



Waterwegen en Zeekanaal NV
wag van water

jaarboek 2008

Coverfoto: De Schelde in de omgeving van Asper



De Schelde ter hoogte van Rupelmonde en Wintam

Woord vooraf.....	3
Van wal met W&Z.....	7

**Kerntaken Waterwegen en Zeekanaal NV
geïllustreerd met projecten**

Watergebonden transport.....	15
Veiligheid en milieu.....	25
Multifunctionaliteit.....	31

Bijlagen

Balans	
Activa.....	40
Passiva.....	41
Resultatenrekening.....	42

voorwoord

Dit jaarboek geeft een overzicht van de activiteiten van Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) in 2008.

Vlaanderen wil zijn dicht waterwegennetwerk verder inschakelen om zijn goede logistieke positie te behouden en te versterken. Als waterwegbeheerder wil W&Z deze belangrijke doelstelling optimaal ondersteunen. Ondanks de economische terugval vanaf het laatste kwartaal, noteerden we ten opzichte van 2007 toch een lichte stijging van de trafiek van 33,03 naar 33,14 miljoen ton. De containeroverslag daalde wel van circa 161 000 naar 157 000 TEU.

De passages aan de sluis van Evergem rondden opnieuw de kaap van 16 miljoen ton. De sluis van Merelbeke zag voor het derde jaar op rij de verschutte tonnage afnemen, waardoor die onder de grens van 3 miljoen ton zakte. De trafiek op de Bovenschelde daalde licht met zowat 300 000 ton, maar kwam daarmee nog altijd ruim boven de 10,5 miljoen ton uit.

De trafiek die op deze transportas verdween, verschoof naar de Leie, waar een

stijging met ruim 4 procent tot bijna 8,5 miljoen ton werd genoteerd. Ook het Kanaal Roeselare-Leie deed het in 2008 met ruim 3,6 miljoen ton weer bijzonder goed, een stijging met 5,26 procent bovenop die met 9 procent in 2007.

Op de as Antwerpen-Brussel-Charleroi bleven de trafieken status-quo. Het Kanaal naar Charleroi noteerde weliswaar een daling van 3,5 naar 3,2 miljoen ton, maar die werd gecompenseerd door de stijging op het Zeekanaal Brussel-Schelde van 13,25 naar ruim 13,5 miljoen ton.

De Vlaamse overheid en W&Z doen heel wat inspanningen om het gebruik van de waterwegen te promoten en te stimuleren. Zo werden in Vlaanderen sedert 1998 circa 140 PPS-aanvragen voor het bouwen van laad- en losinstallaties goedgekeurd, met een overheidsinbreng tot 80 procent. Begin 2008 waren al 63 dergelijke installaties operationeel en konden dankzij deze PPS-projecten al ruim 2,5 miljoen vrachtwagenritten worden vermeden, waarvan meer dan 640 000 in 2007.

Om het gebruik van de Vlaamse binnenwateren duurzaam te doen toenemen, moet de waterwegeninfrastructuur continu worden gemoderniseerd. De nieuwe Boulevardbrug in Willebroek is sinds eind december 2008 toegankelijk voor het wegverkeer en vervangt de huidige brug. Hiermee is dé flessenhals voor de scheepvaart op het Zeekanaal Brussel-Schelde weggewerkt. Een ander prachtig project is de tweede Scheldebrug tussen Bornem en Temse. In 2008 sprongen vooral het voorbereiden en plaatsen van de vaste brugdelen in het oog. Intussen zijn ook de beweegbare delen gemonteerd en worden de brug en de ontsluiting ervan verder afgewerkt.

Ook de tweede sluis van Evergem zal in de loop van 2009 operationeel zijn. De bestaande sluis wordt hierdoor ontlast, zodat de wachttijden voor de schepen drastisch zullen dalen. In 2008 startte de bouw van het bedieningsgebouw. De deuren zitten in de sluis en de laatste hand wordt gelegd aan de elektromechanische uitrusting.

W&Z saneerde in 2008 ook de site ex-Forges de Clabecq te Vilvoorde. Gezien het belang van dit project werd een tentoonstelling opgezet over het verleden, de sanering en de toekomst van de site. Enkele innovatieve projecten kregen in 2008 verder vorm. Het project Waterslag, dat mikt op een verhoging van de capaciteit van het goederentransport over de kleinere waterwegen, werd na geslaagde proefvaarten in Nederland en Vlaanderen succesvol afgerond. Een ander innovatief project is de estuaire vaart, waarbij aangepaste binnenschepen op een deel van de zee tussen Zeebrugge en Vlissingen varen, waardoor de bereikbaarheid van de kusthavens verbetert. Begin 2008 werd het eerste estuaire schip in gebruik genomen en intussen zijn ook al twee andere dergelijke schepen operationeel.

Voor het project containerkraanschip startte op basis van de resultaten van de haalbaarheidsstudie het onderzoek naar het inzetten van een dergelijk schip in Vlaanderen. Maar W&Z kijkt ook over de grenzen. Het ILDE-project (Intermodal Links to the Danube Estuary) beoogt de ontwikkeling van een short sea shipping-

en binnenvaartlink tussen Vlaanderen en de Zwarte Zee. Via seminars en overlegvergaderingen konden diverse marktpartijen ervan worden overtuigd om actief aan dit project mee te werken.

Op het vlak van de waterbeheersing is met het verdrag tussen Vlaanderen en Nederland het geactualiseerde Sigmaplan ingebed in de langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium. In 2008 zaten de werken aan het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde op kruissnelheid. Tegen 2011 moet dit gebied van ruim 600 hectare operationeel zijn. Er werd heel wat voorbereidend werk verzet en overleg georganiseerd om de komende jaren tal van andere projecten van het Sigmaplan te realiseren. De grootschalige manier waarop W&Z de Schelde weer ruimte geeft, de scheepvaart verzekert en tegelijk het gebied tegen overstromingen beveiligd met behoud van de natuur, is absoluut uniek.

In 2008 werd ook werk gemaakt van het voorontwerp voor de heraanleg van de Scheldekaaien in Antwerpen. Een belang-

rijk onderdeel hiervan vormt de waterkering die hier met 90 centimeter moet worden verhoogd.

Vermeldenswaardig is ook de ingebruikname van een nieuw pompstation in Veurne voor een betere afvoer van de IJzer. Bij de hevige regenval in januari 2008 bewees dit pompstation alvast zijn nut.

W&Z bevorderde in 2008 ook de multifunctionaliteit van de waterweg. Mooie voorbeelden zijn de voetbrug over de tijsluis van Dendermonde, de fiets- en voetgangersbrug over het Kanaal Gent-Oostende in Beernem en die over de Schelde nabij het Keizerpark in Gent, de recreantensteiger aan de Rupel in Schelle, de immense vlotsteiger aan het Steenplein in Antwerpen en het vernieuwde jaagpad en de milieuvriendelijke oever langs het Kanaal naar Charleroi in Halle en Lot. W&Z werkte in samenspraak met de woonbooteigenaars ook een woonbootconcessie uit die meer rechtszekerheid biedt en nog heel wat andere troeven heeft. In februari 2009 werd de eerste woonbootconcessie ondertekend.

Een promotionele blikvanger was de succesvolle fotowedstrijd die de waterwegen van W&Z prachtig in beeld bracht.

Binnen de eigen werking werd het project Op Koers verdergezet. Dit project heeft vier pijlers: de realisatie van een ondernemingsplan, de opmaak van een personeelsplan, de uitwerking van een eengemaakt kwaliteitssysteem en het aanbieden van een vormingsprogramma. Het project moet van W&Z een nog soepeler draaiende organisatie met tevreden medewerkers maken.

Kort samengevat zette onze vennootschap in 2008 intern én extern de nodige stappen om verder uit te groeien tot een betrouwbare partner voor al haar klanten.

