



Waterwegen en Zeekanaal NV
weg van water

2010 jaarboek

Colofon

Verantwoordelijke uitgever: Waterwegen en Zeekanaal NV,
ir. Leo Clinckers, gedelegeerd bestuurder, Oostdijk 110, 2830 Willebroek,
tel. 03 860 62 11, fax 03 860 63 00, info@wenz.be
Grafisch ontwerp: www.impuls-reclame.be
Fotografie: Luc Daniëls
Wettelijk depotnummer: D/2011/3241/144
Uitgave: mei 2011

Voorwoord	4
Van wal met W&Z	8
Trafiek	14
Modernisering	18
Watergebonden bedrijven	22
Telematica	26
Waterbeheersing	30
Bijlagen	
Balans	
Activa	36
Passiva.	37
Resultatenrekening	38



Kanaal Leuven-Dijle te Tildonk (Haacht)



Dit jaarboek werpt een blik op de activiteiten van Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) in 2010.

Het economisch herstel vertaalde zich in een stijging van de vervoerde tonnage over de waterwegen van W&Z tot ruim 31 miljoen ton, bijna 8 procent meer dan in 2009. Het containervervoer steeg met meer dan 15 procent tot bijna 192.000 eenheden. Een gunstige evolutie en meteen een extra stimulans om te blijven investeren in het wegwerken van missing links, de renovatie van sluizen en stuwen, het baggeren en onderhouden van onze waterwegen en de bouw van aangepaste kaaimuren.

Met de ingebruikname van de nieuwe Noordbrug en de start van de werken aan de Budabrug is de verruiming van de vaarweg te Kortrijk nu bijna rond. In het kader van het Seine-Scheldeproject startten in het voorjaar de oeverwerken op het Noordervak van de Ringvaart te Gent en loopt de studie om de sluizen van Harelbeke en Sint-Baafs-Vijve te herbouwen. In oktober zette W&Z dit grootse project in de kijker met de organisatie van het succesvolle Seine-Schelde Netwerkevent. Verder werd een kosten-batenanalyse voor de bouw van drie nieuwe sluizen op de Boven-Schelde afgerond.

W&Z creëert ook vestigingsmogelijkheden voor nieuwe watergebonden bedrijven. Voor Eilandje van Zwijnaarde (Gent) en ex-De Naeyer (Willebroek) ondertekende W&Z een brownfieldconvenant voor de sanering van de terreinen. Forges de Clabecq (Vilvoorde) en Woestijne (Aalter) kunnen worden gecommmercialiseerd. Eind vorig jaar zette de Europese Commissie het licht op groen om het in 1998 opgestarte PPS-kaaimurenprogramma tot 2016 te verlengen. Eind 2009 waren al 156 aanvragen van bedrijven goedgekeurd, waarvan intussen zowat de helft operationeel is. In december 2010 werden zes nieuwe projectvoorstellen goedgekeurd.

Ook in 2010 maakte W&Z werk van het ambitieuze telematicaproject dat de scheepvaart een vlotte en veilige service garandeert. Sinds mei worden, met uitzondering van de Zennegatsluis, alle bruggen en sluizen van het Kanaal Leuven-Dijle vanuit de centrale post te Kampenhout bediend. Ook op het Zeekanaal Brussel-Schelde werd verder gewerkt aan het centrale bedieningsproject.

