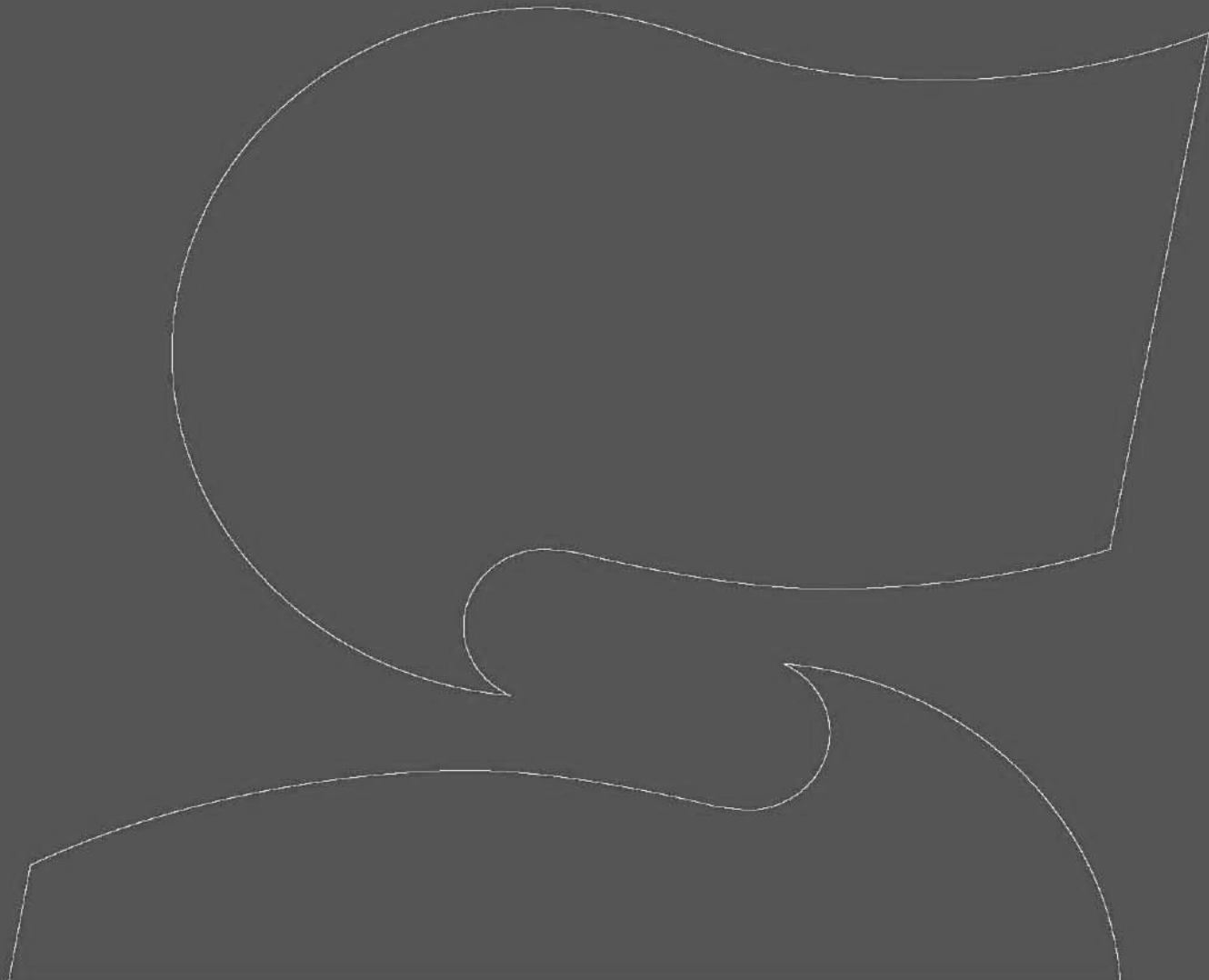


Ondernemingsplan 2015



INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	2
INLEIDING	3
A. Strategische en operationele doelstellingen voor nv De Scheepvaart uit de beleidsnota MOW 2014-2019	6
SD1 Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid (SD5 van de BN)	6
OD 1.1 Waterwegen gebruiken als economisch weefsel en schakels in logistiek beleid (OD23 van de BN) .	6
Pijler 1: Een bedrijfszekere waterweginfrastructuur die een betrouwbaar en veilig gebruik mogelijk maakt	6
Pijler 2: Een gerichte uitbouw van het waterwegennetwerk	11
Pijler 3: Het stimuleren van en innoveren in de binnenvaart.....	12
OD 1.2 Investeren inpassen in het Europese transportinfrastructuurnetwerk (OD19 van de BN)	13
OD 1.3 Een multimodaal Vlaams vervoersbeleid ontwikkelen (OD20 van de BN).....	15
OD 1.4 Duurzame logistiek met oog voor innovatie (OD21 van de BN).....	18
SD2 Investeren in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen (SD4 van de BN).....	19
OD 2.1 Uitvoeren van maatregelen inzake integraal waterbeleid, waterbeheersing en klimaatadaptie (OD15 van de BN).....	20
OD 2.2 Infrastructuur gebruiken als schakel in recreatieve netwerken (OD18 van de BN)	23
OD 2.3 Investeren in luchtkwaliteit en vergroening energie (OD17 van de BN).....	24
OD 2.4. Investeren met aandacht voor de leefomgeving (OD16 van de BN).....	26
SD3 Interne organisatie: inzetten op een slankere en wendbare overheid (SD8 van de BN)	27
OD 3.1. Slagkrachtige overheid: uitvoeren van kerntaken (OD31 van de BN)	27
OD 3.2. Duurzaam en innovatief aanbesteden, correct financieel beheer (OD34 van de BN)	29
OD 3.3. De bevoegdheden uit de 6de staatshervorming worden in een Vlaams reglementair kader gegoten (SD9 – OD35 van de BN).....	29
B. Organisatiebeheersing, welzijn en diversiteit.....	31
B.1 Programma Organisatiebeheersing	31
B.2 HR-beleid, welzijn en diversiteit.....	34
BIJLAGEN.....	35
I. PEP 2014.....	36
II. Investeringsprogramma nv De Scheepvaart 2015.....	37
III. Jaaractieplan preventie en veiligheid 2015	40

INLEIDING

nv De Scheepvaart behoort tot het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken en is een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap. Het agentschap werd opgericht bij decreet van 2 april 2004. De opdracht van nv De Scheepvaart wordt bepaald door artikel 5 van dat decreet dat het doel, de missie en de taken van de vennootschap vastlegt.

Missie

nv De Scheepvaart staat in voor een duurzaam, dynamisch en commercieel beheer van waterwegen en watergebonden gronden. Daartoe investeert nv De Scheepvaart voortdurend in de realisatie van nieuwe en het onderhouden van bestaande infrastructuur en staat ze in voor een klantgerichte, kwaliteitsvolle en veilige dienstverlening. De Scheepvaart stimuleert het gebruik van waterwegen en watergebonden gronden en draagt zorg voor een maatschappelijk verantwoord en multifunctioneel waterwegbeleid.

Visie

De visie omschrijft hoe de vennootschap het beoogde resultaat (missie) tracht te bereiken. nv De Scheepvaart wil als klantgericht, kwaliteitsvol en dynamisch agentschap haar waterwegen en patrimonium optimaal inzetten in een Vlaams beleid dat gericht is op een duurzame mobiliteit en een logistiek toekomstperspectief. Dit met respect voor de draagkracht en de multifunctionaliteit van de waterweg. nv De Scheepvaart hecht hierbij groot belang aan een aantal **waarden**:

- Klantgerichtheid
- Kwaliteit, efficiëntie en effectiviteit
- Veiligheid
- Integriteit, betrouwbaarheid en openheid

Deze sluiten nauw aan bij de nieuw geformuleerde waarden van de Vlaamse overheid: wendbaarheid, openheid, daadkracht en 360° vertrouwen. Waarden waarin nv De Scheepvaart zich eveneens inschrijft.