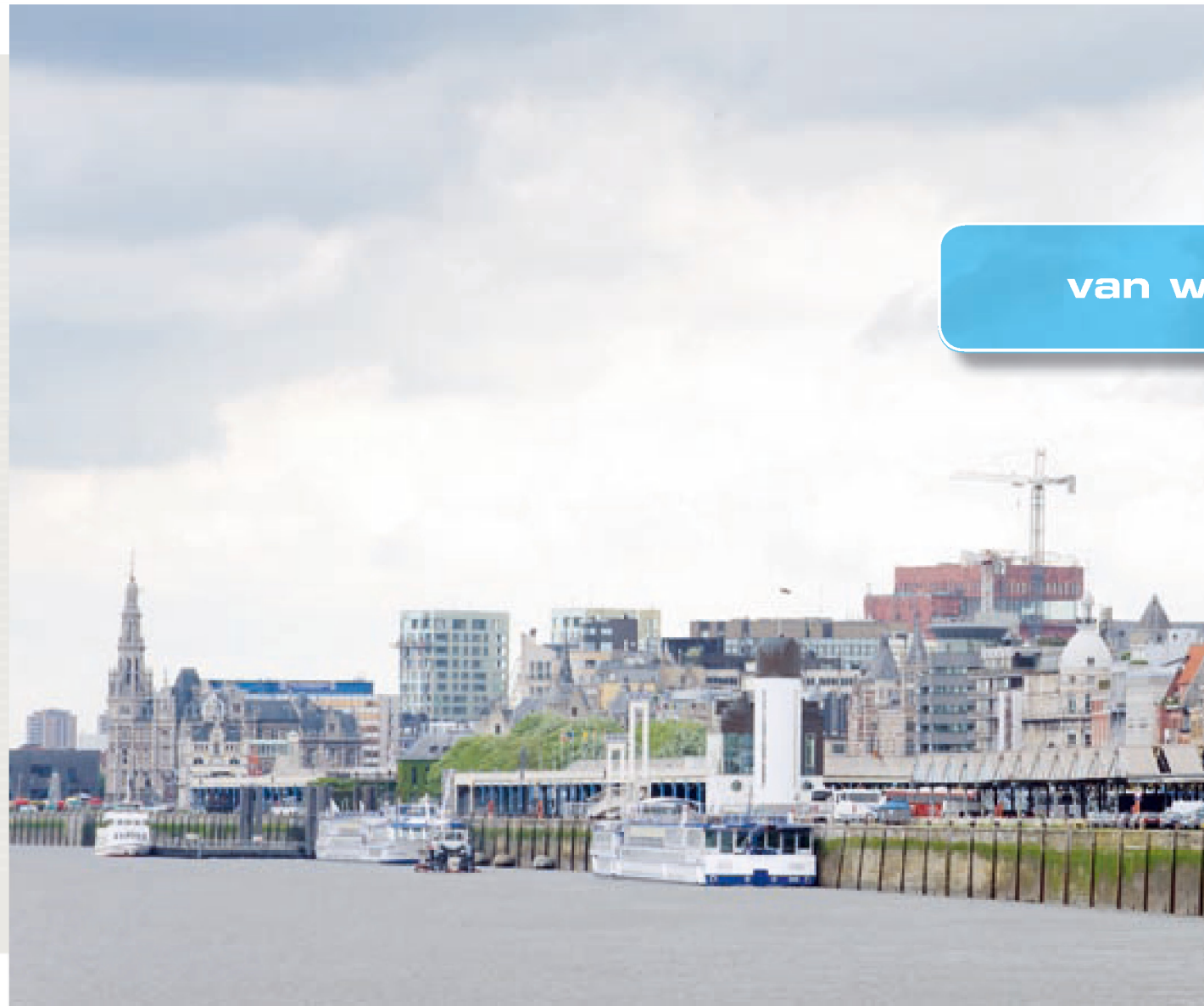
Albert Absillis
Voorzitter





Werken Leie te Kortrijk

van wal met W&Z



De Scheldekaaien te Antwerpen

Waterwegen en Zeekanaal NV beheert de waterwegen in het westen en het centrum van Vlaanderen en heel wat van de gronden erlangs.

Zes afdelingen

W&Z heeft drie territoriale afdelingen: Bovenschelde, Zeeschelde en Zeekanaal. Zij staan in voor de infrastructuurwerken in hun gebied, het onderhoud en de bediening van de kunstwerken, technische adviezen, vergunningen en grote lokale projecten. De overkoepelende taken worden gecoördineerd vanuit drie centrale afdelingen: Coördinatie, Managementondersteuning en Commercieel Beheer. De zes afdelingen zijn samen goed voor circa 900 personeelsleden.

Meer armslag

Het nv-statuuut 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 41 000 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

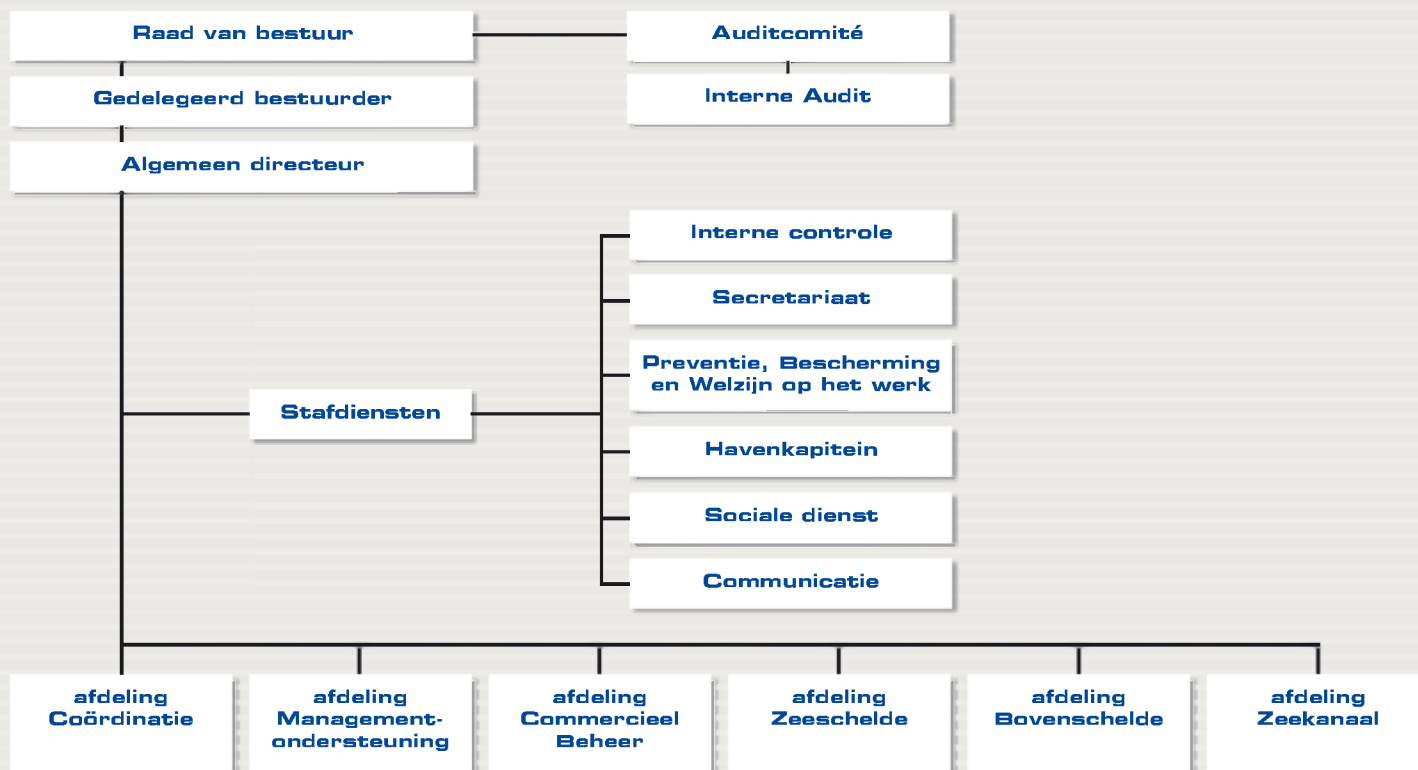
“Het ontwikkelen van de waterweg en zijn domein als maatschappelijk project om duurzaam bij te dragen tot mobiliteit en veiligheid in een kader van natuurlijkheid.”

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.

Organogram

Vanaf 1 januari 2009



Raad van bestuur

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

Op 1 mei 2009 was de raad van bestuur als volgt samengesteld:

Voorzitter

ALBERT ABSILLIS, schepen Vilvoorde - provincieraadslid Vlaams-Brabant

Ondervoorzitter

KOEN ANCIAUX, schepen/OCMW-voorzitter Mechelen

Andere stemgerechtigde bestuurders

- **JOHAN BEKE**, provincieraadslid, fractievoorzitter;
- ir. **LEO CLINCKERS**, gedelegeerd bestuurder W&Z;
- **VEERLE DECONINCK**, gemeenteraadslid Waregem;
- **MARLEEN EVENEPOEL**, administrateur-generaal agentschap voor Natuur en Bos;
- **GUY HUYBRECHTS**, afgevaardigd bestuurder Lamb Weston/Meijer;
- prof. dr. **CATHY MACHARIS**, hoofd-docent;
- **LEO PEETERS**, burgemeester Kapelle-op-den-Bos;
- **LISETTE TER WEE**, projectmanager;
- ir. **JAAK TIELENS**, gepensioneerd;

- **ALBERT VANHOOF**, inspecteur-generaal van Financiën;
- **VITAL VERMIJLEN**, gemeenteraadslid Bornem.

Niet-stemgerechtigde bestuurders

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

Secretaris

ir. Leo Clinckers, gedelegeerd bestuurder W&Z

Regeringsafgevaardigde

- **TOM VAN LAERE**, diensthoofd dienst Begrotingszaken
- ir. **ILSE HOET***, afdelingshoofd afdeling Haven en -waterbeleid

* met ingang van 23 februari 2009 ter vervanging van de heer Jozef Van Hoof aan wie eervol ontslag is verleend.

Plaatsvervangend regeringsafgevaardigde

- ir. **GRETA BERNAERS**, directeur Infrastructuur Havenbedrijf Antwerpen



Albert Absillis



Koen Anciaux



Johan Beke



Leo Clinckers



Veerle Deconinck



Marleen Evenepoel



Guy Huybrechts



Cathy Macharis



Leo Peeters



Lisette Ter Wee



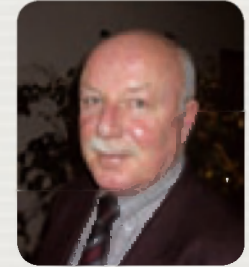
Jaak Tielens



Albert Vanhoof



Vital Vermijlen



Richard De Winter



Erik Portugaels



Eric Van den Eede



Ann Vermorgen



Frans Visser



Ilse Hoet



Tom Van Laere



Greta Bernaers



Managementcomité

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

Van links naar rechts ziet u:

- ir. Eric Van den Eede, algemeen directeur
- ir. Johan Laurent, afdelingshoofd afdeling Zeekanaal
- ing. Luc Verhaest, verantwoordelijke afdeling Bovenschelde
- Krista Maes, afdelingshoofd afdeling Coördinatie
- ir. Wim Dauwe, afdelingshoofd afdeling Zeeschelde
- Lut Verschingel, verantwoordelijke afdeling Commercieel Beheer
- Henk Jans, secretaris
- ir. Leo Clinckers, gedelegeerd bestuurder
- Heidi Van Praet, afdelingshoofd afdeling Managementondersteuning



**Kerntaken geïllustreerd
met projecten**

De kanaalzone in Willebroek en omgeving

Kerntaak 1: watergebonden transport

- Tweede sluis Evergem
- PPS-kaaimuren
- Nieuwe Boulevardbrug
- Willebroek-Noord
- Estuaire vaart

Kerntaak 2: veiligheid en milieu

- Gecontroleerd overstromingsgebied
Kruikeke-Bazel-Rupelmonde
- Masterplan Scheldekaaien
- Telematica

Kerntaak 3: multifunctionaliteit

- Tweede Scheldebrug
- Veerdienst Wintam-Rupelmonde
- Woonboten
- Vilvoorde Watersite



**kerntaak 1:
watergebonden transport**

Nieuw bedieningsgebouw nabij de tweede sluis van Evergem



Marc Vandeputte (L)
Ronald Duthoi (R)

Tweede sluis Evergem

Van tijdrovend knelpunt tot toekomstgerichte draaischijf

Woensdag 3 juni 2009 wordt de tweede sluis van Evergem officieel geopend. Daarmee realiseert W&Z niet alleen een essentieel onderdeel van het Europese Seine-Scheldeproject, maar zo komt er bovendien een eind aan de files en lange wachttijden waarmee de binnenvaart hier al jaren werd geconfronteerd.