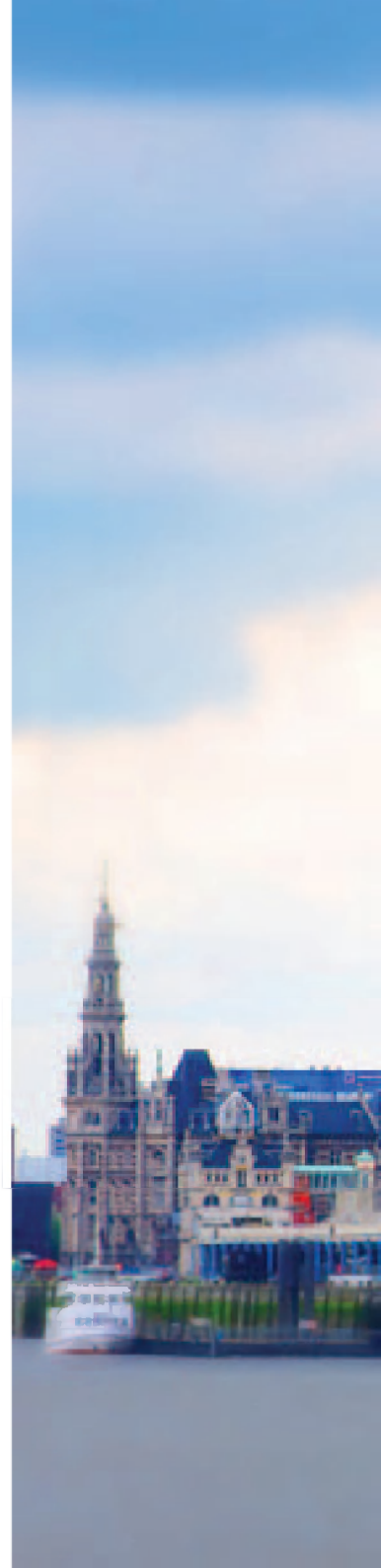
Enkele innovatieve binnenvaartprojecten kregen in 2010 verder vorm. Een mooi voorbeeld is INLANAV. Dit grensoverschrijdend project onderzoekt nieuwe concepten van binnenschepen om de kleinere waterwegen beter te benutten en het beroep van schipper voor jonge starters aantrekkelijker te maken.

Op het vlak van de waterbeheersing nadert het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde zijn voltooiing. Een boomplantactie en een Openwerfdag gaven de bevolking intussen de kans om dit gebied van 600 hectare en de werking ervan beter te leren kennen. Voor tal van andere projecten van het geactualiseerde Sigmaplan loopt het overleg. De grootschalige manier waarop W&Z de beveiliging tegen wateroverlast én de scheepvaart bevordert door zowel de Schelde als de natuur meer ruimte te geven, is absoluut uniek. De heraanleg van de Antwerpse Scheldekaaien, het enige Sigmaproject in een stedelijke context, nadert zijn uitvoering. In het voorjaar werd het ontwerp-masterplan aan het publiek voorgesteld. De technische en financieel-functionele studies zijn afgerond en voor het deelproject Sint-Andries en Zuid werd een studiebureau aangesteld.

W&Z bevordert ook het recreatieve gebruik van de waterweg. Zo startte in 2010 de bouw van de Scaldissluis in Gent voor de pleziervaart. In Kapelle-op-den-Bos werd de kanaalomgeving in een nieuw kleedje gestoken, onder meer met de vernieuwing van de Calandrokaai.

W&Z streeft ernaar om een performante organisatie met tevreden medewerkers te zijn en te blijven. Met *betrouwbaarheid* als jaarthema zette W&Z ook in 2010 de nodige stappen om verder uit te groeien tot een efficiënt agentschap.

Albert Absillis
Voorzitter





Van wal met W&Z

Afbraak Oude Boulevardbrug op het Zeekanaal Brussel-Schelde

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

Zes afdelingen

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

Meer armslag

Het nv-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.

Missie en visie

Van de zowat 41.000 kilometer waterwegen in Europa ligt een duizendtal in Vlaanderen. Daarmee beschikt W&Z over een van de dichtste waterwegennetten van de wereld. Een belangrijke economische, recreatieve en landschappelijke troef die W&Z optimaal wil uitspelen.

Haar missie is duidelijk: een duurzaam en dynamisch beheer van de waterwegen, inclusief de erlangs gelegen terreinen. W&Z stimuleert het gebruik van deze waterwegen en gronden, met oog voor de belangen van alle actoren en extra aandacht voor veiligheid en integraal waterbeheer.

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

Strategische doelstellingen

1. Bijdragen tot een verbetering van de mobiliteit via de bevaarbare waterwegen.
2. Waarborgen van de veiligheid van de bevolking en bescherming van het patrimonium tegen overstromingen (waterbeheersing).
3. Bewerkstelligen van de multifunctionaliteit.
4. Optimaliseren van de financiële positie van de vennootschap
5. Uitbouwen van W&Z tot een performante organisatie.