Ondernemingsplan

Op 5 december 2014 keurde de Vlaamse Regering de nota over de opvolging van beleids- en beheersdocumenten in de regeerperiode 2014-2019 goed. In dit kader werd de beheersovereenkomst afgeschaft en vervangen door jaarlijkse ondernemingsplannen met een strategische meerjarencomponent. Het voorliggende ondernemingsplan 2015 werd opgemaakt volgens de nieuwe inhoudelijke vereisten.

Het ondernemingsplan voor het jaar 2015 geeft onder meer aan hoe nv De Scheepvaart zal bijdragen aan de realisatie van het beleid van de Vlaamse Regering, zoals bepaald in het **regeerakkoord 2014-2019**, de **beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019**, de motie van het Vlaamse Parlement tot besluit van de in de commissie besproken beleidsnota Mobiliteit en Openbare werken 2014-2019 en in andere beleidsdocumenten en -programma's van de Vlaamse Regering die verder inzetten op slimme, duurzame en hoogwaardige logistieke activiteiten met een hoge toegevoegde waarde en werkgelegenheid.

Het ondernemingsplan is opgebouwd vertrekkende van de strategische en operationele doelstellingen van de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019 waar nv De Scheepvaart een belangrijke rol moet vervullen. Het ondernemingsplan is opgedeeld in een A- en een B-luik. Het A-luik omvat de strategische en operationele beleidsdoelstellingen uit de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019 waar nv De Scheepvaart verder concrete invulling moet geven. Het B-luik omvat intern gerichte doelstellingen die passen binnen algemene regeringsafspraken over

organisatiebeheersing, welzijn en diversiteit. Binnen het A-luik gaat het om volgende beleidsdoelstellingen:

SD1 Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid

OD 1.1 Waterwegen gebruiken als economisch weefsel en schakels in logistiek beleid

Pijler 1: Een bedrijfszekere waterweginfrastructuur die een betrouwbaar en veilig gebruik mogelijk maakt

Pijler 2: Een gerichte uitbouw van het waterwegennetwerk

Pijler 3: Het stimuleren van en innoveren in de binnenvaart

OD 1.2 Investeren inpassen in het Europese transportinfrastructuurnetwerk

OD 1.3 Een multimodaal Vlaams vervoersbeleid ontwikkelen

OD 1.4 Duurzame logistiek met oog voor innovatie

SD2 Investeren in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen

OD 2.1 Uitvoeren van maatregelen inzake integraal waterbeleid, waterbeheersing en klimaatadaptie

OD 2.2 Infrastructuur gebruiken als schakel in recreatieve netwerken

OD 2.3 Investeren in luchtkwaliteit en vergroening energie

OD 2.4 Investeren met aandacht voor de leefomgeving

SD3 Interne organisatie: inzetten op een slankere en wendbare overheid

OD 3.1 Slagkrachtige overheid: uitvoeren van kerntaken

OD 3.2 Duurzaam en innovatief aanbesteden, correct financieel beheer

OD 3.3 De bevoegdheden uit de 6de staats hervorming worden in een Vlaams reglementair kader gegoten

Bij de invulling van de beleidsdoelstellingen zal, waar mogelijk, rekening gehouden worden met het streefbeeld en actieplan van het Masterplan voor de binnenvaart op de Vlaamse waterwegen – Horizon 2020. Ook het Masterplan Waterbeheersing Waterwegen krijgt verdere uitvoering. De Beleidsvisie Waterrecreatie op de Vlaamse waterwegen wordt als gids gebruikt om het recreatieve luik in te vullen en dit steeds in samenwerking met onze partners en belanghebbenden. De invulling van deze plannen is afhankelijk van de budgettaire ruimte.

Een tweede luik, het B-luik, wordt voorzien in het ondernemingsplan waar diverse programma's en projecten worden voorgesteld die moeten leiden tot een beheersmatige optimalisatie en die tevens invulling geven aan een aantal algemene regeringsafspraken. Het gaat hier om doelstellingen, projecten en acties toegespitst op het verbeteren van de organisatiebeheersing, welzijn, diversiteit en gelijke kansen

Het ondernemingsplan 2015 (met doorkijk naar 2019) geeft op gestructureerde wijze de programma's, projecten en acties weer die nv De Scheepvaart in 2015 en de daaropvolgende jaren wenst uit te voeren om de strategische en operationele beleidsdoelstellingen vorm te geven. De taxonomie van de doelstellingen is als volgt:

- Strategische doelstelling
 - Operationele doelstelling
 - Programma
 - Projecten en/of acties

Het meerjarenaspect van het ondernemingsplan bestaat uit de strategische en operationele beleidsdoelstellingen die bij ieder ondernemingsplan voor de periode 2015-2019 hernomen zullen worden. De jaarvertaling zit vervat in de concrete projecten (kunnen ook meerjarig zijn) en acties voor het betreffende jaar.

Ook een aantal kengetallen waarop de organisatie gestuurd wordt, en kritieke prestatie-indicatoren, zijn opgenomen in het ondernemingsplan. Hierdoor kan tussentijds worden bijgestuurd indien nodig en zal minstens jaarlijks een duidelijk en volledig beeld worden voorgelegd over de belangrijkste strategische evoluties en realisaties.

Het ondernemingsplan en de te bereiken resultaten zijn een verantwoordelijkheid voor de organisatie en al haar medewerkers. Een doorvertaling van doelstellingen, programma's, projecten en acties naar de verantwoordelijke, functionele afdelingen, diensten en medewerkers spreekt dan ook voor zich.

Een aantal bijlagen zijn aan het ondernemingsplan toegevoegd.

Het personeelsplan 2014 (zie bijlage I) geeft het personeelsbestand weer dat instaat voor de uitoefening van het huidige takenpakket.

Het investeringsprogramma 2015, met relatie tussen projecten/initiatieven en de strategische en operationele doelstellingen van dit ondernemingsplan, is bijgevoegd als bijlage II.

Het jaaractieplan preventie en veiligheid 2015, dat een afgeleide is van het Globaal Preventieplan 2015-2019, is als bijlage III opgenomen.

A. Strategische en operationele doelstellingen voor nv De Scheepvaart uit de beleidsnota MOW 2014-2019

SD1 Investeren in economische en logistieke netwerken: internationaal en multimodaal vervoersbeleid (SD5 van de BN)

OD 1.1 Waterwegen gebruiken als economisch weefsel en schakels in logistiek beleid (OD23 van de BN)

De uitbouw en versterking van het waterwegennetwerk en de binnenvaart wordt vormgegeven in drie actiepijlers:

- Een bedrijfszekere waterweginfrastructuur die een betrouwbaar en veilig gebruik mogelijk maakt
- Een gerichte uitbouw van het waterwegennetwerk
- Het stimuleren van en innoveren in de binnenvaart

Pijler 1: Een bedrijfszekere waterweginfrastructuur die een betrouwbaar en veilig gebruik mogelijk maakt

nv De Scheepvaart geeft invulling aan pijler 1 via de programma’s in verband met inspectie- en onderhoud, uitbouw van wacht- en rustplaatsen, RIS, automatiseren en bedienen op afstand en optimalisatie van bedieningstijden.

Programma 2015-2019: Uitrollen inspectie- en onderhoudsprogramma met het oog op een kwaliteitsvolle infrastructuur

Om bedrijfszekere scheepvaartafwikkeling te garanderen is het essentieel dat de infrastructuur zich in goede staat bevindt. Ook om de infrastructuur op langere termijn beschikbaar te houden is onderhoud nodig. Dit wordt jaarlijks vormgegeven door het realiseren van het luik onderhoud van het investeringsprogramma.

