vlaanderen kan waterkracht worden benut, bijvoorbeeld door gebruik te maken van het verschil in waterpeil aan sluizen.

De turbines aan enkele sluizen op het Kanaal Leuven-Dijle produceren voortaan jaarlijks 1.800 MWh groene energie, goed voor het jaarlijks verbruik van 510 gezinnen. Zo wordt jaar na jaar een CO₂-uitstoot vermeden van 1.400 ton. Het project is een realisatie van de NV Enbo, de Maatschap Groen Water Front, de NV Soetaert en de NV Ecowatt in opdracht

van W&Z. De NV Ecowatt staat in voor de dagelijkse opvolging en het onderhoud van de installaties.

Waterkracht morgen

Intussen worden ook op andere plaatsen de mogelijkheden van waterkrachtcentrales onderzocht. Dat is onder meer het geval op het Kanaal naar Charleroi. Daar zou een totale jaarlijkse productie van 1.800 tot 2.700 MWh groene stroom kunnen worden gerealiseerd, voldoende voor 485 tot 800 gezinnen.

Volgens een studie van Ecowatt beschikt Vlaanderen ook nog over 320 watermolens, waarvan de meeste buiten gebruik zijn. De restauratie en aanpassing van



deze watermolens zou tot 16.800 MWh groene stroom per jaar kunnen opleveren, genoeg voor 4.800 gezinnen.

Vilvoorde Watersite Campus

Op het Zeekanaal Brussel-Schelde wordt het gebied tussen de Zenne en het kanaal ingericht als stedelijk park. In dit park zijn gebouwen voorzien met verschillende functies: wonen, werken en handelen. Alles kadert in het totaalproject Vilvoorde Watersite waarmee Vilvoorde zich profileert als Stad aan het Water. De terreinen tussen het Zeekanaal Brussel-Schelde, het Tuchthuiscomplex, de Vlaanderenstraat en de Havenstraat worden de komende jaren ontwikkeld met aandacht voor alle ruimtelijke functies.



Gezond evenwicht

De multifunctionele aanpak van het project Watersite Campus moet verhinderen dat het landschap verder versnipperd. De evenwichtige aandacht van de stad, W&Z en privé-partner Partnership Watersteen Vilvoorde voor wonen en werken, groenvoorziening, recreatie, mobiliteit en zelfs de cultuurhistorische achtergrond zorgen ervoor dat het project een belangrijke meerwaarde betekent voor de stad en de hele regio.

In de eerste fase maakt W&Z werk van de sanering van de gronden tussen de Havenstraat en de Hefbrug van Vilvoorde. Zo wordt een historische vervuiling aangepakt om een volledig nieuwe stadswijk te creëren. Deze fase omvat ook de aanleg van een parallelle weg achter de op te trekken

gebouwen. In de volgende fase komen de kadeboulevard, de groenvoorziening, de aanleg van een kanaalplein en een aanlegplaats voor pleziervaartuigen aan de beurt.

Dijlepad Mechelen

Mechelen heeft heel wat troeven, zoals de prachtige, historische binnenstad vol monumenten. De Dijle bepaalt in hoge mate het gezicht en het karakter van de historische stad. Rivier en stad zijn immers nauw met elkaar verweven en dat opent perspectieven. Op 2 november 2005 startte de eerste fase van de aanleg van een vlottende wandelesplanade op de linkeroever van de Binnen-Dijle. Het pad is zowat 600 m lang en loopt van de Havenwerf tot 't Plein. Het project kan rekenen op steun van de Europese Unie.

Drijvende waterboulevard

De uitvoering gebeurde op basis van het ontwerp van de Italiaanse architecten Bernardo Secchi en Paula Vigano van het ontwerpbureau Studio 05. Het concept is doordacht, inventief en toch eenvoudig. Drie kleine pontjes ondersteunen telkens een loopplank van 10 m lang en 3 m breed. Kortere, geknikte loopplanken zorgen voor het volgen van de ronding van de oevermuur. Het loopdek is in weerbestendig Bangkirai hardhout met antislipprofiel. Een geleidingsysteem zorgt ervoor dat het wandelpad mee op en neer gaat met het getij.