ALBERT ABSILLIS



JAN BALDUCK



KOEN ANCIAUX



LEO CLINCKERS



JOACHIM COENS



VEERLE DECONINCK



SONJA DE WOLF



ILSE HOET



CATHY MACHARIS



FRANÇOISE MAERTENS



LEO PEETERS



ERIK PORTUGAELS

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.

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

Voorzitter

Albert Absillis

Ondervoorzitter

ir. Jan Balduck

Stemgerechtigde bestuurders

Koen Anciaux

ir. Leo Clinckers

ir. Joachim Coens

Veerle Deconinck

Sonja De Wolf

ir. Ilse Hoet

Cathy Macharis

Françoise Maertens

Leo Peeters

Erik Portugaels

Vital Vermijlen



VITAL VERMIJLEN



RICHARD DE WINTER



FRANS D'HAESE



ILSE HEYLEN



ERIC VAN DEN EEDE



BERT DE BONDT



GERT VAN DE
GENACHTE

Niet-stemgerechtigde bestuurders

Richard De Winter

Frans D'Haese

Ilse Heylen

ir. Eric Van den Eede

Secretaris

ir. Leo Clinckers

Regeringsafgevaardigde

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

De regeringsafgevaardigden zijn:

Bert De Bondt

Gert Van de Genachte



LEO CLINCKERS



ERIC VAN DEN EEDE



WIM DAUWE



JOHAN LAURENT



AGNES PEIL



KRISTA MAES



HEIDI VAN PRAET



LUT VERSCHINGEL



HENK JANS

Managementcomité

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

ir. Leo Clinckers, gedelegeerd bestuurder

ir. Eric Van den Eede, algemeen directeur

afdelingshoofden:

ir. Wim Dauwe, afdeling Zeeschelde

ir. Johan Laurent, afdeling Zeekanaal

Krista Maes, afdeling Coördinatie

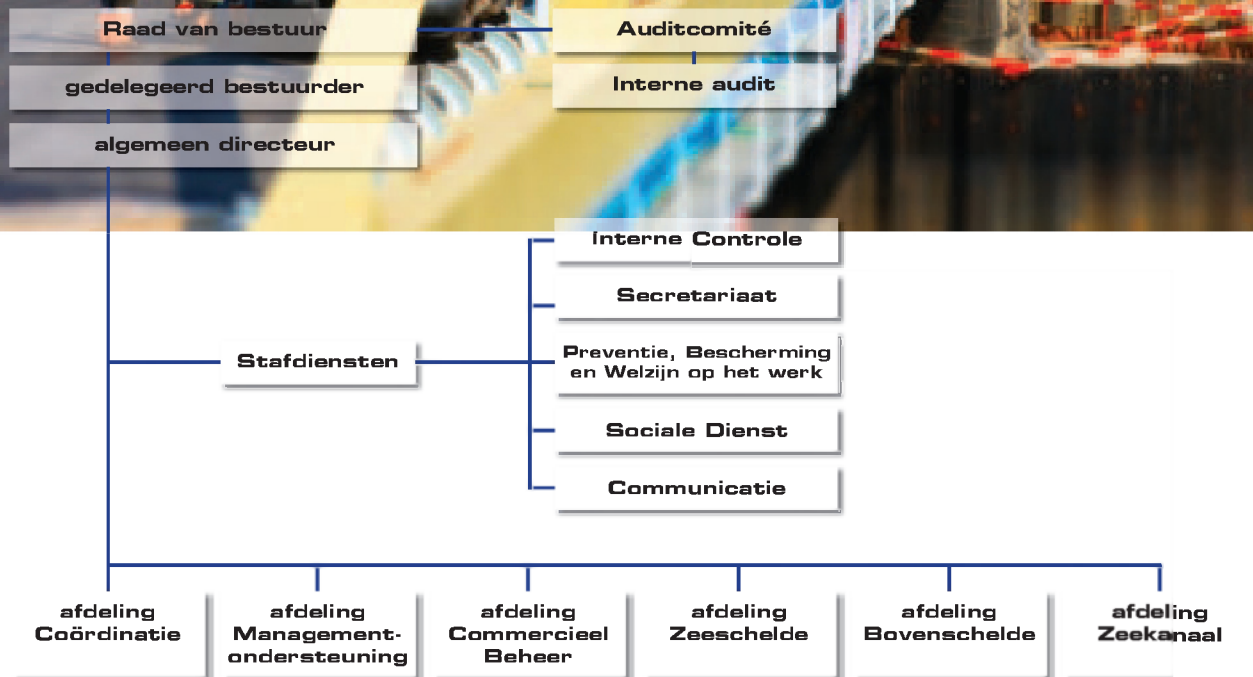
ir. Agnes Peil, afdeling Bovenschelde

Heidi Van Praet, afdeling Managementondersteuning

Lut Verschingel, afdeling Commercieel Beheer

secretaris:

Henk Jans



Stilaan weer onder stoom





In 2010 heeft zich een duidelijk herstel van de trafiek gemanifesteerd. Het vervoerde tonnage op onze waterwegen steeg met bijna 8 procent tot 31,14 miljoen ton. Op de belangrijkste containerterminals werden 122.110 standaardcontainers geladen of gelost, ruim 3 procent meer dan in 2009. Het aantal over de waterwegen van W&Z vervoerde containers steeg zelfs met meer dan 15 procent tot 191.893 eenheden, goed voor bijna 1,46 miljoen ton goederen. Mooie cijfers die andermaal bewijzen dat investeren in de modernisering van de binnenvaart en de infrastructuur op en langs de waterwegen wel degelijk loont.

Markante feiten en cijfers

Goed onderhouden, geoptimaliseerde vaarwegen die de binnenvaart en short sea shipping nog efficiënter en veiliger maken, zijn en blijven een belangrijke economische en maatschappelijke troef. Dat geldt in nog hogere mate voor een regio die zich profileert als logistieke draaischijf in Europa. W&Z liet zich door de tijdelijke terugval dan ook niet uit het lood slaan en plukt daar nu, samen met heel Vlaanderen, de vruchten van. Enkele markante feiten en cijfers illustreren de evolutie in 2010.

- Met bijna 16 miljoen ton verwerkte de **sluis van Evergem** ook in 2010 veruit de grootste hoeveelheid goederen.
- De **Ringvaart rond Gent** was goed voor de grootste absolute groei (+1.575.264 ton).

- De grootste relatieve groei (+18,39 %) deed zich voor op **de Grensleie**.
- De trafiek steeg ook sterk op het **kanaal Gent-Brugge** (+17,2 %; +1.418.982 ton), het **kanaal Gent-Terneuzen** (+8,8 %; +1.303.781 ton) en de **Boven-Schelde** (+7,66 %; +758.862 ton). De stijging op het kanaal Gent-Brugge valt gedeeltelijk te verklaren door het vervoer van stenen voor de bouw van een nieuwe strekdam in de haven van Oostende. Tussen de Boven-Schelde en Oostende werd hiervoor een miljoen ton stenen vervoerd.
- Op de **kleine waterwegen** werd in 2010 een daling vastgesteld: het **kanaal Bossuit-Kortrijk** (-17.415 ton), de **Dender** (-28.511 ton), het **kanaal Plassendale-Nieuwpoort** (-965 ton) en het **kanaal Leuven-Dijle** (-97.203 ton) leverden ruim 3 tot bijna 24 procent in. Niettemin overtreffen de cijfers nog altijd die van 2008 en de voorgaande jaren, wat erop wijst dat ook deze waterwegen beter worden benut.





Op volle capaciteit



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

De modernisering van ons waterwegennet is een groots werk. Na de opkomst van het vrachtwagenverkeer boette de binnenvaart decennialang aan marktaandeel in om pas tegen het einde van de vorige eeuw weer aan een opmars te beginnen. Intussen was de infrastructuur echter vaak sterk verouderd. W&Z maakt daarom werk van een inhaalbeweging die ons waterwegennet weer helemaal up-to-date moet maken. Blikvanger in 2010 was de afwerking van de modernisering van de Leie in Kortrijk, een belangrijk onderdeel van de Europese Seine-Scheldeverbinding.