“We broeden momenteel nog op een geschikte naam voor de nieuwe sluis”, zegt bouwkundig ingenieur Ronald Duthoi. Hij kreeg het project in 1997 toegewezen, al was er al veel langer sprake van een tweede sluis op de Ringvaart-Noord. “Op oude luchtfoto’s kun je zelfs goed zien dat men hier bij de bouw van de Westbekesluis al rekening hield met een mogelijke tweede sluis. Het is er toen alleen nooit van gekomen. Pas in de jaren ‘80 dook het idee weer op en werd die tweede sluis zelfs een prioritair project.”

Intussen liepen de wachttijden op, zeker voor grotere schepen, waarvan er bovendien steeds meer in de vaart kwamen. “De Westbekesluis kan maar één groot schip tegelijk verwerken”, vertelt werftoezichter Marc Vandeputte. “Drie uur wachten was geen uitzondering. De Vlaamse overheid heeft de bedieningsuren toen uitgebreid en de sluis draait nu dag en nacht, behalve op zondag.” “Klopt”, bevestigt Ronald. “Maar de trafiek nam zo snel toe dat de bouw van een tweede, grotere sluis onvermijdelijk werd. Om je een idee te geven: in 2008 verwerkte de Westbekesluis ruim 16 miljoen ton, zowat de helft meer dan tien jaar geleden.”

Toen Ronald de opdracht kreeg om de studie voor de bouw van een tweede sluis te starten, was het project ook al een belangrijk onderdeel van de Seine-Scheldeverbinding. “Daar hield ik natuurlijk volop rekening mee. De nieuwe sluis is dan ook berekend op schepen die hier vandaag nog helemaal niet kunnen varen: dubbele duwbakken met duwer van 185 meter of klasse Vb-schepen. Omdat het zo’n groot en complex project was, werd een projectgroep samengesteld met allerlei experts van W&Z. Uiteindelijk

zou het nog tot juni 2002 duren voor we echt op het terrein aan de slag konden.”

“De werken verliepen in verschillende fasen”, zegt Marc. “Die heb ik niet allemaal zelf meegemaakt, want ik ben pas sinds juli 2006 bij het project betrokken. Gelukkig had ik in het verleden al heel veel met Ronald samengewerkt, wat toch wel een belangrijk voordeel is. Je weet na al die jaren perfect wat je aan elkaar hebt.” “Uiteindelijk is alles eigenlijk heel vlot verlopen”, vult Ronald aan. “We hebben zowel de timing als het budget gerespecteerd. Geen sinecure, zeker niet als je weet dat er zes hoofdaannemers en tientallen onderaannemers bij betrokken waren en we spreken over een investering van in totaal zowat 33 miljoen euro.”

Naast de nieuwe sluis verrees in 2008 ook een nieuw bedieningsgebouw (zie foto) van waaruit beide sluizen zullen worden bediend. Het gebouw heeft de vorm van een schip en is keurig in de omgeving ingepast. “Een hele verbetering voor de sluiswachters”, meent Marc. “Vroeger zaten ze gewoon boven de oude sluis, in een niet bepaald aangename en lawaaijige omgeving. Nu wordt alles elektronisch gestuurd.”

*“De belangrijkste dingen leer
je op het terrein.”*

“Zodra de nieuwe sluis op volle toeren draait en eventuele kinderziekten zijn opgelost, krijgt de oude Westbekesluis een opknappbeurt”, zegt Ronald. “Maar net als Marc ben ik natuurlijk ook nog bij andere projecten betrokken, zoals de bouw van enkele PPS-kaaimuren.” Marc knikt: “Ik moet wel zeggen dat W&Z zijn werftoezichers zowel de ruimte als de tijd geeft om hun werk naar behoren te doen. Als toezichter ben ik het eerste aanspreekpunt. Ik probeer alles positief te benaderen door oplossingen te zoeken en conflicten te ontmijnen. Anders beland je in een negatieve spiraal en kan een werf helemaal verzuren.”

“Het is vooral een kwestie van ervaring”, besluit Ronald. “Men heeft het vaak over kennisoverdracht, maar dit soort zaken leer je enkel op het terrein. Je kunt het niet in een handleiding gieten. Daarom vind ik het ook zo belangrijk dat de oudere generatie de nieuwkomers opleidt, gewoon door ze een tijdje te laten meedraaien. Zo leren ze het snelst.”



Nieuwe kaaimuur bij stortbeton De Meester NV te Wielsbeke (Leie)



v.l.n.r.
Frans Catteeuw
Patrick Degryse
Peter De Meyer

PPS-kaaimuren

Sterke stimulans voor versnelde modal shift

De PPS-kaaimuren van W&Z zijn een voltreffer. Ze helpen bedrijven over de drempel en versnellen zo de modal shift van het wegtransport naar de binnenvaart. Op tien jaar tijd liepen al ruim 140 aanvragen binnen en eind 2008 waren meer dan 70 projecten operationeel. De publiek-private samenwerking, waarbij de overheid liefst 80 procent van de kosten financiert, legt de bedrijven dan ook geen windeieren. Terwijl het wegverkeer verder dichtslibt, biedt de binnenvaart steeds betere perspectieven en kiezen slimme ondernemers resoluut voor dit alternatief.

Ook Stortbeton De Meester NV, een bedrijf aan de Leie in Wielsbeke, zag zijn kans schoon om de verouderde loskade door een moderne kaaimuur te vervangen. "De oude aanlegsteiger was amper 15 meter lang en in slechte staat", vertelt bedrijfsleider Frans Catteeuw. "We hadden alleen een vaste kraan, waar de schepen dan onderdoor moesten manoeuvreren.

Heel omslachtig en tijdrovend, zeker nu er steeds meer grote schepen in de vaart zijn. De nieuwe kaaimuur is 150 meter lang, ruim voldoende voor schepen van 1350 ton en meer. En voortaan is het de kraan die verschuift."

Het bedrijf is sinds enkele jaren een volle dochter van Group De Cloedt. "Wij zijn nu actief op vier domeinen", zegt Patrick Degryse, directeur Business development. "Baggerwerken, granulaten, saneringswerken en nu dus ook beton. We beschikken over een viertal zeegaande baggerschepen en een eigen vloot van binnenschepen voor het transport van zand, granulaten en vervuilde grond. We zijn één van de grootste leveranciers van zand en grind in de Benelux."

De nieuwe laad- en loskade in Wielsbeke is het derde PPS-kaaimuurproject van de groep. De uitvoering verliep in twee fasen. "Dat kon niet anders, want het bedrijf moest zijn activiteiten uiteraard kunnen voortzetten", legt werftoezichter Placide De Vreeze van W&Z uit. "In de eerste fase legden we een nieuwe kaaimuur van 100 meter aan. Toen die operationeel was, braken we de oude loskade af en maakten we de nieuwe

nog 50 meter langer. Alles samen nam dat anderhalf jaar in beslag." Ingenieur Peter De Meyer, celhoofd investeringen van de afdeling Bovenschelde, wijst er wel op dat aan de eigenlijke bouw heel wat voorbereiding voorafging. "Klopt", zegt Frans. "Nadat we onze aanvraag hadden ingediend, moesten we nog twee jaar geduld oefenen. Niet meer dan normaal, want het gaat om een aanzienlijke investering en de overheid wil er zeker van zijn dat die ook echt rendeert."

In de praktijk wordt het project dus eerst grondig doorgelicht. "Alles verloopt in overleg met de aanvrager", zegt Peter. "We maken eerst een raming en een simulatie. Ziet dat er goed uit, dan sluiten we een principeovereenkomst en is het wachten op goedkeuring van de kaaimuurcommissie. Daarna maakt onze projectingenieur een ontwerp en volgt er een aanbesteding." Met de aannemer die de aanbesteding binnenhaalt, sluiten beide partijen een nieuwe overeenkomst af. "Het is simpel", aldus Frans. "De aannemer splitst gewoon al zijn facturen volgens het 20/80-principe. Wij betaalden onze 20 procent dus rechtstreeks aan de aannemer."

"Ons hoeft je niet te overtuigen van het belang van de binnenvaart."

In 2008 werd op de nieuwe kade onder meer ruim 217.000 ton zand gelost. "Dat zijn meer dan 7.000 vrachtwagens", zegt Patrick. "Het leeuwendeel is afkomstig van onze eigen terminal in Sluiskil. Maar niet al dat zand wordt hier verwerkt. Zo wordt een deel ervan met vrachtwagens naar Frankrijk gebracht." "Op de terugweg pikken die in de buurt van Doornik grind op voor ons stortbeton", knoopt Frans hierbij aan. "We hopen dat we op termijn ook ons grind via het water zullen kunnen aanvoeren. We zetten onze leveranciers in elk geval onder druk. Wie de binnenvaart links laat liggen, valt vroeg of laat uit de boot."

Frans is ook op zoek naar andere bedrijven die zijn nieuwe kade mee willen benutten. "We zouden hier ook producten kunnen lossen voor afnemers in de regio. Of omgekeerd: afgewerkte producten van lokale bedrijven laden en verschepen." Patrick ziet dat ook wel zitten: "Ons hoeft je niet te overtuigen van het belang van de binnenvaart. We vinden het juist jammer dat we niet nog veel meer zand of granulaten met binnenschepen kunnen leveren. Zo dromen we van een vlotte verbinding voor grotere binnenschepen met Zeebrugge of het Seinebekken. Voor ons kan het niet snel genoeg gaan!"



Nieuwe Boulevardbrug te Willebroek (Zeekanaal Brussel-Schelde)



Lief Vanspringel
Rony Van de moortel

Nieuwe Boulevardbrug

Vooruitgang voor scheepvaart én wegverkeer

Op 24 december 2008 opende Vlaams minister-president Kris Peeters de nieuwe Boulevardbrug over het Zeekanaal Brussel-Schelde in Willebroek. Daarmee hield W&Z zich keurig aan de strikte deadline van de Vlaamse overheid. Een huzarenstukje. De lokale industrieterreinen en woonwijken moesten tijdens de werkzaamheden immers continu bereikbaar blijven.