Een doordachte inspectiecyclus die zich vertaalt in een effectief onderhoudsprogramma is cruciaal. Idealiter wordt de staat van de infrastructuur weergegeven door een duidelijke kwaliteitsindicator. Zowel voor de vaste als beweegbare bruggen bestaat deze al enkele jaren.

De verschillende onderdelen van de bruggen worden individueel geïnspecteerd middels een rotatiesysteem (driejaarlijkse cyclus) en gecoörd. Wanneer alle onderdelen samen minstens 70% van de maximumscore behalen, wordt gesteld dat de gehele brug voldoende structureel kwalitatief is waardoor redelijke bedrijfszekerheid gegarandeerd is. De streefwaarde van 70% behouden vergt jaarlijkse investerings- en andere inspanningen.

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Kwaliteitsindicator vaste bruggen	Minimaal 70%
Kwaliteitsindicator beweegbare bruggen	Minimaal 70%

Naar analogie met de inspecties van bruggen wordt ook voor andere infrastructuurelementen een kwaliteitsindicator vastgesteld.

Projecten en acties 2015

Project: Uitwerken van kwaliteitsindicator voor oevers.

Het inspectieprogramma voor oevers door de afdeling maintenance staat op punt. Prioriteit wordt daarbij gegeven aan de zones die als meest kwetsbaar worden bestempeld door eigenschappen

van de constructie (in ophoging), ligging in dichtbevolkt gebied en diverse andere aspecten. Middels deze gestructureerde inspecties brengt men de opbouw van de dijken in kaart, kan men eventuele structurele problemen herkennen en zo tijdig ondervangen en worden projecten voor het uitvoeren van oeverherstellingen opgemaakt.

In 2015 zal nv De Scheepvaart, naar analogie van de kwaliteitsindicator voor bruggen, een indicator uitwerken die toelaat om de oevers in beheer bij nv De Scheepvaart te scoren op kwaliteit om zo eenduidig de staat van de oever weer te geven. Dit geeft ook de nodige input om beslissingen over onderhouds- en investeringsbudget nog beter te onderbouwen.

Project: Inspectieprocedure en onderhoudsprogramma voor de kanaalbodem vastleggen

Zowel baggerwerken (wegwerken van ondieptes) als bestortingen (remediëren van overdieptes) dienen doelmatig en tijdig uitgevoerd te worden om de waterweg optimaal te gebruiken en risico's te beheersen. Controleren van de kanaalbodem is dan ook belangrijk om de bedrijfszekerheid van een waterweg te blijven garanderen. Op regelmatige wijze worden daarom peilingen uitgevoerd.

De secties waarin de scheepvaartfunctie het meest dreigt in het gedrang te komen, krijgen prioriteit.

Die structurele inspectie van de onderwaterbodem resulteert in de tijdige opstart van projecten voor baggeren en/of aanstorten van de onderwaterbodem. Hierdoor worden diepgangbeperkingen door aanslibbing van de bodem en risico's op instabiliteit van kaaimuren en oevers maximaal vermeden.

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Aantal diepgangbeperkingen t.g.v. bodemprofiel (ondiepte)	0

In 2015 wordt een kwaliteitsindicator ontwikkeld die moet toelaten een duidelijk kwalitatief beeld te geven van de onderwaterbodems van de waterwegen beheerd door nv De Scheepvaart.

Project: Inspectieprocedure, onderhoudsprogramma en methodiek voor kwaliteitsindicator vastleggen voor de volgende infrastructuuronderdelen:

- elektromechanische uitrusting
- kaaimuren
- sluizen
- duikers

In 2015 zullen diverse elementen van inspectie en onderhoud -die nu reeds worden toegepast op het patrimonium in beheer- geïntegreerd worden in een nog meer gestructureerde aanpak. Met een set van kwantificeerbare gegevens en objectieve scores wordt vervolgens een kwaliteitsindicator opgesteld die moet toelaten een duidelijk beeld te geven van de infrastructuurelementen die voor bedrijfszekerheid het meest cruciaal zijn naast de al eerder vermelde bruggen, oevers en kanaalbodem. Dit geeft ook de nodige input om beslissingen over onderhouds- en investeringsbudget nog beter te onderbouwen.

Door in te zetten op doelgericht preventief onderhoud wordt onderbreking van het scheepvaartverkeer (stremming) maximaal vermeden.

Indien er zich alsnog incidenten voordoen, is het essentieel om ook wat betreft curatief onderhoud de lat hoog te leggen zodat het scheepvaartverkeer minimale hinder ondervindt. In eerste instantie is het belangrijk om snel, met de nodige kennis van zaken, ter plaatse te zijn om de nodige vaststellingen te doen.

Indicator bedrijfszekerheid.

De uitvoering van inspectie- en onderhoudsactiviteiten moeten bijdragen tot goed onderhouden en bedrijfszekere waterwegen.

Volgende prestatie-indicatoren zijn een meetgraad voor de bedrijfszekerheid:

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Aantal uren stremming t.g.v. technische defecten t.o.v. totaal aantal bedieningsuren	Maximaal 0,1% van de totale bedieningstijd
Interventiesnelheid bij incidenten met stremming tot gevolg	In minimaal 90% van de incidenten is een team ter plaatse binnen 90 minuten om de nodige vaststellingen te doen

Veiligheid vormt een belangrijke troef van de binnenvaart t.o.v. de andere modi. nv De Scheepvaart stelt alles in het werk om de veiligheid op haar waterwegen te waarborgen om zo averijen en aanvaringen te voorkomen.

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Aantal averijen waarvoor de vennootschap aansprakelijk wordt gesteld t.o.v. aantal scheepsbewegingen (beroepsvaart)	Maximaal 1 averij / 10.000 scheepsbewegingen van de beroepsvaart op het kanalenet in beheer bij nv De Scheepvaart

Programma 2015-2019: Netwerk van wacht- en rustplaatsen uitbouwen

Bedrijfszekere en veilige waterwegen impliceren niet alleen goed onderhouden infrastructuur voor de afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Om de leef- en werkomstandigheden van de binnenvaartsector te verbeteren, worden de waterwegen uitgerust met voldoende, aangename en goed uitgeruste aanlegplaatsen, waar tijdelijk niet-actieve binnenschepen veilig en comfortabel kunnen afgemeerd worden, zonder hinder voor het doorgaande scheepvaartverkeer.

Dit netwerk van aanlegplaatsen wordt met voldoende capaciteit en verspreid over de Vlaamse waterwegen uitgebouwd. Bij de inplanting wordt optimaal rekening gehouden met aanwezige faciliteiten in de omgeving, zodat schippers gebruik kunnen maken van voorzieningen in een bebouwde kom, of worden ze uitgerust met nutsvoorzieningen, zoals walstroom, drinkwatervoorziening, verlichting en afvalvoorzieningen. Ten slotte wordt rekening gehouden met het veiligheidsaspect, waarbij specifieke ligplaatsen aangeduid worden voor schepen die kegels voeren. De projecten moeten in 2015 dit netwerk vervolledigen.

Projecten en acties 2015

Project: Uitbouwen wachtplaatsen Rijkevorsel

Op de linkeroever van het kanaal Dessel-Turnhout Schoten wordt de huidige wachtplaats in 2015 gerenoveerd.