Aan de rivierzijde is de esplanade vrij, zodat het zicht op de Dijle niet wordt belemmerd. Om veiligheidsredenen werden wel leuning geplaatst. De verbinding met de oever wordt verzekerd door zelfhelende trappen, waarvan de treden zich aan het waterpeil aanpassen. Voor rolstoelge-

bruikers zijn ter hoogte van de Lamotsite en net vóór 't Plein aangepaste hellingen voorzien. Het Dijlepad werd op 25 augustus 2006 plechtig geopend. In de tweede fase wordt de waterboulevard doorgetrokken van 't Plein tot aan de Kruidtuin.

Wandelesplanade Geraardsbergen

Op 27 april 2006, twee jaar na de start van de werken, werd in het centrum van Geraardsbergen de nieuwe wandelesplanade langs de Dender geopend. Zoals veel andere Vlaamse riviersteden wil ook Geraardsbergen het water in de binnenstad meer tastbaar maken. De moderne look van de esplanade is alvast een voltreffer. Deze realisatie past perfect in het streefdoel van W&Z om de Vlaamse waterwegen op te waarderen, niet alleen als transportmodus, maar ook als een plaats waar het aangenaam wonen en vertoeven is.

Frisse look en minder hinder

De leidingenkoker even stroomopwaarts was een doorn in het oog. Hij werd daarom vervangen door een koker onder de Dender. Tijdens de verfraaiingswerken werden meteen ook de Grotestraatbrug en de Wijngaardbrug verhoogd, respectievelijk met 25 en 10 cm. Dat lijkt weinig, maar betekent wel dat beide bruggen, die essentieel zijn voor de bereikbaarheid van de binnenstad, bij grote wassen niet langer omhoog moeten. Zo zullen ze ook bij extreem hoge waterstanden geen belemmering meer vormen voor het doorgaand verkeer en de hulpdiensten. Bij deze extra werken werden de nodige voorzieningen getroffen om in de toekomst zonder opbraak van de weg de elektromechanica van de bruggen te kunnen vernieuwen én de bruggen vanuit een nieuw dienstgebouw van op afstand te bedienen. Het weghalen van koning auto en de aanleg van de wandelpromenade vergroten het contact met het water. De drijvende steiger die met de houten wandelpromenade in verbinding staat, maakt alles vlot toegankelijk. De inrichting is sober, stijlvol en hedendaags. Het project vergroot de uitstraling van de stad Geraardsbergen en geeft fietsers en wandelaars die de stad via het jaagpad langs de Dender binnenkomen zin om het centrum te verkennen.

Oude Dokken – een nieuwe thuishaven

Over meer dan tien jaar zal het verloederde gebied aan de drie oudste dokken van Gent zijn omgevormd zijn tot een volwaar-



dig nieuw stadsdeel. Het project kreeg de toepasselijke naam 'Oude Dokken – een nieuwe thuishaven'. Het autonoom gemeentebedrijf Stadsontwikkelingsbedrijf Gent, eigenaar van het grootste deel van het gebied, lanceerde in april 2004 een prijsvraag voor een stadsontwerp. Het wereldberoemde Nederlandse bureau Office for Metropolitan Architecture (OMA) kwam als winnaar uit de bus.

Volkomen gedaanteverwisseling

Van 7 juni tot 1 september 2006 was op een tentoonstelling in de universiteitsbibliotheek te zien hoe het havengebied geleidelijk zal worden getransformeerd tot een nieuw stadsdeel met een duizendtal woongelegenheden en een mix van kantoren, handel, publieke functies en buurtondersteunende activiteiten.

Het ontwerp van OMA staat voor de ontwikkeling van een modern, binnenstedelijk gebied met een ruime beschikbaarheid van nieuwe woningen, een goede bereikbaarheid en hoogwaardige openbare ruimtes. Stuk voor stuk kwaliteiten die het centrum van Gent een sterke impuls zullen geven. Door het verleggen van de ring zullen de Oude Dokken fysiek deel uitmaken van het stadscentrum en wordt het gebied optimaal ontsloten. Er is ruimte in overvloed voor hedendaagse woningtypologieën en de schaal van het gebied, goed voor zowat 57 ha, maakt het ook mogelijk om de stad met enkele nieuwe parken te verrijken.