“Het was inderdaad een uitdaging”, zegt ir. Lief Vanspringel, celhoofd Infrastructuur van de afdeling Zeekanaal. “De brug was al in 2007 ingevaren, maar moest in 2008 nog worden gemonteerd. Dat gebeurde de eerste maanden van het jaar. In april was de volledige oplevering een feit. Vanaf dan ging onze aandacht naar de weginfrastructuur in de omgeving van de brug.”

De wegeniswerken beperkten zich niet tot nieuwe op- en afritten aan de brug. Daarvoor was de situatie te complex. “De brug bevindt zich op de N177, een belangrijke verkeersader tussen Willebroek en Boom en een drukke aansluiting op de A12”, vertelt Rony Van de moortel, deskundig toezichter. “Die weg kun je dus niet zomaar afsluiten. Gevolg: het verkeer doorkruist continu de werf. Bovendien moeten de industrieterreinen en woonkernen op de linker- en rechteroever toegankelijk blijven. Zo zijn er drie straten die alleen een ontsluiting hebben via de N177. Die kunnen we maximaal een uurtje afsluiten, zeker niet langer. Een puzzelwerk.”

Daarom stelden Lief en haar team een doordacht stappenplan op. Om de overlast voor de bewoners en bedrijven tot een minimum te beperken, voorzag het zelfs de aanleg van tijdelijke wegen. “De laatste drie maanden van 2008 hebben we volop aan de op- en afritten van de brug gewerkt”, zegt Lief. “De nieuwe Boulevardbrug ligt een tweetal meter hoger dan de oude. Daarom moesten we het wegennet al tientallen meters voor en na de brug

herschikken. Bovendien komen er aan de afrit van de A12 twee nieuwe rotondes die uiteindelijk ook aansluiten op de N177. Vorig jaar hebben we hiervoor al één afslagstrook op de A12 gerealiseerd. De nieuwe verkeerssituatie zal zorgen voor een ideale aanloop naar de brug en een vlotte doorstroming.”

De nieuwe Boulevardbrug heeft een doorvaartbreedte van 57 meter en een doorvaarthoogte van 9,44 meter. Dat is zo’n 40 meter breder en 1,94 meter hoger dan de oude brug. “Een goede zaak”, vindt Lief. De extra doorvaartbreedte en -hoogte zorgen ervoor dat grotere schepen meteen kunnen doorvaren, zonder dat de brug open moet. De oude brug stond gemiddeld één keer per uur open; de nieuwe hooguit twee keer per dag. Een hele verbetering. Niet alleen voor de scheepvaart, maar ook voor het wegverkeer.”

Intussen is de oude Boulevardbrug volledig buiten werking gesteld. “In de loop van 2009 wordt de brug ontmanteld en verwijderd”, blikt Lief vooruit. “Intussen werken we ook verder aan de weginfra-

structuur. We verleggen bijvoorbeeld de Gansbroekstraat, zodat die onder de brug doorloopt en er geen verkeersstremmende kruising meer is met de N177. Auto’s, fietsers en voetgangers hoeven dan niet meer over te steken, wat de verkeersafwikkeling aan de brug fors zal verbeteren. De aansluiting op de twee rotondes aan de A12 zal de N177 dan weer drastisch ontlasten. We zijn dus op de goede weg.”

“Dit project is een echt puzzelwerk.”



Oud gebouw op het bedrijventerrein Willebroek-Noord



Peter Van Bockland (L)
Dirk Cleiren (R)

Willebroek-Noord

Baanbrekend werk voor een duurzame toekomst

Samen met POM Antwerpen, het gemeentebestuur van Willebroek, het provinciebestuur van Antwerpen, OVAM en de private projectontwikkelaar Groep Bernaerts werkt W&Z al enkele jaren aan de herontwikkeling van het bedrijventerrein Willebroek-Noord. Wat ooit een van de grootste brownfields van Vlaanderen was, evolueert nu steeds meer naar een leefbare en actieve omgeving.

Het bedrijventerrein Willebroek-Noord, inclusief de aanpalende woonwijk, beslaat 120 hectare. Het terrein grenst zowel aan het Zeekanaal Brussel-Schelde als aan de A12. Dat betekent dat verschillende overheden er hun zeg over hebben.

“Gelukkig staan alle neuzen in dezelfde richting”, zeggen Dirk Cleiren en Peter Van Bockland van de Provinciale Ontwik-

kelingsmaatschappij Antwerpen. Als Senior Expert en Expert Bedrijventerreinen voor onder andere Willebroek-Noord zijn ze nauw betrokken bij het totaalproject. “Sinds 2003 hebben we een masterplan waarmee iedereen kan leven”, vertelt Peter. “Maar goed ook, want het is niet evident om van een zwaar vervuilde en verlaten site een duurzaam bedrijventerrein te maken. Zeker niet met alle doelen die we ons stellen: de vervuiling opruimen, zorgen voor gevarieerde tewerkstelling, de leefbaarheid van de woonwijk maximaliseren én alle economische troeven benutten. Inclusief die van het Zeekanaal, uiteraard.”

In totaal herontwikkelen de partners 50 tot 60 hectare bedrijventerrein. “Daar komt heel wat bij kijken”, zegt Dirk. “We moeten nieuwe wegen en nutsvoorzieningen aanleggen, oude gebouwen verwijderen, nieuwe gebouwen oprichten, de bodemverontreiniging aanpakken, een nieuwe kavelstructuur uitdenken en de kavels commercieel op de markt brengen. Daarnaast komt er ook een nieuw ontsluitingscomplex met op- en afritten en twee rotondes

aan de A12 en moeten we de leefbaarheid van de woonwijk garanderen met groenbuffers en geluidswallen. Bij de aanleg van nieuwe wegen houden we ook altijd rekening met het woon-werkverkeer en de zwakke weggebruikers.”

In 2008 werd alvast heel wat vooruitgang geboekt. Zo verkregen de partners vergunningen voor de nieuwe wegen en een bouwvergunning voor het op- en afrittencomplex. Hiervoor werd ook het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) goedgekeurd. Ook het Provinciale Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) voor het bedrijventerrein ligt er en het gemeentelijke RUP voor de woonwijk is in opmaak, zodat er op het terrein al heel wat werken konden worden opgestart. “Een deel van de wegen is intussen aangelegd”, verklaart Peter. “Momenteel is W&Z hard bezig met het op- en afrittencomplex aan de nieuwe Boulevardbrug dat de doorstroming van het lokale woon- en werkverkeer aanzienlijk zal verbeteren. Ook verschillende bedrijfsgebouwen zijn intussen klaar, zoals het 6 hectare grote gebouw van Brico. Daar werken nu al 350 mensen, een aan-

tal dat nog tot 500 zal stijgen. Daarnaast werden twee bedrijfsverzamelgebouwen neergezet met vijftien units. Daarvan zijn er nu tien verkocht en in 2008 gingen er al zeven bedrijven aan de slag.”

Voor de bedrijvenzone aan de kanaalkant geldt een nieuw en streng PRUP. “POM en W&Z willen hier uitsluitend watergebonden bedrijven”, zegt Dirk. “Bij de bestaande ondernemingen stimuleren we de modal shift naar de waterweg, onder meer via infrastructuurwerken. De Boomsesteenweg vormt nu bijvoorbeeld nog een fysieke hindernis voor de overslag en zal op termijn landinwaarts worden heraangelegd. Als de bedrijven voldoende trafiek over het water kunnen garanderen, komen er ook betere kaaimuren, zoals nu gebeurt bij RCT Stevedoring.”

Landinwaarts komen meer logistieke bedrijven. De strook langs de A12 is voorzien als een soort etalage vol aantrekkelijke bedrijven, een visitekaartje voor het terrein. Er zit dus toekomst in Willebroek-Noord.



Uitreiking van de Filips de Goedeprijs door Vlaams minister-president Kris Peeters aan het echtpaar Patrick Hermans en Christiane Troch

*“Wij verschepen nu meer in zeven uur
dan vroeger in drie dagen.”*

Estuaire vaart

Aangepaste binnenschepen kiezen het ruime sop

Om de verbinding via het water met de kusthavens te verbeteren, besloot de Vlaamse regering al in 2006 om met forse subsidies de estuaire containervaart tussen Zeebrugge en het hinterland te promoten. Sedert 2008 varen drie aangepaste binnenschepen op een deel van de zee tussen Zeebrugge en Vlissingen. Samen zijn ze goed voor maximaal 940 standaardcontainers per trip.

Na de Ambers, het 240 TEU-schip dat begin januari in de vaart kwam, volgden spoedig de Deseo en de Tripoli, twee zusterschepen die elk 350 containers kunnen vervoeren. Het echtpaar Patrick Hermans en Christiane Troch, eigenaars van de Deseo, transporteerde tussen april 2008 en februari 2009 al ruim 24 000 containers. Dat komt overeen met meer dan 15 000 vrachtwagens. Hiervoor reikte minister-president Kris Peeters het echtpaar op 16 april 2009 de Filips de Goedeprijs uit. “Een hele eer”, glundert Patrick. “Het mooie beeldje van de Willebroekse kunstenaar Henri Van Beersel kreeg bij ons alvast een prominente plaats.” Het echtpaar startte in 1987 als zelfstandig

schipper. “We zijn begonnen met een klein binnenschip en hebben altijd internationale vaart gedaan, tot in Oostenrijk”, vertelt Patrick. “In 1996 brachten we dan een 81 TEU-schip in de vaart en begonnen we via Gent en Brugge op Zeebrugge te varen. Vier jaar later kochten we dan een zwaarder containerschip waar we een duwbak konden voorbinden en in konvooi varen. Zo konden we in principe het volume verdubbelen.” Het nieuwe schip kon zelf 120 containers vervoeren, maar de talloze bruggen op het traject tussen Zeebrugge en Antwerpen lieten dat niet toe. “Ze waren te laag”, verduidelijkt Patrick. “Het viel overigens al niet mee om de reis met zo’n konvooi te maken, zeker niet in de buurt van Brugge. Je voelde je een olifant in een porseleinwinkel. Het was verdraaid lastig manoeuvreren om geen brokken te maken.”