Project: Schoon Schip

Langsheen de waterwegen van nv De Scheepvaart zijn, t.g.v. historische situaties, een aantal vaartuigen langdurig aangemeerd. Deze schepen beperken de nuttige doorvaartbreedte voor de actieve beroeps- en pleziervaart en hebben aldus een negatief effect op de veiligheid en vlotheid van de scheepvaart.

nv De Scheepvaart voert het actieplan Schoon Schip uit met als doelstellingen:

- Vaartuigen die niet in aanmerking komen voor een ligplaats (laten) verwijderen.
- Selecteren en uitwerken van zones die in aanmerking komen voor het permanent afmeren van vaartuigen die aan vooropgestelde voorwaarden voldoen.

In 2015 worden de reeds opgestarte juridische acties verder gezet. Verder wordt op de Zuid-Willemsvaart verder gewerkt aan een locatie waar schepen de mogelijkheid krijgen om langdurig aan te meren.

Programma 2015-2019: RIS

Een klantgerichte en efficiënte bediening van de kunstwerken vertaalt zich in betrouwbare vertrek- en aankomsttijden en aanvaardbare doorlooptijden met het oog op just-in-time transport. Een doelmatige, veilige en vlotte binnenscheepvaartafwikkeling wordt gegarandeerd door het verder ontwikkelen van RIS (River Information Services), door de invoering van het verplicht gebruik van AIS (Automatisch Identificatie Systeem) en door de bediening van de beweegbare kunstwerken efficiënter te maken onder meer via afstandsbediening en het aanpassen of mogelijk uitbreiden van bedieningstijden in functie van de noden.

Om het transport over de waterweg efficiënter en veiliger te maken, heeft de Europese Commissie in 2005 de RIS-richtlijn (richtlijn 2005/44/EG) gepubliceerd. RIS staat voor River Information Services of Rivier Informatie Diensten. Het is een pakket van uiteenlopende diensten die het verkeers- en vervoersproces zullen optimaliseren, door het verbeteren van de veiligheid en het verhogen van de efficiëntie. RIS stroomlijnt de informatie-uitwisseling met de havens en tussen de beheerders en de gebruikers van de waterweg.

RIS heeft als doelstelling om de verkeersafwikkeling, de betrouwbaarheid, de efficiëntie en de vaarveiligheid op de Vlaamse waterwegen verder te verbeteren. Dit gebeurt met behulp van intelligente en interoperabele basisdiensten voor de vaarweggebruiker voor een snelle, accurate en gebruiksvriendelijke communicatie en informatieoverdracht tussen de waterwegbeheerder en alle partners in de logistieke keten.

nv De Scheepvaart werkt verder aan de uitbouw van de RIS-diensten op het waterwegennet van de vennootschap. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met Waterwegen en Zeekanaal NV en andere structuren die zich richten op gegevensuitwisselingen en communicatie met de scheepvaart.

Projecten en acties 2015

Project: Uitbouw RIS-diensten

In 2015 ligt de focus op de opstart van het project VisuRIS, het structureel uitvoeren van preventief en curatief onderhoud teneinde de uitval van de applicaties tot een strikt minimum te beperken, de opstart van een analyse betreffende de sluisplanningsapplicatie en het invoeren van elektronisch betalen van de scheepvaartrechten.

Project: Operationaliteit applicaties RIS: nulmeting en normstelling

Om bovenvermelde doelstellingen te realiseren, zijn reeds heel wat RIS-applicaties operationeel. Deze stellen voor de beroepsvaart en de logistieke bedrijven relevante informatie ter beschikking over de scheepvaart en de toestand van de waterweg. Daarenboven fungeert het RIS-centrum 24/7 als informatiecentrum voor de actieve beroepsvaart. Een hoge operationaliteit van deze RIS-diensten is dan ook noodzakelijk. Op basis van de werking van de verschillende RIS-applicaties en het RIS-centrum zal in 2015 een kwaliteitsindicator opgesteld worden die toelaat een duidelijk beeld te geven van de operationaliteit van de RIS-diensten van nv De Scheepvaart. Hierdoor zal er vanaf 2016 met een indicator gewerkt worden.

Project: Behoeftanalyse scheepvaartberichten (calamiteiten) schipperij

Calamiteiten kunnen plots de vlotheid en de veiligheid van de scheepvaart negatief beïnvloeden. Om dit te beperken is een goede communicatie, via scheepvaartberichten, over calamiteiten en de

daardoor ontstane hinder voor de actieve scheepvaart belangrijk. Anderzijds dient ook een te grote informatiestroom vermeden te worden vanuit de optiek "door de bomen het bos nog zien".

In overleg met de beroepsvaart en pleziervaart dienen dan ook verdere afspraken gemaakt te worden over de modaliteiten horende bij het verspreiden van scheepvaartberichten. Dit zal in 2015 gebeuren.

Programma 2015-2019: Automatiseren en bedienen op afstand van beweegbare kunstwerken en optimalisatie van bedieningstijden

Projecten en acties 2015

Project: Automatiseren en bedienen op afstand

De centrale bediening op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten (DTS) is operationeel. nv De Scheepvaart beoogt een verdere optimalisering van de bediening van haar kunstwerken door middel van automatisering en bediening op afstand. In 2015 zal een analyse van alle mogelijke automatiseringsprojecten gebeuren en zal hieruit een prioriteitsstelling en planning afgeleid worden. De voorbereiding, inclusief studiefase, van het eerste prioritaire project zal in 2015 gerealiseerd worden.

Project: Bedieningstijden

De bedieningstijden van de sluisen en bruggen zijn belangrijke factoren die mee de maximale transportcapaciteit van de Vlaamse waterwegen bepalen. Om die transportcapaciteit af te stemmen op de noden, dienen de bedieningstijden van kunstwerken bepaald te worden in functie van de actuele en verwachte scheepvaartcapaciteit, de vraag vanuit de globale economie naar voldoende en geschikte mogelijkheden voor het transporteren van goederen en kostenefficiëntie. De bedieningstijden op het kanaal DTS worden, afgestemd op de behoefte, aangepast in functie van de centrale bediening.

In 2014 werd een onderzoek naar de uitbreiding van de bedieningsuren op de sluisencomplexen van het Albertkanaal afgerond. Op deze resultaten wordt in 2015 verder gebouwd.

De sluisencomplexen van het Albertkanaal worden permanent bediend van zondag 22u tot zaterdag 22u. Diverse bedrijven langsheen de waterwegen zijn echter 24/24, 7/7 actief. nv De Scheepvaart blijft bereid om bij economische noodzaak sluisencomplexen te bedienen buiten de normale bedieningstijden. Via kengetallen zal opgevolgd worden in welke mate deze bijkomende mogelijkheden een antwoord blijven bieden op de werkelijke transportbehoefte.

Kengetal
Aantal schuttingen op zondag
Aandeel aanvragen voor schuttingen op zondag ingewilligd

Project: Schuttijd voor aantal belangrijke sluisen: monitoren en normstelling

Een efficiënte bediening van de kunstwerken vertaalt zich in een vlotte en voorspelbare afwikkeling van de scheepvaart aan de sluisen en de beweegbare bruggen. Het is bijgevolg van belang dat het passeren van sluisen en bruggen kan gebeuren binnen vooropgestelde maximale termijnen.

Voor een aantal belangrijke kunstwerken op het netwerk van de vennootschap zal in 2015 een monitoringssysteem voor de werkelijke schuttijd opgezet worden, alsook een prestatie-indicator voor de mate waarin de vooropgestelde doorlooptijden voor de beroepsvaart worden gerespecteerd.

Meer specifiek gaat het over de volgende sluizen:

- Op het Albertkanaal : Wijnegem, Olen, Ham en Genk
- Op de Zuid-Willemsvaart : Bocholt
- Op het Kanaal Bocholt-Herentals : Lommel

Pijler 2: Een gerichte uitbouw van het waterwegennetwerk

De organisatie versterkt pijler 2 door het verder uitvoeren van investeringsprojecten (zie supra. OD 1.2), en programma's voor kaaimuren, inland terminals en vergroening van de binnenvaart (walstroom- en afvalafgiftefaciliteiten, cf. OD 2.3).