Leiedoortocht Kortrijk: verbreed, verdiept en verfraaid

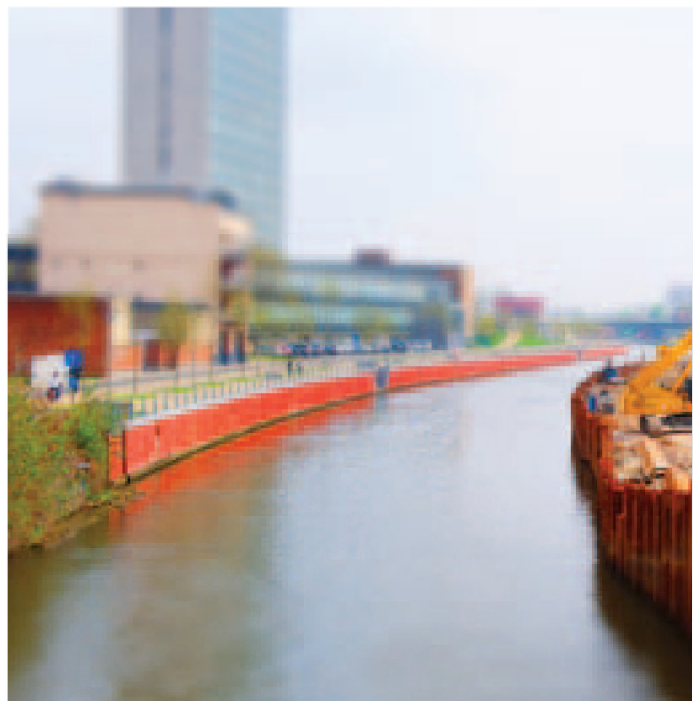
Er bestonden al langer plannen om de Leie in Kortrijk te moderniseren, maar het duurde tot het einde van de jaren 1990 voor de werken echt van start gingen. De doelstelling was eenvoudig: onbeperkte doorgang voor schepen tot minstens 1.350 ton. Sinds 21 november 2010 is het zover.

Op 16 oktober werd de nieuwe Noordbrug plechtig geopend, meteen het einde van de vierde fase van de Leiewerken. Problemen met kruisend busverkeer vergden nog een aanpassing van de staalstructuur, maar werden tijdig opgelost. Ook de vernieuwde IJzerkaai en Buda Beach werden in gebruik genomen. Vervolgens startten de werken aan de Budabrug. Na de afbraak van de oude brug op 21 november konden schepen van 1.350 ton zonder beperkingen van en naar Frankrijk varen.

In 2010 maakte W&Z ook werk van een nieuw en uitgebreid voorontwerp van de Leiedoortocht te Wervik, aangepast aan de eisen van het Seine-Scheldeprogramma. Bovendien werd voor het volledige project een formele, begeleidende overlegstructuur opgezet. Beide instrumenten moeten toelaten om het project nu snel tot op vergunnings- en aanbestedingsniveau uit te werken.

Seine-Scheldeverbinding: internationale snelweg voor binnenschepen

De Seine-Scheldeverbinding, één van de dertig prioritaire projecten van het Trans-Europese Netwerk voor vervoer, moet tegen eind 2016 toelaten dat schepen tot 4.400 ton van Rotterdam via Antwerpen en Gent naar Parijs kunnen varen. Aan Franse zijde springt de aanleg van een nieuw kanaal tussen Compiègne en Cambrai in het oog, goed voor 106 km. In Vlaanderen gaat het vooral om moderniseringswerken aan de vroeger al rechtgetrokken en gekanaliseerde Leie. Het luik rivierherstel van het



project, dat tegen 2027 moet zijn afgerond, zal bovendien de natuurpotenties van de Leievallei volop kansen geven.

W&Z voert het Seine-Scheldeproject globaal van noord naar zuid uit. In 2010 startten de oeverwerken met verankerde damwanden op het Noordervak van de Ringvaart rond Gent. De baggerwerken om het nieuwe, ruimere profiel tussen de damwanden te realiseren zijn aanbesteed en eind 2010 vastgelegd. Een ander belangrijk onderdeel van het project is de bouw van nieuwe sluizen klasse Vb op de Leie te Sint-Baafs-Vijve en Harelbeke. Zowel de voorberei-



Leiewerken Kortrijk

dende studie van het design- en buildcontract voor de sluis van Harelbeke als het aanbestedingsdossier voor de omgevingsanalyse met project-Mer voor de sluis van Sint-Baafs-Vijve zijn intussen aanbesteed en vastgelegd. Het project-Mer voor de verdieping van de Leie met één meter werd op 5 juli goedgekeurd.