Toen de Vlaamse overheid uitpakte met het plan om de estuaire vaart voor aangepaste binnenschepen mogelijk te maken en bovendien te subsidiëren, grepen Patrick en Christiane die kans met beide handen aan. “We schakelden een makelaar in en bestelden een splinternieuw schip dat uiteindelijk in Rusland werd gebouwd. Midden 2007 werd het op sleeptouw genomen en onder meer via de Wolga naar Antwerpen gebracht, een reis van

een goede 9 000 km. Hier in Antwerpen hebben we dan, bij wijze van spreken, van de carrosserie een auto gemaakt.”

Op 5 april 2008 maakte de Deseo zijn maidentrip. “Voor de bouw van het schip kregen we een subsidie van 525 000 euro”, vertelt Patrick. “Maar er zijn ook subsidies voor het transport zelf, afhankelijk van het volume op jaarbasis. Als we de maximale doelstelling halen, komt die subsidie de eerste drie jaar neer op om en bij de 700 000 euro. Maar we maken ons geen illusies: die volumes halen we nooit. Niet alleen omdat er op de route intussen een derde estuair schip vaart, maar vooral door de recessie die juist de containervaart het hardst treft.”

De Deseo doet er niet meer dan zeven uur over om van Antwerpen naar Zeebrugge te varen. “Diezelfde trip kost je via de binnenwateren al snel een dag of drie en kan vandaag nog altijd alleen met kleine schepen”, weet Patrick. “Geen wonder dus dat Zeebrugge een relatief dure haven is en de binnenvaart er amper een rol speelt. Goede verbindingen met het hinterland zijn voor elke haven essentieel. Daarom ben ik ook een voorstander van de plannen om onze kusthavens beter te ontsluiten voor de gewone binnenvaart.”

De estuaire vaart heeft het leven van het echtpaar drastisch veranderd. “Vroeger zaten we eigenlijk haast altijd op ons schip. Nu doet Christiane de administratie, terwijl ik me concentreer op het schip en de bemanning. Het gaat om vier matrozen en vier kapiteins die in twee ploegen varen, telkens veertien dagen aan een stuk. De Deseo is gecharterd door PortConnect NV in Zeebrugge. Zij zorgen voor de lading en de brandstof, wij zorgen voor het transport.”

Patrick heeft momenteel ook de handen vol met het opleiden van matrozen. “Dat doe ik in samenwerking met de VDAB”, legt hij uit. “Het is een mooi beroep, maar het valt toch niet mee om goede matrozen te vinden. Als werkgever weet ik nu ook hoe duur een werknemer wel is. Een matroos kost ons bedrijf maandelijks bijna 4 500 euro, terwijl hij daar netto amper 1 505 euro aan overhoudt. Vergeleken met de ons omringende landen vallen de loonkosten erg hoog uit. De patronale lasten rijzen echt de pan uit en jagen de kosten de hoogte in. Concurrenieren wordt op die manier wel erg lastig. Het zou mooi zijn als we op dit vlak met dezelfde wapens zouden kunnen strijden als onze collega’s in de buurlanden.”



kerntaak 2: veiligheid en milieu

Realisatie van een uitwateringssluis in het gecontroleerd overstromingsgebied Kruike-Bazel-Rupelmonde



Laurent Vanden Abeele (L)
Stefaan Nollet (R)

GOG Kruibeke- Bazel-Rupelmonde

Referentieproject voor een veilige en groene toekomst

Het gecontroleerd overstromingsgebied (GOG) was oorspronkelijk het sluitstuk van het Sigmaplan van 1976. Het geactualiseerde Sigmaplan voorziet echter nog enkele bijkomende overstromingsgebieden, waarvoor het GOG nu zonder meer dé referentie is. De combinatie van waterbeheersing met natuurontwikkeling en recreatie smaakt duidelijk naar méér.

Het GOG Kruibeke is het grootste project van het oorspronkelijke Sigmaplan en zal het Zeescheldebekken liefst vijf keer beter beschermen dan tot nog toe het geval was. "Overstromingen deden zich hier gemiddeld om de 70 jaar voor", vertelt projectingenieur Stefaan Nollet van de afdeling Zeeschelde. "Zowat één keer in een mensenleven dus. Met het GOG schroeven we de frequentie van die overstromingen drastisch terug. Dankzij de gunstige ligging zullen we het waterpeil liefst een halve meter kunnen laten zakken. Een slok op een borrel." Ingenieur

Laurent Vanden Abeele, die het project voor het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) opvolgt, knikt instemmend maar voegt er toch meteen een waarschuwing aan toe: "Het is natuurlijk altijd mogelijk dat we in de toekomst wat vaker te maken zullen krijgen met extreme stormvloed die nu gemiddeld slechts om de 350 jaar voorkomen. De klimaatverandering en de stijging van het zeeniveau kunnen roet in het eten gooien. Maar dan nog zal dit overstromingsgebied hoe dan ook heel veel ellende voorkomen."

Op het terrein zijn intussen al bergen werk én aarde verzet en krijgt het GOG stilaan vorm. Erg opvallend is de dubbele dijk die het gebied van de Schelde scheidt. "De binnenste dijk is de overstroombare ringdijk", legt Stefaan uit. "De buitenste is een voorlopige dijk op Sigmahoogte. Zodra het GOG operationeel is, vermoedelijk in 2011, breken we die weer af. De dijk die de woonkernen rond het GOG moet beschermen, blijft uiteraard wel op Sigmahoogte." Erg mooi en bijna volledig afgewerkt zijn de indrukwekkende in- en uitwateringssluizen. "Net twee Egyptische tempels", lacht Laurent en het kost inderdaad nauwelijks verbeelding om in de constructies een bouwwerk uit de Oudheid te zien. "We noemen het bij W&Z niet

voor niets kunstwerken", treedt Stefaan zijn collega van het ANB bij.

Om de afwatering van het achterland vlot te laten verlopen, bouwt W&Z drie sluizen in de ringdijk. "Eind 2009 moeten die klaar zijn en dan kunnen we de ringdijk sluiten", vertelt Stefaan. "De basisinfrastructuur is dan grotendeels klaar, waarna het vooral nog een kwestie van afwerken is. Dat doen we dan met oog voor details die nu nog niet aan de orde zijn, maar waarover we uiteraard wel al hebben nagedacht, samen met het ANB, lokale vertegenwoordigers, Natuurpunt en andere verenigingen." Laurent steekt zijn enthousiasme niet onder stoelen of banken: "De combinatie van elzenbroekbossen, weidevogelgebieden en slikken en schorren is zonder meer uniek. We creëren in feite zowat 600 hectare nieuw natuurgebied, waarvan we de evolutie op de voet kunnen volgen. Lokale vrijwilligers voeren hier nu al vogeltellingen uit en er komt ook een planteninventarisatie. Héél interessant!"

Naarmate de realisatie van het GOG vordert, groeit het maatschappelijk draagvlak. "We doen er echt alles aan om zoveel mogelijk mensen en verenigingen bij het project te betrekken", zegt Stefaan. "Dat gebeurt onder

meer via een beheerscommissie die instaat voor de opvolging van de natuurontwikkeling. Het wordt aangestuurd door het ANB en is een overlegorgaan waarin de meest uiteenlopende partijen en belangengroepen heel nauw en constructief samenwerken. Begin 2009 organiseerden we ook een boomplantactie waaraan alle lokale scholen deelnamen." Voor Laurent komt het er nu op aan om te onderzoeken hoe het gebied extra meerwaarde kan krijgen: "Ik heb het dan niet alleen over natuurwaarden, maar ook over de ontsluiting van het gebied, zodat de mensen volop van die natuur kunnen genieten. Denk maar aan knuppelpaden, vogelkijkhutten of een bezoekerscentrum dat zowel het verhaal van de veiligheid als dat van de natuurontwikkeling uit de doeken doet."

W&Z en het ANB maken intussen volop werk van een samenwerkingsovereenkomst voor het toekomstig beheer van het overstromingsgebied. "Het ligt voor de hand dat het ANB zich niet gaat moeien met de veiligheid en de waterbeheersing", verklaart Laurent. "Maar voor het natuurbeheer en de recreatieve ontsluiting van dergelijke natuurgebieden hebben wij uiteraard wel meer expertise in huis en kan een samenwerking voor een duidelijke meerwaarde zorgen."



De Scheldekaaien te Antwerpen



Philippe Teughels
Reinhilde Van Hooydonck

Masterplan Scheldekaaien

Voor een sterkere band tussen stad en stroom

Ooit bruiste het er van de activiteit, maar daar valt vandaag nog maar weinig van te bespeuren: de kaaien op de rechteroever van de Schelde liggen er grotendeels verlaten bij. De komende jaren ondergaat dit deel van Antwerpen een gedaanteverandering en wordt de band tussen stad en stroom weer aangehaald.

Ze zijn ongeveer 7 km lang en bijna overal tussen de 80 en 100 m breed: de Scheldekaaien vormen een lange, smalle strook die van noord naar zuid langs het historisch centrum van de stad loopt. Samen met W&Z wil Antwerpen zijn beroemde Scheldekaaien nieuw leven inblazen. Het project moet de stad echter niet alleen aantrekkelijker, maar ook veiliger maken.

“De kaaien zijn meer dan honderd jaar oud”, vertelt projectingenieur Reinhilde Van Hooydonck van de afdeling Zeeschel-

de. Na de overstroming van 1976 trokken ze tussen de kaaien en de stad een betonnen waterkering op. Die blijkt nu echter niet hoog genoeg te zijn om het centrum op langere termijn te beschermen. Volgens het geactualiseerde Sigmaplan moet er een kleine meter bij.” Philippe Teughels, projectingenieur van de stad Antwerpen, knikt: “Een goede 90 cm. Dat betekent echter niet dat we de bestaande muur gewoon over de hele lengte zullen verhogen. Integendeel: die muur verdwijnt.”

Volgens Reinhilde omvat het project drie grote uitdagingen: de verhoging van de waterkering, de stabilisatie van de oude kaaimuren én de ontwikkeling van een mooi en bloeiend openbaar domein. “Eigenlijk willen we die drie uitdagingen vooral zo goed mogelijk met elkaar combineren”, vult Philippe aan. “Precies”, vervolgt Reinhilde. “Daarom besloten we om een Masterplan op te maken, een soort ruimtelijk-architecturale visie die de verschillende uitdagingen integreert.”