Bijlagen



Activa

	2006 EUR	2005 EUR
I. Oprichtingskosten	-	-
II. Immateriële vaste activa	794.149,43	496.809,66
III. Materiële vaste activa	431.284.624,61	357.208.643,97
Terreinen en gebouwen	206.952.219,15	204.134.868,44
Installaties, machines en uitrusting	1.569.881,97	230.464,56
Meubilair en rollend materieel	1.455.257,15	1.369.621,55
Activa in uitbouw en vooruitbetalingen	221.307.266,34	151.473.689,42
IV. Financiële vaste activa	453.526,87	453.401,87
V. Vorderingen op meer dan één jaar	22.667,18	520,62
VI. Voorraden en bestellingen in uitvoering	259.794,28	383.167,68
VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar	31.968.157,84	18.147.315,64
Handelsvorderingen op ten hoogste één jaar	9.907.533,45	11.536.345,86
Overige vorderingen	22.060.624,39	6.610.969,78
VIII. Geldbeleggingen	-	-
IX. Liquide middelen	63.838.928,96	10.451.337,70
X. Overlopende rekeningen	684.160,65	14.885.154,94
TOTAAL	529.306.009,82	402.026.352,08

Passiva

	2006 EUR	2005 EUR
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	-2.759.110,93	-3.384.613,05
VI. Kapitaalsubsidies	368.941.604,70	304.616.272,20
VII. Voorzieningen en uitgestelde belastingen	-	-
VIII. Schulden op meer dan één jaar	345.271,10	24.219,19
Handelsschulden leveranciers	310.129,05	-
Overige schulden	35.142,05	24.219,19
IX. Schulden op ten hoogste één jaar	115.198.340,17	53.324.410,92
Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen	28.120,95	-
Financiële schulden kredietinstellingen	84.610.555,86	7.698.564,67
Handelsschulden leveranciers	24.544.831,93	40.358.057,39
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	5.893.641,15	5.041.629,30
Overige schulden	121.190,28	226.159,56
X. Overlopende rekeningen	3.958.394,94	3.824.552,98
TOTAAL	529.306.009,82	402.026.352,08

Resultatenrekening

	2006 EUR	2005 EUR
Bedrijfsopbrengsten	106.007.983,95	68.994.109,27
Omzet	18.818.119,59	17.816.364,62
Andere bedrijfsopbrengsten	87.189.864,36	51.177.744,65
Bedrijfskosten	-119.401.740,96	-81.151.716,49
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	99.588,78	150.292,84
Diensten en diverse goederen	69.932.222,86	59.315.019,53
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	39.522.865,75	17.425.823,78
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	8.864.651,31	8.970.386,88
Voorzieningen (toevoegingen, bestedingen en terugnemingen)	-	-5.000.000,00
Andere bedrijfskosten	814.030,51	569.621,92
Bedrijfsverlies	-13.393.757	-12.157.607,22
Financiële opbrengsten	8.821.856,72	8.521.454,27
Financiële kosten	-885.097,82	-179.080,19
Financieel resultaat	-5.456.998,11	-3.815.233,14
Uitzonderlijke opbrengsten	6.281.328,06	1.471.202,84
Terugnemingen van afschrijvingen	11,34	-
Meerwaarden bij de realisatie van vaste activa	2.500,00	-
Andere uitzonderlijke opbrengsten	6.278.816,72	1.471.202,84
Uitzonderlijke kosten	-198.827,83	-3.168.056,65
Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen	-	1.406.903,31
Andere uitzonderlijke kosten	198.827,83	1.761.153,34
NETTO RESULTAAT VAN HET JAAR (voor belastingen)	625.502,12	-5.512.086,95
NETTO RESULTAAT VAN HET JAAR (na belastingen)	625.502,12	-5.512.086,95
TE BESTEMMEN RESULTAAT VAN HET BOEKJAAR	625.502,12	-5.512.086,95
Overgedragen verlies van het vorig boekjaar	-3.384.613,05	2.127.473,90
OVER TE DRAGEN VERLIES	2.759.110,93	3.384.613,05



Waterwegen en Zeekanaal NV

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