Programma 2015-2019: Kaaimuren en inland terminals

Om het gebruik van de waterwegen en de intermodaliteit te stimuleren moeten voldoende goed uitgeruste en doordacht ingeplante kaaimuren voor overslag beschikbaar zijn aangezien kaaimuren de toegangen tot de waterweg zijn.

Het aantal plaatsen langs onze waterwegen waar je goederen kunt laden en lossen is de laatste jaren sterk toegenomen. Desalniettemin blijft het nodig verder in te zetten op de creatie van nieuwe overslagmogelijkheden, hetzij via PPS, hetzij op initiatief van gemeentebesturen of bedrijven, zonder tussenkomst van nv De Scheepvaart. Bijkomend worden ook nieuwe kades gebouwd in uitvoering van verbredingswerken en verhogen bruggen. Die kunnen na realisatie gebruikt worden door achterliggende bedrijven of ingezet worden als openbare kaaimuur, afhankelijk van de ligging.

Ook de modernisering van bestaande overslaglocaties -daar waar deze in beheer van nv De Scheepvaart zijn- om deze optimaal af te stemmen op de noden van de (potentiële) gebruikers, is een aandachtspunt in het commercieel beleid van de organisatie.

Projecten en acties 2015

Project: Kaaimuren via PPS

Sinds 1998 voert de Vlaamse Regering een beleid, o.a. door publiek-private samenwerking (PPS), ter stimulering van de bouw van kaaimuren. In ruil voor een overheidstussenkomst tot 80% in de investering in infrastructuur (tot maximaal 50% van de totale projectkost), garandeert het privébedrijf een vooraf overeengekomen goederenoverslagvolume op die locatie gedurende 10 jaar.

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Tienjaarlijkse overslagwaarde van de nieuwe overeenkomsten inzake de PPS-regeling voor de bouw van laad- en losinstallaties	Minimum 1.000.000 ton
Overslag langs de oevers van de beheerde waterwegen	Stijging

Twee projecten die gegund werden in 2014 zijn momenteel in uitvoering. Zowel in Genk als in Lummen worden momenteel nieuwe kaaimuren gebouwd langs het Albertkanaal voor bedrijven die kozen voor PPS.

Voor 2015 zijn voorlopig nog geen concrete aanvragen ingediend.

Project: Openbare kaaimuren

De waterwegbeheerder verleent ook vergunningen voor het laden of lossen van vaartuigen aan openbare kaaimuren. Publieke kaaimuren zijn voor bedrijven een interessante oplossing om zonder grote investeringskost, en vaak binnen een beperkt tijds kader, te genieten van de voordelen van de binnenvaart en kennis te maken met de mogelijkheden. Langs de kanalen in beheer van nv De Scheepvaart zijn momenteel via 61 publieke kaaimuren beschikbaar.

Afhankelijk van de gebiedsspecifieke noodzaak aan nieuwe publieke kaaimuren wordt het netwerk uitgebreid.

In 2015 zal worden gestart met een grondige analyse van de beschikbare openbare kaaimuren. Zowel de staat van de kaaimuren als de gebruikstatistieken zullen worden geanalyseerd met als doel te gaan naar een aanbod van performante openbare kaaimuren waarmee alle aanvragen omtrent éénmalige overslagen efficiënt en volgens correcte technische karakteristieken kunnen vergund worden.

Project: Inland terminals

Inland terminals zijn cruciale knooppunten die watergebonden stromen omzetten naar andere modi. Dankzij doordachte inplanting wordt een meerwaarde gecreëerd voor de aan- en afvoer van containers naar en van de zeehavens. De inplanting van overslaglocaties voor andere goederensoorten wordt weloverwogen gemaakt. Vanuit logistiek oogpunt zijn deze terminals interessant voor bedrijven die via samenwerking goederenstromen willen bundelen om alzo het transport te optimaliseren.

De verdere uitbouw van deze inland terminals in Vlaanderen wordt door de waterwegbeheerders gefaciliteerd.

nv De Scheepvaart bewaakt de groeimogelijkheden van de bestaande containerterminals die zich op haar grondgebied bevinden. Voor andere terminals en nieuwe aanvragen is het uiteraard van belang concessies en domeinvergunning oordeelkundig te verlenen.

Pijler 3: Het stimuleren van en innoveren in de binnenvaart

De derde en laatste pijler krijgt onder andere vorm door het Economisch Netwerk Albertkanaal (cf. OD 1.2) en aandacht voor communicatie en innovatie (cf. OD 2.1). Hierbij houdt nv De Scheepvaart rekening met haar diverse belanghebbenden en probeert de organisatie, waar mogelijk, beroep te doen op Europese middelen.

Projecten en acties 2015

Project: Uitwerken strategie commercieel en stimulerend beleid

nv De Scheepvaart wil in 2015 een strategie voor haar commercieel en stimulerend beleid uitwerken, vertrekkende van een evaluatie van de huidige aanpak. Deze strategie moet o.a.

- inzetten op een doel- en groeigericht acquisitie- en verkoopbeleid,
- actieve marktprospectie met inzet van transportdeskundigen nastreven met directe en concrete benadering van bedrijven,
- de binnenvaart promoten in nauw overleg met vzw Promotie Binnenvaart en vzw Netwerk De Scheepvaart,
- innovatie stimuleren

Deze strategie wordt in overleg met de raad van bestuur uitgewerkt.

OD 1.2 Investerings inpassen in het Europese transportinfrastructuurnetwerk (OD19 van de BN)

Om het goederenvervoer op de Vlaamse waterwegen op een veilige en vlotte wijze blijvend te kunnen organiseren, om het modale aandeel van de binnenvaart te vergroten en ten slotte om de aan de binnenvaart gerelateerde economie en werkgelegenheid op peil te houden en te ondersteunen, is het nodig over een volledig netwerk van waterwegen te beschikken, uitgebouwd volgens de geldende internationale normen en geïntegreerd in het Europese netwerk (TEN-T). Verder is een goede verknoping tussen de transportnetten essentieel om comoditeit te bereiken.

nv De Scheepvaart engageert zich dan ook om infrastructurele knelpunten en missing links weg te werken zoals deze benoemd worden in het Masterplan voor de binnenvaart op de Vlaamse waterwegen – Horizon 2020 binnen de budgettaire grenzen.

Via het basisprotocol met de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) ondersteunt nv De Scheepvaart ook de realisatie van het Masterplan 2020 voor de mobiliteit in en rond Antwerpen.

Het Albertkanaal is vanuit economisch oogpunt de belangrijkste waterweg van Vlaanderen. Een aantal infrastructurele knelpunten hypothekeren de verdere ontwikkeling van de binnenvaart. Het wegwerken van deze knelpunten zorgt voor de vereiste opwaardering die moet garanderen dat voldoende capaciteit beschikbaar is in functie van de voorspelde aanzienlijke groei van de trafiek.

De werken voor de opwaardering van het Albertkanaal omvatten drie projecten:

- Het opwaarderen van de sectie Antwerpen- Wijnegem tot klasse VIb.
- Het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal tot 9,10m, het minimum voor schepen met vier containerlagen.
- De uitbreiding van de capaciteit van het sluiscomplex van Wijnegem

Voor de verbreding van het Albertkanaal sectie Antwerpen - Wijnegem, de verhoging van de bruggen en de verbonden studiekosten zijn Europese subsidies aangevraagd. Voor zover EU-subsidie wordt toegewezen, zal nv De Scheepvaart erover waken dat de opgelegde modaliteiten en streefdatum van 2020 strikt worden nageleefd.