Het voorontwerp van dit Masterplan werd in maart 2009 aan het grote publiek voorgesteld en de reacties zijn alvast overwegend positief. “Iedereen beseft dat het de hoog-

ste tijd is dat we iets met de Scheldekaaien doen”, zegt Philippe. “Er is duidelijk een draagvlak voor. Ik heb de indruk dat veel mensen opgelucht zijn dat we er eindelijk werk van maken.” Reinhilde hoopt dat het uiteindelijke ontwerp tegen het najaar klaar zal zijn en dat de eerste deelprojecten snel van start kunnen gaan. “Antwerpen heeft er lang genoeg op moeten wachten”, meent ze. “Hoe sneller de mensen nu resultaten zien, hoe beter. Daarom hebben we intussen ook al heel wat studiewerk verricht, onder meer voor de stabilisatie van de kaaimuren en de waterkering.”

De waterkering moet de stad beschermen, maar zonder opnieuw een opzichtige barrière tussen stad en stroom te vormen. Het Masterplan stelt verschillende types voor die aansluiten op de functie en het karakter van de zone in kwestie. “Naar het noorden toe kunnen we bijvoorbeeld werken met klassieke dijken in een parkomgeving”, zegt Reinhilde. “In het zuiden kunnen we de waterkering dan juist weer in gebouwen integreren. In de buurt van het centrum zijn stukken beweegbare waterkering die je alleen bij stormtij ziet mogelijk een oplossing.” “Mogelijkheden zat”, bevestigt Philippe. “Het uiteindelijke Masterplan zal

de krijtlijnen vastleggen voor de komende tien tot vijftien jaar. We moeten nu vooral creatieve en duurzame oplossingen bedenken die zowel haalbaar als betaalbaar en veilig zijn.”

W&Z reserveert voor dit ambitieuze project alvast een deel van het budget voor de uitvoering van het Sigmaplan. “We moeten onze budgetten goed op elkaar afstemmen en ook op dit vlak duidelijke afspraken maken”, zegt Philippe. “In sommige zones kunnen we eventueel ook privépartners inschakelen, bijvoorbeeld voor de financiering en uitbating van ondergrondse parkings of horecazaken. Om de band met de stroom te versterken, moet er ook ruimte zijn voor bepaalde watergebonden activiteiten.” Reinhilde is het daar helemaal mee eens en wijst op de mogelijkheid van een Stadsregionaal Watergebonden Distributie Centrum of het inzetten van veerboten en watertaxi's. “Dit is echt een fantastisch project en ik vind het zonder meer een eer om eraan te mogen meewerken. Het is niet alleen in elk opzicht een uitdaging, maar ook nog eens maatschappelijk relevant. Ik hoop dat we ergens in 2011 effectief op het terrein aan de slag kunnen. Daar kijk ik nu al halsreikend naar uit!”



De bediening van een aantal kunstwerken gebeurt vanuit de centrale verkeerspost te Willebroek



Telematica

Automatisering bruggen en sluizen op kruissnelheid

In 2008 zette W&Z een fikse stap voorwaarts in de automatisering van bruggen en sluizen. Het Kanaal Leuven-Dijle telt intussen al elf kunstwerken die centraal van op afstand worden bediend. Voor het Zeekanaal Brussel-Schelde staat de teller op zes.

Ingenieur Jacques Vandecasteele is projectleider Telematica voor W&Z.

Ingenieur Jacques Vandecasteele leidt het automatiseringsproject al enkele jaren in goede banen. Hij blikt tevreden terug op 2008. “Het Zeekanaal Brussel-Schelde en het Kanaal Leuven-Dijle tellen samen 17 kunstwerken. Een centrale bediening drong zich op. Vroeger werd voor bijna elk kunstwerk in drie ploegen gewerkt: een ochtenden namiddagploeg én een mobiele nachtploeg die verschillende kunstwerken voor

Jacques Vandecasteele

zijn rekening nam. Schepen die voor een brug lagen, moesten regelmatig op bediening wachten. Overdag én ‘s nachts. Dat is sterk geminderd.”

Vijf jaar geleden werd in Kampenhout een centraal bedieningsgebouw voor de kunstwerken op het Kanaal Leuven-Dijle opgericht. “In 2008 automatiseerden we de Vaartkombrug in Leuven”, zegt Jacques. “Dat brengt het totaal voor deze waterweg op elf geautomatiseerde kunstwerken. Op het Zeekanaal Brussel-Schelde staan we minder ver. De kunstwerken hier dateren uit verschillende tijdvakken en zijn dan ook uitgerust met totaal verschillende mechanismen. Dat maakt een geautomatiseerde standaardisatie veel complexer.”

Volgens de projectleider waren er twee mogelijkheden: de installaties van alle bruggen volledig vernieuwen of per brug een eigen interface ontwikkelen die de commando's naar de lokale automatisering vertaalt. “We kozen voor de tweede optie”, zegt Jacques. “In 2008 kregen de Vilvoordebrug, de Willemsbrug, de Victor Dumonbrug en de nieu-

we Boulevardbrug elk een interface op maat. De Brielenbrug en de Ringbrug konden eerder al van op afstand worden bediend.”

De bediening van de zes geautomatiseerde kunstwerken op het Zeekanaal werd gecentraliseerd in een gloednieuw, hypermodern verkeerscentrum in Willebroek. “Kleuren-schermen tonen de klok rond de situatie aan de zes bruggen”, vertelt Jacques trots. “Niet alleen op het water, maar ook op de weg. Nadert er een schip, dan zetten onze medewerkers meteen de automatische cyclus in gang. De verkeerslichten springen op rood, de slagbomen sluiten en de brug komt in beweging. De veiligheid komt daarbij nooit in het gedrang, want we kunnen de cyclus altijd met een noodstop onderbreken. Er is ook een geluidsinstallatie voor communicatie met de automobilisten op de brug. Op drukke kunstwerken komen bovendien speciale led-informatieborden. Zo kunnen we de rijstroken op elke brug efficiënt ontruimen.”

De projectleider zet de voordelen van het systeem nog even op een rijtje: “We voorkomen eerst en vooral tijdverlies. Schippers

moeten niet meer wachten op een brug- of sluiswachter die op dat moment toevallig een ander kunstwerk bedient. Eén druk op de knop en de weg is vrij. We kunnen dankzij het systeem ook de bedieningsuren op het Kanaal Leuven-Dijle uitbreiden. Ten slotte bevat de interface ook een onderhoudsapplicatie die ons informeert over de draaiuren van de motoren. Zo weten de mensen van de onderhoudsploeg precies wanneer ze in actie moeten komen.”

Verwacht wordt dat alle kunstwerken op het Kanaal Leuven-Dijle midden 2010 zullen zijn geautomatiseerd. Twee jaar later moet ook het automatiseringsproject voor het Zeekanaal Brussel-Schelde zijn afgerond.

“Tijd is geld, ook voor de schippers.”



kerntaak 3: multifunctionaliteit

Tweede Scheldebrug te Bornem-Temse



v.l.n.r.
Toon Van Gils
Freddy Govaert
Guido Op De Beeck

Tweede Scheldebrug

Succesvol samenspel van esthetiek en functionaliteit

De Scheldebrug op de N16 tussen Temse en Bornem was jarenlang een beruchte flesenhals die elke werkdag voor ellenlange files zorgde. In mei 2005 hakte de Vlaamse regering de knoop door en zette het licht op groen voor een tweede brug, vlak naast de oude. Vier jaar later, perfect volgens plan, wordt de nieuwe brug officieel geopend.

“Dit was echt een droomproject”, zegt projectingenieur Guido Op De Beeck van de afdeling Zeeschelde van W&Z. “Het combineerde eigenlijk alle aspecten van de burgerlijke bouwkunde en de waterbouwkunde. We hebben immers niet alleen een nieuwe beweegbare brug gebouwd, maar ook een loskade, steigers, wegen en zelfs een jachthaven.” Ook projectingenieur Toon Van Gils van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is enthousiast: “AWV stelde mij voor dit project deeltijds ter beschikking van W&Z als leidend ambtenaar

van dit project. De nieuwe brug moet nu eenmaal in de eerste plaats een knelpunt voor het wegverkeer oplossen. Voor mij was dit een primeur en de samenwerking met de collega's van W&Z was een fijne ervaring.”

Werftoezichter Freddy Govaert is duidelijk in z'n nopjes: “Er doken uiteraard af en toe problemen op, maar die konden we dan samen met de aannemer altijd keurig oplossen. De enige echte discussie had betrekking op de aanvaarconstructies rond de brugpijlers. Die waren oorspronkelijk niet conform het bestek. Maar ook deze kwestie werd uiteindelijk snel en netjes geregeld: wij legden iets meer geld op tafel en de aannemer zorgde ervoor dat de oorspronkelijke timing werd gerespecteerd.”

De werken verliepen voorspoedig en konden rekenen op heel wat belangstelling. Vooral het invaren en monteren van de verschillende brugdelen trok de aandacht van het publiek. “Spectaculair precisiewerk”, glundert Guido. “Maar alles verliep volgens plan. Voor mij bewijst dit nog maar eens dat de inventiviteit van de mens echt grenzeloos is. Als we iets willen realiseren en bereid zijn om samen te werken, vinden we

altijd wel een oplossing en kunnen we alles aan.” Freddy knikt: “Ik heb het al anders geweten, maar hier konden we ook volop rekenen op de steun en goede wil van de lokale overheden én de bevolking.” “Dat is inderdaad een niet te onderschatten factor”, bevestigt Toon. “Zonder een breed maatschappelijk draagvlak is het haast onmogelijk om een groot project als dit hier tot een goed eind te brengen. Gelukkig bestond dat draagvlak hier eigenlijk al vóór de plannen werden getekend, lang vóór de eerste bulldozers op het terrein verschenen. De mensen waren de files beu.”