In het kader van het Europees voorzitterschap van ons land organiseerde W&Z op 1 oktober in Kortrijk het uiterst succesvolle Seine-Schelde Netwerkevent. Vertegenwoordigers uit Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk bezochten 's morgens de Leiewerken. Na

de middag kregen havenbedrijven, verladers en belangengroepen uitleg over het Seine-Scheldeproject. Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits maakte van de gelegenheid gebruik om de transportsector ertoe aan te sporen om de binnenvaart beter benutten: "Het is aan de industrie en de verladers om mee op het schip te springen en samen te werken om de veranderende mogelijkheden van transport via het water te ontdekken en uit te proberen. Groene logistiek is een sleutelement van het Europees transportbeleid."



Inzetten op meer overslag

Willebroek, RCT Stevedoring

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



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

Op het terrein: ruimte voor nieuwe activiteiten

Voor het Eilandje van Zwijnaarde in Gent en het

vroegere industrieterrein *ex-De Naeyer* in Willebroek tekende W&Z in 2010 een brownfieldconvenant. Een dergelijk convenant maakt het mogelijk om zwaar verontreinigde terreinen te saneren zonder dat de hoge kosten daarvan investeerders afschrikken. Een stuurgroep zal nu de ontwikkeling van de betrokken terreinen begeleiden.

Bodemsanering is een belangrijke factor voor de verdere ontwikkeling van de terreinen *ex Cokerie du Brabant* en *ex Forges de Clabecq* in Vilvoorde. Voor *ex Cokerie du Brabant* is aan de verschillende par-

tijen een ontwerp beschrijvend bodemonderzoek bezorgd. *Ex Forges de Clabecq* kan intussen al worden gecommmercialiseerd.

Op het terrein Woestijne in het Oost-Vlaamse Aalter, gelegen langs het kanaal Gent-Brugge, loopt het archeologisch onderzoek. De onderhandelingen over de uitgifte van de percelen zijn goed en wel opgestart. Bovendien werd met de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij een overeenkomst afgesloten over het management van het nieuwe park.

Langs de kade: PPS-regeling verlengd tot 2016

Sinds 1998 kunnen ondernemingen via een publiek-private samenwerking met W&Z of nv De Scheepvaart een laad- en losinstallatie bouwen. De overheidsinbreng tot 80 procent voor de bouw van de kaaimuur maakt deze regeling erg aantrekkelijk. Intussen dienden 162 ondernemingen een aanvraag in en zijn al 81 projecten operationeel. Een evaluatie wees uit dat de regeling eind 2009 al ruim 642.000 vrachtwagenritten vermeerde. Eind december 2010 verlengde de Europese Commissie haar goedkeuring van de regeling tot eind 2016.



Kaaimuur Stortbeton De Meester nv te Wielsbeke (Leie)



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

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

RIS: gestroomlijnde informatie

RIS staat voor River Information Services, een door Europa ondersteund pakket van diensten die de veiligheid van de binnenvaart verbeteren en de efficiëntie ervan verhogen. Het systeem verstrekt



Veiliger, vlotter en toekomstgericht





Centrale Verkeerspost Willebroek

niet alleen actuele informatie over de toestand en het verkeer op onze vaarwegen, maar laat ook toe om verplaatsingen beter te plannen, zodat ze vlot en veilig verlopen. In 2010 werkte W&Z verder aan de uitbouw en optimalisering van de verschillende diensten en voerde het agentschap besprekingen met de haven van Brussel voor een geïntegreerd grensoverschrijdend RIS.

Op 25 mei werden de nieuwe lokalen van RIS aan de sluis van Evergem officieel ingehuldigd. Sindsdien maken onze RIS-medewerkers ook gebruik van C@IRIS, een nieuwe informaticatool die ervoor zorgt dat bij een incident onmiddellijk de juiste mensen worden gewaarschuwd. Bovendien worden vanaf die dag de *Berichten aan de Schipperij* conform de Europese richtlijn op een nieuwe website aangeboden (<http://nts.flaris.be>). De site heeft een Nederlandse, Franse, Duitse en Engelse interface, maar de berichten zelf zijn in alle talen van de Europese Unie beschikbaar.