Naast projecten op het Albertkanaal wenst nv De Scheepvaart ook werk te maken van de opwaardering van het kanaal Bocholt-Herentals tussen Dessel en Bocholt tot klasse IV.

Programma 2015-2019 (loopt verder t.e.m. 2020): Het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal tot 9,10m

De norm voor vier-lagen-containertransport via de binnenvaart veronderstelt een doorvaarthoogte onder bruggen van 9,10 m. Over het Albertkanaal liggen 62 bruggen met een doorvaarthoogte die varieert van 6,70 m (Ijzerlaanbrug) tot doorvaarthoogtes groter dan 9,10 m.

Gelet op de sterke groei van het containervervoer wordt sinds midden jaren '90 bij de herbouw van bruggen over het Albertkanaal geopteerd voor het realiseren van een doorvaarthoogte van 9,10 m. Mits de bruggen zijn aangepast zal de competitiviteit van het containertransport via de binnenvaart verhogen en zal aldus de modal shift naar watertransport bevorderd worden. De verhoging van de bruggen zal tegelijk ook de toegankelijkheid van het Albertkanaal voor Short Sea Shipping en voor de niche van het vervoer van ondeelbare voorwerpen (met hoge toegevoegde waarde) aanzienlijk verbeteren. Ter hoogte van heel wat bestaande bruggen is het Albertkanaal bovendien plaatselijk vernauwd. Deze vernauwingen vormen ware bottlenecks die een belemmering betekenen voor het scheepvaartverkeer op het kanaal en bovendien een potentieel veiligheidsrisico inhouden. Het project voorziet dan ook, naast de aanpassing en herbouw van de bruggen, in het verbreden van het Albertkanaal ter hoogte van de bruggen tot de normale kanaalbreedte. Het wegnemen van deze vernauwingen vergemakkelijkt de doorvaart onder de bruggen en maakt het varen veiliger.

28 van de 62 bruggen beschikken over een vrije hoogte van 9,10 m (februari 2015).

Voor vier andere bruggen (de Deurnebrug, de brug Olen-Hoogbuul en twee bruggen in Zolder) is de verhoging van de brug reeds in uitvoering of gebudgetteerd.

Op 18 oktober 2013 besliste de Vlaamse Regering om voor de herbouw van 15 bruggen over het Albertkanaal Via-Invest opdracht te geven om deze, in overleg met nv De Scheepvaart, voor te bereiden voor realisatie als PPS-project. nv De Scheepvaart geeft samen met PMV uitvoering aan deze beslissing en zet de PPS-projecten in de markt. In 2015 zal de eerste cluster van 7 bruggen worden aanbesteed, nadat de Vlaamse Regering het project officieel heeft erkend als PPS-project (voorjaar 2015).

Een selectieleidraad wordt daartoe begin 2015 ter goedkeuring voorgelegd aan de Raad van Bestuur van nv De Scheepvaart. Hierna volgen volgende stappen (met indicatieve timing):

- Oproep tot kandidaatstelling (mei 2015);
- Selectie kandidaten a.d.h.v. de selectieleidraad (midden 2015);
- Goedkeuring gunningsleidraad en bestek (midden 2015);
- Opmaak beoordelingsverslagen, aanduiden voorkeursbieders en BAFO-procedure (november-december 2015);
- Gunning van de opdracht, sluiten van het contract (einde 2015).

Dit maakt een versnelde realisatie van het project mogelijk.

De overige 15 bruggen zullen worden gerealiseerd via reguliere middelen.

Projecten en acties 2015

Voor 2015 staan alvast de brug in Massenhoven, de brug Deurne-Bal (FFEU-financiering) en de brug in Genk op het programma. De eerste twee worden volledig herbouwd en de laatste zal worden verhoogd.

Het doel is het programma te realiseren tegen 2020.

Programma 2015-2019 (loopt verder t.e.m. 2020): Het opwaarderen van de sectie Antwerpen-Wijnegem tot klasse VIb

Met uitzondering van de sectie tussen Antwerpen en Wijnegem (klasse Vb) voldoet het Albertkanaal aan de karakteristieken van een waterweg van klasse VIb. Aangezien precies deze sectie tussen Antwerpen en Wijnegem het grootste aandeel in binnenvaarttrafiek te verwerken krijgt, is dit een echte flessenhals: een beperkte kanaalbreedte, de moeilijk te bevaren Bocht van Merksem en een aantal bruggen met doorvaarthoogte kleiner dan 7 meter en beperkte doorvaartbreedte. Het project voorziet in de verruiming van het kanaalprofiel tot een minimumbreedte van 63 meter en een waterdiepte van 6 meter, met lokale verbredingen ter hoogte van laad- en losinstallaties en wachthavens.

Een deel van de uit te voeren verruimingswerken zal worden afgestemd op de uitvoering van de cut&cover-tunnels van de Oosterweelverbinding.

De opwaardering van het vak Antwerpen-Wijnegem is gestart in 2009. Verschillende deelprojecten zijn reeds uitgevoerd of momenteel in uitvoering. Het doel is het programma te realiseren tegen 2020.

Projecten en acties 2015

Project: Voor 2015 betreft het hier de aanbesteding van de volgende zones:

- De bouw van een nieuwe rechteroever 2de fase van de "Bocht van Merksem" inclusief de kanaalverbreding;

- De bouw van een nieuwe rechteroever afwaarts de Hoogmolenbrug inclusief de kanaalverbreding;
- De bouw van een nieuwe linkeroever opwaarts de brug Deurne-Bal inclusief de kanaalverbreding.

Programma 2015-2019: De uitbreiding van de capaciteit van het sluisencomplex van Wijnegem

nv De Scheepvaart wil tijdig de gepaste maatregelen nemen om op alle sluisencomplexen voldoende sluiscapaciteit te vrijwaren om de vlotheid en veiligheid van de scheepvaart op het Albertkanaal te garanderen.

De combinatie van de voorspelde trafiektoename en schaalvergroting op het Albertkanaal zal tot gevolg hebben dat de intensiteit van het schutten van schepen aan de verschillende sluisencomplexen van het Albertkanaal gestaag toeneemt waardoor mogelijk (onaanvaardbare) wachttijden optreden. Een verkennend onderzoek gaf aan dat het vergroten van de capaciteit van het sluisencomplex van Wijnegem aan de orde is om hierop te anticiperen. Een plan-milieueffectenrapport (plan-MER) en maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) voor verschillende uitvoeringsvarianten van het project zijn in uitvoering waarvan de resultaten bepalend zullen zijn voor de te maken keuzes.

Projecten en acties 2015

Project: Plan-milieueffectrapportage (plan-MER)/Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)

In 2015 wordt beoogd de plan-MER en MKBA af te ronden.

Programma 2015-2019: Opwaardering kanaal Bocholt-Herentals (Blauwe Kei)

Het Kanaal Bocholt-Herentals is tussen Lommel en Bocholt bevaarbaar voor klasse IV-schepen. Dit evenwel met beperkte diepgang, waardoor het rendement van de binnenvaart niet optimaal is. Door de aanpassing van het profiel van dit kanaalvak kan deze vaarbeperking worden weggewerkt.

Daarnaast wordt, mits de vervanging van drie klasse II-sluisen op het Kanaal Bocholt-Herentals te Lommel-Mol door één klasse IV sluis, de toegankelijkheid van Noord-Limburg via de waterweg sterk verbeterd en zal de binnenvaart in deze regio een belangrijke impuls krijgen. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse is uitgevoerd en een project-MER voor verschillende uitvoeringsvarianten wordt opgesteld. De resultaten hiervan zullen maatgevend zijn voor de keuze van de variant.