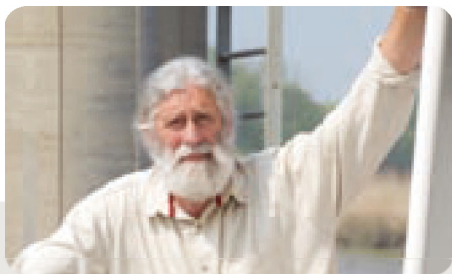
“Ik herinner me nog de tijd dat we voor onze projecten niet eens een bouwvergunning nodig hadden”, vertelt Guido. “We waren toen nog federaal. Die tijd is gelukkig voorbij. Het klopt dat we hier al vóór de start een breed draagvlak hadden, maar we hebben er alles aan gedaan om dat nog te versterken. Toen we het ontwerp van de nieuwe brug voorstelden, waren de Temse-naren echt opgetogen. De brug is niet louter functioneel, maar ook een architecturale parel die door het contrast met de oude brug fantastisch uit de verf komt. Bovendien zag iedereen meteen dat we ook rekening hielden met de zwakke weggebruiker

en dat de Wilfordkaai door de verplaatsing van het havenbedrijf Belgomine een echte trekpleister kon worden.” Volgens de man van AWV is het vooral een kwestie van evenwicht: “De balans mag nu ook weer niet naar de andere kant doorslaan”, meent Toon. “Anders dreigen projecten die gewoon noodzakelijk zijn nooit van de grond te komen.”

Zowel voor Guido, Freddy als Toon zit hun carrière er bijna op. “Dit was mijn laatste project”, vertelt Toon, duidelijk niet zonder spijt. “Wanneer is een project geslaagd? Als je tegen je kleinkinderen kunt zeggen: kijk, die brug daar, die heeft opa nog gebouwd.” Guido en Freddy knikken. “Maar dat geldt ook voor mij, voor Toon, voor de aannemer en alle arbeiders”, zegt Freddy. “Natuurlijk,” geeft Guido toe, “we kregen hier op de werf regelmatig studenten over de vloer, allemaal ingenieurs in spe. Ga later gerust voor een studiebureau werken, zei ik dan altijd. Maar als je echt iets wilt realiseren, als je voor de eeuwigheid wilt bouwen en meewerken aan projecten die voor alle mensen meerwaarde scheppen, ga dan bij de overheid aan de slag. Niets geeft je als ingenieur meer voldoening dan projecten als deze brug hier. Daar doe je het voor!”



Nieuwe veerdienst over de Schelde tussen Rupelmonde en Wintam



Veerdienst Wintam-Rupelmonde

Flottende steigers verzekeren vlotte oversteek

Veertig jaar nadat de Vliegende Geit definitief aan de ketting werd gelegd, vaart er tussen Wintam en Rupelmonde weer een veerboot over de Schelde. Dankzij de gloednieuwe flottende steigers op beide oevers verloopt de oversteek nu sneller en veiliger dan ooit.

Begin april 2009 werd Alin Poort officieel de nieuwe veerman van de veerdienst Wintam-Rupelmonde. Hij is niet aan zijn proefstuk toe, want al vijftien jaar staat hij aan het roer van het veer over de Durme tussen Tielrode en Hamme. Daar bouwde W&Z enkele jaren geleden de eerste flottende steiger, een systeem waarmee Alin erg gelukkig is. "Bij hoogwater liepen de vaste steigers vaak onder en werden spekglad. Vroeger was dat niet zo erg, want de mensen die het veer namen deden dat vrijwel elke dag. Ze kenden het gevaar. Maar nu zetten we vooral dagjesmensen

Alin Poort

over. Hoe hard ik van aan de overkant ook schreeuwde dat ze voorzichtig moesten zijn, er gingen er toch geregeld een paar tegen de vlakke."

De flottende steigers vereenvoudigen ook het aanmeren en het op- en afstappen. "Het veer ligt op dezelfde hoogte als de steiger en is daardoor ook toegankelijk voor rolstoelgebruikers", verklaart Alin. "De steiger is perfect stabiel. De boot kan wat schommelen, maar de steiger schuift alleen langzaam omhoog of omlaag. Heel fijn was dat projectingenieur Michiel Derycke van W&Z ons van meet af aan inspraak gaf. We konden suggesties doen en daar werd ook echt rekening mee gehouden. De samenwerking verliep uitstekend."

Op enkele details na zijn de nieuwe steigers in Wintam en Rupelmonde nu klaar voor wat ongetwijfeld meteen een topseizoen wordt. Twee jaar geleden legde Alin er op vraag van W&Z al een veer in en het succes overtrof alle verwachtingen. "In 2008 hebben we 17 000 mensen overgezet. Dat is veel, zeker als je weet dat we nog oude steigers moesten gebruiken. Daardoor duurde de overtocht twintig mi-

nuten. Nu gaat het twee keer zo snel." Alin vindt het wel jammer dat het veer niet elke dag vaart. "Sinds enkele jaren werken alle voetveren met dezelfde dienstregeling. Ze varen elke dag, telkens op het uur en het half uur. Dat is makkelijk te onthouden. De nieuwe veerdienst wijkt hiervan af en vaart alleen in juli en augustus elke dag. In april, mei, juni en september is dat enkel in het weekend en op bruggdagen."

Fietsers en wandelaars vinden het fantastisch dat het veer gratis is, maar denken daardoor meestal ook dat de veerman een ambtenaar is. "Alle voetveren worden uitgebaat door zelfstandigen", legt Alin uit. "Om de zoveel jaar schrijft W&Z voor elk veer een aanbesteding uit. Je moet een stuurbrevet voor de passagiersvaart, minstens drie jaar ervaring op een binnenschip én een boot hebben. Zo'n veerboot kost al snel 250 000 euro en ik heb er nu drie: één in Wintam, één in Tielrode en nog één in reserve. Mijn zoon en een helper verzorgen straks de nieuwe veerdienst Wintam-Rupelmonde. Ik blijf hier, in Tielrode, samen met een collega."

Alin zag het dijktoerisme de voorbije jaren snel toenemen. "Ik ben begonnen met

*"Fijn dat W&Z ook heel goed
naar de veerman luistert."*

een roeibootje en de eerste drie jaar was het echt overleven. Maar ik deed het graag en nu draaien we op volle toeren. Als de zon van de partij is, staan de mensen aan te schuiven en varen we voortdurend heen en weer. Er heerst een toffe sfeer en een hartverwarmend samenhorigheidsgevoel. Ik heb wandelkaarten aan boord, fietsroutes en materiaal om fietsen te herstellen. Dat kost allemaal niet veel en je doet er de mensen een plezier mee."

Voor Alin is het duidelijk: de flottende steigers zijn een goede zaak, niet alleen voor de veerman en zijn passagiers, maar ook voor het imago van W&Z. "Na de tv-reeks Stille waters is het dijktoerisme geëxplodeerd. W&Z heeft daar perfect op ingespeeld met meer en betere veren. De mensen zijn enthousiast en de jongste jaren neemt ook het woon-werkverkeer weer toe. Hier in Tielrode zijn die pendelaars nu al goed voor 10 procent van onze passagiers. Daar los je het mobiliteitsprobleem niet mee op, maar alle beetjes helpen!"



Woonboten te Gent



Woonboten

Team Vergunningen effent pad naar concessies

Van de zowat 220 woonboten en vaste commerciële vaartuigen op de binnenwateren van W&Z, valt 95 procent onder de bevoegdheid van de afdeling Bovenschelde. Absolute topper is het district Gent, goed voor bijna 130 boten. Geen wonder dus dat W&Z zijn nieuwe woonbotenbeleid juist hier het eerst invoert, met het team Vergunningen als drijvende kracht.

“Ons team telt momenteel drie personen”, vertelt Sandy De Rycke. “Naast mezelf, gaat het om mijn collega Kurt De Vlaminck en sinds enkele weken een startbaner Ilse Quisquater die nog in opleiding is. Mijn taak is zuiver administratief en ik hou me vooral bezig met de vergunningen voor de woonboten. Hier in Gent gaat het om zo’n 130 woonboten.”

Sandy De Rycke

Wie langer dan twee maanden aanmeert, moet niet alleen liggeld betalen, maar in principe ook een jaarlijks te verlengen vergunning hebben. “Vroeger kon je die min of meer gewoon op aanvraag krijgen”, zegt Sandy. “Maar sedert 2005, na overleg met het stadsbestuur, passen we strengere regels toe. Dat was ook hard nodig, want nogal wat woonboten waren niet echt in goede staat en er waren allerlei problemen met verzekeringen, verbouwingen, aansluitingen op nutsvoorzieningen, enzovoort.”

Om vandaag een vergunning te krijgen, moeten woonbootbewoners een hele reeks documenten kunnen voorleggen, zoals een classificatiecertificaat, een bewijs van verzekering tegen brand en berging én een meetbrief, een soort paspoort met de naam van de eigenaar, de afmetingen van de boot, de functie, enzovoort. “Samen met de Stad heeft W&Z ook een aanmeerplan voor het district Gent opgesteld”, verklaart Sandy. “Dat plan legt gewoon vast welke boten op welke plaatsen mogen liggen. Daarbij kunnen zowel

de afmetingen als de functie of zelfs het uiterlijk van de boot een rol spelen. Zo zijn commerciële vaartuigen, zoals cafés of restaurants, op sommige plaatsen verboden, terwijl ze op andere juist worden aangemoedigd. Een goede zaak, want zo vermijd je eindeloze discussies en weet iedereen precies wat wel of niet kan. Intussen is ook het aanmeerplan van Brugge klaar en de andere zijn in opmaak.”

De strengere voorwaarden van de vergunning waren voor veel woonbootbewoners toch wel even schrikken. Nauwelijks gekomen, pakt W&Z nu uit met een nieuw systeem: de concessie voor een langdurige ligplaats. “Een belangrijk verschil is de duur van de overeenkomst”, vertelt Sandy. “De vergunningen waren jaarlijks opzegbaar, terwijl een concessie voor een woonboot tot 9 jaar geldig kan blijven. Voor commerciële vaartuigen kan de duur van een concessie zelfs tot 12 jaar oplopen. Dat geeft de bewoners, uitbaters of eigenaars alvast meer rechtszekerheid.”