Dankzij Inland-AIS, het automatisch identificatiesysteem voor de binnenvaart, kunnen schippers en de waterwegbeheerder nu makkelijker informatie uitwisselen. Dit laat onder meer toe om het sluisverkeer beter te organiseren. In 2010 bouwde het agentschap de Vessel Traffic Service van Wintam uit met de realisatie van een radar en AIS tracking & tracing in het 10.000 ton-vak van het kanaal Brussel-Schelde.

Centrale bediening, bewaking en beveiliging van bruggen en sluizen

Sinds 28 mei 2010 worden alle kunstwerken van het kanaal Leuven-Dijle, uitgezonderd de Zennegatsluis, op afstand bediend. De centrale bediening van de bruggen van het Zeekanaal Brussel-Schelde wordt voortdurend verder uitgebouwd. De afstandsbediening van de Brielenbrug is voorbereid. Die van de Vredesbrug is door een vertraging in de vernieuwing van de aandrijving voor onbepaalde tijd uitgesteld.

Meer natuur, minder overlast



Het integraal waterbeheer van W&Z streeft ernaar om economische schade en menselijk leed door wateroverlast te voorkomen. De overstromingen van november 2010 en januari 2011 bewezen andermaal dat hogere dijken en een snellere afvoer lang niet altijd de beste oplossing zijn. Stroomafwaarts veroorzaken dergelijke ingrepen immers vaak alleen nog meer ellende. Water heeft vooral ruimte nodig.

Een totaal verzadigde bodem na een uitzonderlijk natte periode, gevolgd door extreme neerslag: het komt zelden voor, maar het is een scenario dat gegarandeerd voor problemen zorgt. De computermodellen hadden het voorspeld, maar de overstromingen van november 2010 veroorzaakten niettemin heel wat schade, onder meer op het Kanaal naar Charleroi en ook in de Denderstreek. Wachtbekkens en overstromingsgebieden functioneerden er perfect, maar volstonden niet om de snelle aanvoer van water uit Henegouwen, het Pajottenland en de Vlaamse Ardennen volledig op te vangen.

Dender krijgt zes vernieuwde stuwen

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

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

GOG Kruibeke-Bazel-Rupelmonde bijna operationeel

Het geactualiseerde Sigma-plan omvat meer dan vijftig projecten, verspreid over achttien gemeenten. Blikvanger is het gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde, goed voor 600 ha. Door zijn buitengewoon gunstige ligging en zijn enorme capaciteit zal het overstromingsgebied het Zeescheldebekken in één klap vijf keer veiliger maken. In 2010 werkten W&Z en het Agentschap voor Natuur en Bos het gebied verder af, om het tegen 2012 in gebruik te kunnen nemen.

Andere deelprojecten van het geactualiseerde Sigma-plan zitten momenteel al in de uitvoeringsfase of naderen die. Het gaat met name om de overstromingsgebieden Hedwige-Prosperpolder, Kalkense Meersen, Vlassenbroek en Wal-Zwijn, Durmevallei en Dijlemond. De praktijk wijst echter uit dat het doorlopen van alle procedures voor deze zogenaamde 2010-projecten meer tijd vergt dan voorzien. W&Z bereidde de projecten in 2010 niettemin verder voort. Zodra er weer voldoende middelen beschikbaar zijn, kunnen ze dan snel worden opgestart.



Uitwateringssluis gecontroleerd overstromingsgebied Kruibeke-Bazel-Rupelmonde



A scenic view of a Dutch town, likely Dordrecht, featuring a canal in the foreground reflecting the colorful historic buildings. A prominent church tower with a blue roof is visible in the background. The scene is captured in a soft, slightly blurred style, emphasizing the architecture and water.