Projecten en acties 2015

Project: Voor 2015 betreft het de afronding van de project-MER, inclusief passende beoordeling, en het compensatiedossier. Vervolgens zal het vervolgtraject worden voorbereid en aan de raad van bestuur en de minister ter goedkeuring worden voorgelegd.

OD 1.3 Een multimodaal Vlaams vervoersbeleid ontwikkelen (OD20 van de BN)

De binnenvaart presteert traditioneel sterk op het vervoer van grote hoeveelheden maar ook nieuwe markten verdienen de nodige aandacht. Nieuwe ideeën, baanbrekende strategieën en ondernemerschap zijn nodig om de potenties volledig te ontplooiën. Hierin treden de waterwegbeheerders op als initiatiefnemer, facilitator en bemiddelaar.

Het grondbeleid van nv De Scheepvaart is daarenboven gericht op het stimuleren van het gebruik van de waterweg als geprefereerde vervoersmodaliteit. Om een volwaardige rol te spelen als alternatief

voor het groeiende mobiliteitsprobleem blijft een voldoende ruim aanbod aan beschikbare, en goed uitgeruste, bedrijventerreinen noodzakelijk (zie verder).

Het vervoersbeleid is voor nv De Scheepvaart dan ook onlosmakelijk verbonden met het grondbeleid. De operationele beleidsdoelstelling 'Grondbeheer' - OD 32 uit de beleidsnota - krijgt onder meer invulling via de programma's Grondbeleid en Economisch Netwerk Albertkanaal. Daarnaast zal nv De Scheepvaart meewerken aan de organisatie van het grondbeheer binnen het beleidsdomein MOW.

Kengetal
Aantal ton vervoerd
Aantal tonkilometer
Aantal containers vervoerd
Tonnage via Short Sea Shipping
% Leegvaart

Programma 2015-2019: Grondbeleid

Bedrijven maken steeds meer gebruik van de mogelijkheden om gronden langs de kanalen industrieel of commercieel te gebruiken op basis van vergunningen en/of langdurige overeenkomsten. De beschikbare watergebonden terreinen worden zeer schaars, zodat een proactief grondbeleid voor de verwerving en uitrusting van dergelijke bedrijventerreinen grote prioriteit krijgt en noodzakelijk blijft.

De acties verbonden aan het voeren van een watergeoriënteerd grondbeleid bestaan uit:

- Het verwerven van gronden (door koop, voorkoop, ruil, erfpacht of onteigening).
- Het ter beschikking stellen van het patrimonium.
- Het voeren van een specifiek op de waterwegen en op watergebonden bedrijvigheden en dito overslag gericht grondbeleid.

Gronden zullen maximaal ter beschikking worden gesteld aan klanten die een vooropgesteld tonnage over de waterweg vervoeren of willen vervoeren. Deze terbeschikkingstelling gebeurt op marktconforme wijze middels de door de raad van bestuur goedgekeurde tariefstructuur en in de mate dat zij bijdraagt tot de modal shift naar het water.

Het resultaat van de acties, die zeer sterk vraaggestuurd zijn, zal gevolgd worden aan de hand van volgende indicatoren:

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Nieuw aangetrokken trafiek	200.000 ton per jaar of het equivalent hiervan gedurende de looptijd van de legislatuur
Oppervlakte bedrijventerreinen	Stijgend
Oppervlakte verhuurde terreinen	Jaarlijkse verhoging met 20.000 m ²

Programma 2015-2019: Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA)

nv De Scheepvaart ijvert voor het verhogen van het operationeel aanbod inzake watergebonden bedrijventerreinen, hetzij door eigen initiatieven (toepassen van voorkooprecht), hetzij door samenwerking met derden of het participeren in/stimuleren van initiatieven van derden.

De ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen in het kader van het ENA geeft uitvoering aan de beslissing van de Vlaamse Regering ter zake. Conform de beslissingen treedt nv De Scheepvaart voor een aantal projecten als trekker en/of ontwikkelaar op. Dat leverde tegen eind 2014 verschillende realisaties op, waaronder de bedrijventerreinen Beverdonk (53 ha), Dossche (9 ha),

Genk-Zuid-Kaatsbeek (136 ha), Hezemeerheide (10 ha) en Lanaken-Lanaken (9 ha). Voor 2015 is de ontwikkeling van het terrein Heirenbroek-Herentals in voorbereiding. Op 20 juni 2014 werd de conformverklaring van de plan-MER van het ENA afgeleverd. Volgend op de conformverklaring en in uitvoering van het Vlaams regeerakkoord zal de Vlaamse Regering voor het Economisch Netwerk Albertkanaal een beslissing nemen over de onderzochte potentiële locaties en deze desgevallend een bestemming als bedrijventerrein geven, gevolgd door de opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan.

Projecten en acties 2015

In 2015 zal nv De Scheepvaart heel concreet verder uitvoering geven aan de projectplanning voor ontwikkeling van het regionaal watergebonden bedrijventerrein Ham-Zwartenhoek (90ha). De aanleg van de weg die het terrein ontsluit, zal voltooid zijn. Verder zal de concessiehouder die werd aangetrokken dat gedeelte van het terrein dat ontwikkeld werd nog in 2015 in gebruik nemen. De aanbesteding voor het tweede gedeelte van het terrein staat eveneens op de planning voor 2015.

Project: Transportdeskundige

De inzet van transportdeskundigen is er op gericht ondernemingen ertoe aan te zetten van de binnenvaart gebruik te maken om zo het aandeel van de binnenvaart in de modal shift van het goederenvervoer gaandeweg te verhogen. Bij de inzet van de transportdeskundige zal een optimale samenwerking met de logistieke consultants van Flanders Logistics nagestreefd worden.

Kengetal
Gerealiseerde modal shift
Aantal ontwikkelde initiatieven

Programma 2015-2019: Herontwikkeling van de Ford-site

De Ford-site biedt een excellente opportuniteit om het aanbod aan watergebonden industriegrond binnen de industriële cluster Genk-Zuid op middellange termijn te verhogen. Het Albertkanaal dient als troef voor het aantrekken van nieuwe activiteiten te worden uitgespeeld.

Een intentieovereenkomst tussen nv De Scheepvaart en het Vlaams Gewest over de herontwikkeling van de Ford-site werd op 17 december 2014 vastgelegd. nv De Scheepvaart zal als een actieve partner betrokken worden in de herontwikkeling.

Projecten en acties 2015

In het voorjaar 2015 moet het uitbestede voorbereidend studiewerk rond de Ford-site afgerond worden. Op basis van het studiewerk kan in 2015 de volgende fase aangevat worden waarbij de herontwikkeling meer concreet vorm gegeven wordt. Dit houdt inzonderheid de opmaak van een masterplan in, dat al dan niet gefaseerd in de tijd kan worden uitgevoerd, en een optimalisering van de lopende saneringsprojecten. Hiertoe dienen een aantal principiële keuzes gemaakt resulterend in een integraal actieplan voor de komende jaren. Door verschillende actoren zijn er dan gecoördineerde acties vereist om tot een samenhangend project te komen.

nv De Scheepvaart is vertegenwoordigd in de twee overlegstructuren op ambtelijk niveau die de technische studie (technum-studie) alsmede de studie marktverkenning (Bci) opvolgen. Daarnaast is de gedelegeerd bestuurder lid van de stuurgroep, die onder voorzitterschap van de Vlaams minister van Werk, Economie, Innovatie en Sport, de verdere beslissingen zal nemen omtrent de Ford terreinen.

Ook bij de opvolging van de genomen beslissingen zal nv De Scheepvaart als vaste ontwikkelingspartner naast het Agentschap ondernemen, FIT en de stad Genk deel uitmaken van de overlegstructuren.