In het district Gent worden alle vergunningen die in 2009 worden verleend of verlengd automatisch omgezet in een voor alle partijen voordelige concessie. “Ons team streeft er nu naar om tegen midden dit jaar zowat de helft van de aanvragen voor een nieuwe vergunning of een verlenging af te handelen”, verklaart Sandy. “Tegen eind 2009 zouden we dan helemaal rond moeten zijn. Een hele klus, maar gelukkig kunnen we volop rekenen op de medewerking van districthoofd Dave Moring en zijn mensen. Zij weten precies wat er op het terrein gebeurt, hebben contact met de woonbootbewoners en kennen hun pappenheimers. Ons team speelt ze alle aanvragen door en zij geven ons advies. Als de samenwerking met de andere districten even vlot verloopt, zal het nieuwe systeem op relatief korte termijn overal zijn ingevoerd. Het wordt vast even wennen, maar uiteindelijk wordt iedereen er beter van!”

“Uiteindelijk wordt iedereen er beter van.”



Gerestoreerd Tuchthuis als onderdeel van het project Vilvoorde Watersite aan het Zeekanaal Brussel-Schelde te Vilvoorde



Vilvoorde Watersite

Wonen en werken tussen Zenne en Zeekanaal

Het gebied tussen de Zenne en het Zeekanaal Brussel-Schelde in Vilvoorde was jarenlang een van de meest verwaarloosde en vervuilde gebieden van Vlaanderen. Vandaag profileert de stad zich met het totaalproject Vilvoorde Watersite als Stad aan het Water. De eerste resultaten op het terrein liegen er niet om: dit wordt de place to be van een stad die volop inspeelt op de troeven en de aantrekkingskracht van het Zeekanaal.

Het projectgebied Vilvoorde Watersite strekt zich uit langs het Zeekanaal van de brug van Vilvoorde, vlakbij het centrum van de stad, tot de grens met Brussel. "Het gaat dus om een heel groot gebied", zegt burgemeester Marc Van Asch. "In het deelgebied dat het dichtst bij het centrum aanleunt, krijgt ons stadsvernieuwingsproject nu stilaan concreet vorm. De meest opvallende realisatie is ongetwijfeld het bijna volledig gerenoveerde Tuchthuis, een historisch complex dat totaal

Marc Van Asch

vervallen was. In 2008 werd het plechtig geopend en verschillende lokale verenigingen vonden er intussen een prachtig nieuw onderkomen. De politie beschikt er over een professionele schietbaan en het wereldvermaarde softwarebedrijf SAP heeft er een vergader- en conferentiecentrum met een klein restaurant, de zogenaamde SAP-lounge."

Vilvoorde Watersite is een samenwerkingsproject van W&Z, de Stad en privépartner Partnership Watersteen Vilvoorde. De burgemeester is erg te spreken over de manier waarop de samenwerking verloopt: "We vullen elkaar goed aan en zitten duidelijk op dezelfde golflengte. Er is regelmatig overleg met de mensen van de afdeling Zeekanaal en samen doen we er alles aan om alle troeven van onze ligging aan het water weer optimaal te gaan benutten. Nu gaat het nog vooral om wonen aan het water, maar straks verschuift het accent naar watergebonden activiteiten."

In 2008 kwam ook een eind aan de sanering van de zwaar vervuilde terreinen van Forges de Clabecq, een van de zwarte vlekken op de OVAM-lijst. De klus kostte W&Z twee jaar en meer dan vijftien miljoen euro. "Dit gebied

maakt geen deel uit van de Watersite", verduidelijkt Marc, "maar het ondersteunt wel het nieuwe imago van de stad en laat ons nu toe om iets te doen aan het schrijnend tekort aan bedrijventerreinen in de regio. Het ruimtelijk uitvoeringsplan is bijna klaar en ik schat dat we over anderhalf jaar met de inrichting van het gebied kunnen starten. Uiteraard mikken we vooral op watergebonden activiteiten en de belangstelling van de bedrijven is groot. Maar ook hier voorzien we wat ruimte voor wonen, recreatie, sport en zelfs de uitbreiding van een school."

Intussen is alles klaar om het deelgebied rond het Tuchthuis volledig af te werken. De burgemeester is enthousiast: "Achter het Tuchthuis, op het grondgebied van W&Z, komen luxueuze woonblokken, een mooie kanaalboulevard en een woonpromenade die het residentiële, groene karakter van de Watersite concreet vorm zullen geven. De bouw start nog dit jaar en tegen 2011 moeten de meeste appartementen klaar zijn. De belangstelling is gigantisch en zowat een kwart van de flats is nu al verkocht. Wij noemen dit deelgebied niet voor niets het Kanaalpark: parkeren kan alleen ondergronds en het accent ligt volledig op kwaliteitsvol wonen in

een unieke, groene omgeving. W&Z richt hier ook een kleine haven voor de pleziervaart in. Het Zeekanaal speelt overduidelijk de hoofdrol."

In 2008 werd ook een tweede stadsvernieuwingsproject van de Watersite opgestart. Marc: "Het gaat om het deelgebied De Molens. Ook hier krijgt de woonfunctie voorrang. In de loop van dit jaar zullen we het project bij het Vlaams Gewest verdedigen. Zonder de middelen en de inzet van W&Z was Vilvoorde Watersite een mooie droom gebleven. Het project geeft het Zeekanaal nu als het ware terug aan de mensen en maakt van Vilvoorde echt de Stad aan het Water."

"We zitten duidelijk allemaal op dezelfde golflengte."





bijlagen

Activa

VASTE ACTIVA

I. Oprichtingskosten

II. Immateriële vaste activa

III. Materiële vaste activa

Terreinen en gebouwen

Installaties, machines en uitrusting

Meubilair en rollend materieel

Activa in aanbouw en vooruitbetalingen

IV. Financiële vaste activa

Verbonden ondernemingen

Andere financiële vaste activa

VLOTTENDE ACTIVA

V. Vorderingen op meer dan één jaar

Overige vorderingen

VI. Voorraden en bestellingen in uitvoering

VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar

Handelsvorderingen op ten hoogste één jaar

Overige vorderingen

VIII. Geldbeleggingen

IX. Liquide middelen

X. Overlopende rekeningen

TOTAAL

2008
EUR

589.654.361,27

2007
EUR

511.346.869,65

-

-

304.623,62

262.624,77

588.896.335,78

510.630.843,01

441.778.077,76

389.327.533,31

2.590.603,63

2.804.790,44

1.812.736,92

1.318.004,49

142.714.917,47

117.180.514,77

453.401,87

453.401,87

451.974,00

451.974,00

1.427,87

1.427,87

290.172.968,80

248.632.778,57

16.917.736,26

12.014.517,04

16.917.736,26

12.014.517,04

387.542,42

832.193,95

111.711.896,89

51.068.873,60

6.314.979,20

5.094.849,74

105.396.917,69

45.974.023,86

-

-

156.519.380,07

166.377.057,32

4.636.413,16

18.340.136,66

879.827.330,07

759.979.648,22

Passiva

	2008 EUR	2007 EUR
EIGEN VERMOGEN	679.247.334,69	523.740.821,00
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	10.519.649,54	44.708,46
VI. Kapitaalsubsidies	625.106.175,31	480.074.602,70
VII. Voorzieningen en uitgestelde belastingen	4.342.956,08	17.767.796,29
Grote herstellings- en onderhoudswerken	4.342.956,08	17.767.796,29
SCHULDEN	196.237.039,30	218.471.030,93
VIII. Schulden op meer dan één jaar	72.875,12	49.069,86
Overige schulden	72.875,12	49.069,86
IX. Schulden op ten hoogste één jaar	193.427.353,00	215.703.532,32
Financiële schulden kredietinstellingen	158.686.778,81	172.886.914,19
Handelsschulden leveranciers	27.458.670,36	36.457.746,55
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	7.088.744,29	6.022.237,01
Overige schulden	193.159,54	336.634,57
X. Overlopende rekeningen	2.736.811,18	2.718.428,75
TOTAAL	879.827.330,07	759.979.648,22

Resultatenrekening

	2008 EUR	2007 EUR
Bedrijfsopbrengsten	107.570.612,74	136.075.465,54
Omzet	22.192.021,26	20.190.266,87
Andere bedrijfsopbrengsten	85.378.591,48	115.885.198,67
Bedrijfskosten	111.597.182,60	158.355.608,44
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	468.714,63	153.540,66
Diensten en diverse goederen	60.265.870,62	78.459.861,65
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	45.786.086,81	42.342.116,06
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	16.265.977,13	18.338.706,79
Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen - Toevoegingen	-125.235,11	312.484,52
Voorzieningen voor risico's en kosten - Toevoegingen (bestedingen en terugnemingen)	-13.424.840,21	17.767.796,29
Andere bedrijfskosten	2.360.608,73	981.102,47
Bedrijfsverlies	-4.026.569,86	-22.280.142,90
Financiële opbrengsten	15.260.663,71	16.081.381,89
Financiële kosten	1.556.923,93	1.005.765,96
Winst (verlies) uit de gewone bedrijfsuitoefening voor belasting	9.677.169,92	-7.204.526,97
Uitzonderlijke opbrengsten	1.296.294,04	10.015.168,31
Terugneming van afschrijvingen en van waardeverminderingen op immateriële en materiële vaste activa	3.661,63	125,24
Andere uitzonderlijke opbrengsten	1.292.632,41	10.015.043,07
Uitzonderlijke kosten	498.522,88	6.821,95
Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen	496.446,70	0,02
Andere uitzonderlijke kosten	2.076,18	6.821,93
NETTORESULTAAT VAN HET JAAR (voor belastingen)	10.474.941,08	2.803.819,39
NETTORESULTAAT VAN HET JAAR (na belastingen)	10.474.941,08	2.803.819,39
TE BESTEMMEN RESULTAAT VAN HET BOEKJAAR	10.474.941,08	2.803.819,39
Overgedragen winst/verlies van het vorig boekjaar	44.708,46	-2.759.110,93
OVER TE DRAGEN WINST/VERLIES	10.519.949,54	44.708,46

Colofon

Verantwoordelijke uitgever: Waterwegen en Zeekanaal NV, Oostdijk 110,
2830 Willebroek, tel. 03 860 62 11, fax 03 860 62 00, info@wenz.be

Grafisch ontwerp: www.impuls-reclame.be

Fotografie: Luc Daniëls

Wettelijk depotnummer: D/2009/3241/223



Waterwegen en Zeekanaal NV

weg van water

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