Bijlagen

Activa

	2010 EUR	2009 EUR
VASTE ACTIVA	811.407.972,63	698.313.219,40
I. Oprichtingskosten		-
II. Immateriële vaste activa	1.254.524,79	1.085.844,38
III. Materiële vaste activa	809.700.045,97	696.773.973,15
Terreinen en gebouwen	589.186.826,97	555.631.695,90
Installaties, machines en uitrusting	2.064.124,45	2.573.740,73
Meubilair en rollend materieel	2.293.744,12	2.165.811,75
Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	216.155.350,43	136.402.724,77
IV. Financiële vaste activa	453.401,87	453.401,87
Verbonden ondernemingen	451.974,00	451.974,00
Andere financiële vaste activa	1.427,87	1.427,87
VLOTTENDE ACTIVA	132.451.443,31	124.832.250,62
V. Vorderingen op meer dan één jaar	19.921.946,17	19.924.813,48
Overige vorderingen	19.921.946,17	19.924.813,48
VI. Voorraden en bestellingen in uitvoering	435.558,72	339.727,69
VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar	99.782.840,84	99.367.506,48
Handelsvorderingen op ten hoogste één jaar	9.133.040,30	5.717.113,44
Overige vorderingen	90.649.800,54	93.650.393,04
VIII. Geldbeleggingen	-	-
IX. Liquide middelen	10.415.218,66	2.529.942,59
X. Overlopende rekeningen	1.895.878,92	2.670.260,38
TOTAAL	943.859.415,94	823.145.470,02

Passiva

	2010 EUR	2009 EUR
EIGEN VERMOGEN	891.555.593,50	774.497.646,41
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	24.738.803,23	17.966.669,74
VI. Kapitaalsubsidies	823.195.280,43	712.909.466,83
VII. Voorzieningen en uitgestelde belastingen	1.645.000,00	2.600.000,00
Grote herstellings- en onderhoudswerken	1.645.000,00	2.600.000,00
SCHULDEN	50.658.822,44	46.047.823,61
VIII. Schulden op meer dan één jaar	194.771,32	170.246,24
Overige schulden	194.771,32	170.246,24
IX. Schulden op ten hoogste één jaar	49.836.057,35	44.412.387,73
Financiële schulden kredietinstellingen	-	-
Handelsschulden leveranciers	41.931.308,82	36.136.250,19
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	7.513.795,34	7.819.131,34
Overige schulden	390.953,19	457.006,20
X. Overlopende rekeningen	627.993,77	1.465.189,64
TOTAAL	943.859.415,94	823.145.470,02

Resultatenrekening

	2010 EUR	2009 EUR
Bedrijfsopbrengsten	115.831.301,64	112.901.986,45
Omzet	23.352.023,82	22.952.901,47
Andere bedrijfsopbrengsten	92.479.277,82	89.949.084,98
Bedrijfskosten	127.500.246,62	125.333.476,46
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	83.034,22	170.456,34
Diensten en diverse goederen	57.184.823,86	57.057.699,75
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	47.726.077,33	47.946.131,07
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	21.703.272,33	19.357.206,08
Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen - Toevoegingen	496.352,17	1.065.013,32
Voorzieningen voor risico's en kosten - Toevoegingen (bestedingen en terugnemingen)	-955.000,00	-1.742.956,08
Andere bedrijfskosten	1.261.686,71	1.479.925,98
Bedrijfsverlies	-11.668.944,98	-12.431.490,01
Financiële opbrengsten	20.067.442,84	20.486.647,45
Financiële kosten	1.648.161,14	855.420,99
Winst (verlies) uit de gewone bedrijfsuitoefening voor belasting	6.750.336,72	7.199.736,45
Uitzonderlijke opbrengsten	3.502.430,90	748.050,46
Terugneming van afschrijvingen en van waardeverminderingen op immateriële en materiële vaste activa		-
Andere uitzonderlijke opbrengsten	3.502.430,90	748.050,46
Uitzonderlijke kosten	3.480.634,13	500.766,71
Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa		-
Andere uitzonderlijke kosten	654.776,17	500.766,71
NETTORESULTAAT VAN HET JAAR (voor belastingen)	6.772.133,49	7.447.020,20
NETTORESULTAAT VAN HET JAAR (na belastingen)	6.772.133,49	7.447.020,20
TE BESTEMMEN RESULTAAT VAN HET BOEKJAAR	6.772.133,49	7.447.020,20
Overgedragen winst/verlies van het vorig boekjaar	17.966.669,74	10.519.649,54
OVER TE DRAGEN WINST/VERLIES	24.738.803,23	17.966.669,74





Waterwegen en Zeekanaal NV
weg van water

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