Programma 2015-2019: Binnenvaartcommunicatie 2014+

Ondernemingen zijn vaak nog onvoldoende op de hoogte van de mogelijkheden die de binnenvaart biedt. Door promotie en informatieverstrekking worden bedrijven wegwijs gemaakt in de mogelijkheden van de waterweg en de binnenvaart.

nv De Scheepvaart is actief deelnemer in overlegfora en aan beurzen en evenementen waarin netwerking met de sector en/of de promotie van de binnenvaart centraal staan. De vennootschap communiceert (pro)actief met haar belanghebbenden via diverse kanalen (website, pers, ...), desgevallend in samenwerking met andere actoren.

Kengetal
Aantal overlegfora
Aantal persberichten
Aantal beurzen/evenementen
Aantal doelgroepgerichte publicaties

nv De Scheepvaart sloot met het departement Mobiliteit en Openbare Werken, Waterwegen en Zeekanaal NV en vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen een samenwerkingsovereenkomst af om zo de krachten inzake promotie- en communicatie-initiatieven te bundelen. Die noodzaak wordt enerzijds ingegeven door de huidige economische situatie die sterk druk zet op de vervoersprestaties van de binnenvaart en anderzijds door het streven om de binnenvaart een groter aandeel te geven in de vervoersrelaties en logistieke keten.

Dit programma omvat drie luiken:

- Een geïntegreerd binnenvaartpromotie- en communicatieactieplan met als doel het vervoer over het water te stimuleren.
- Een communicatiestrategie om het vervoer over het water te stimuleren.
- Een communicatiestrategie om het maatschappelijk draagvlak voor de binnenvaart te vergroten.

Projecten en acties 2015

Project: Watersnelweg

‘Watersnelweg’ is een initiatief van nv De Scheepvaart, Waterwegen en Zeekanaal NV, Promotie Binnenvaart Vlaanderen vzw en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken waarbij de krachten gebundeld worden om samen het gebruik van de binnenvaart als volwaardige transportmodus te promoten en stimuleren. De campagne loopt van 2014 tot medio 2017 en zet enerzijds in op de bekendmaking bij het ruime publiek maar focust anderzijds specifiek op bedrijven, zowel rechtstreeks als via intermediaire organisaties. Begin 2015 wordt samen met de partners een concreet actieplan opgesteld.

OD 1.4 Duurzame logistiek met oog voor innovatie (OD21 van de BN)

Om bij te dragen aan een verhoging van de scheepvaarttrafiek beoogt de vennootschap een diversificatie van het transport over het water naar nieuwe technieken en productgroepen zoals o.a. containers, stukgoederen, goederen uit de afvalsector, gepalletiseerde goederen, stedelijke distributiecentra,... Verder zal de waterweg ook maximaal benut worden voor het transport van bouwmaterialen, sloopafval en grondspecie van en naar bouwwerven en zal er werk gemaakt worden van innovatieve vervoer- en overslagconcepten voor het optimaliseren en rendabel maken van het

vervoersaanbod op de kleinere waterwegen. In samenwerking met Waterwegen en Zeekanaal NV lopen al een aantal projecten die verdergezet worden zoals stadsdistributie, clustering en bundeling van goederenstromen, resultaten van de studie delfstoffen, inzet van kleine schepen,... Deze projecten worden geëvalueerd.

nv De Scheepvaart wil blijvend inzetten op onderzoek en het verspreiden van onderzoeksresultaten, testen via pilootprojecten en input geven aan het beleid voor innovatie. Indien bestaande regelgeving innovatieve concepten bemoeilijkt, worden initiatieven genomen om de regelgeving hierop te laten afstemmen.

Projecten en acties 2015

Op dit ogenblik zijn twee projecten aan de orde, dit neemt niet weg dat de organisatie alert blijft voor nieuwe opportuniteiten en projecten.

Project: Watertruck+

Met het project Watertruck werd onder andere nagegaan op welke wijze het inzetten van kleine duwcombinaties (duwbakken en duwboten) een antwoord kan bieden op de vraag van de markt om ook op lange termijn te kunnen beschikken over "kleine schepen". Het project Watertruck+ beoogt de ontwikkeling van een masterplan voor de bouw van 500 Watertruck bakken en de organisatie van testen met een vloot van 28 bakken die effectief voor 2 in Vlaanderen opererende bedrijven zullen gebouwd worden.

Voor het opzetten van het project Watertruck+ wordt een publiek-private samenwerking opgezet met diverse partners uit de openbare (waaronder Waterwegen en Zeekanaal NV) en private sector. Bij de Europese Commissie wordt een subsidieaanvraag ingediend.

In overleg met het kabinet zal de rol en de inbreng van nv De Scheepvaart in dit project verder uitgeklaard en vastgelegd worden.

Project: Distribouw

Het project Distribouw is een initiatief van de Vlaamse waterwegbeheerders, de haven van Brussel, het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM), de producenten (Feproma) van en handelaren (Fema) in bouwmaterialen.

Het project Distribouw heeft als doel de binnenvaart maximaal in te zetten voor het transport van geünitiseerde bouwmaterialen. nv De Scheepvaart zal, als projectpartner, in 2015 stuurgroepvergaderingen bijwonen, communicatie met alle belanghebbenden ter promotie van het concept opvolgen, bezoeken aan geïnteresseerde partijen opvolgen en gesloten overeenkomsten opvolgen.

SD2 Investeren in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen (SD4 van de BN)

Het duurzaam en betaalbaar beheren en beheersen van de oppervlaktewatervoorraden is cruciaal voor de samenleving en vormt door, onder andere, verstedelijking en gevolgen van de klimaatwijziging een steeds groter en duurder wordende uitdaging voor alle waterbeheerders.

De diverse facetten van water waarmee alle actoren rekening houden -onder andere veiligheid (waaronder waterbeheersing), duurzame mobiliteit, watervoorziening, natuur en recreatie- worden idealiter maximaal in dezelfde projecten geïntegreerd. nv De Scheepvaart streeft ernaar dit toe te passen binnen haar eigen werking en het door de organisatie beheerd gebied.

OD 2.1 Uitvoeren van maatregelen inzake integraal waterbeleid, waterbeheersing en klimaatadaptie (OD15 van de BN)

Het decreet betreffende Integraal Waterbeleid introduceert 'de watertoets' als instrument voor de realisatie van de in het decreet vermelde doelstellingen. Het uitvoeringsbesluit dat sinds 1 november 2006 in werking is, bepaalt dat voor vergunningsplichtige activiteiten die uitgaan van nv De Scheepvaart het wateradvies zal worden opgemaakt door de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid (CIW).

nv De Scheepvaart zal voldoende rekening houden met de multifunctionaliteit en de draagkracht van de watersystemen en zorgt ervoor dat eventuele schadelijke effecten voldoende voorkomen, beperkt, hersteld of gecompenseerd worden.

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Aantal negatieve wateradviezen door de CIW op eigen projecten	0

Programma 2015-2019: Beheren watersystemen in Maasgebied

De Grensmaas vormt over een afstand van meer dan 50 km de natuurlijke grens tussen België en Nederland. Hydrologisch is de Grensmaas een typische regenrivier, met een afvoer die afhankelijk is van de neerslag in het opwaarts stroomgebied, gelegen in Wallonië en het noordoosten van Frankrijk, en daardoor sterk kan schommelen. De nodige maatregelen moeten genomen worden om de bevolking en infrastructuur in de Maasvallei in voldoende mate hiertegen te beschermen.

De projecten die dit beogen, zijn steeds gebaseerd op 4 basisprincipes:

- Creëren van bijkomende ruimte voor water.
- Een integrale aanpak: projecten worden ontworpen die een daling realiseren van de waterstanden bij hoge Maasafvoeren, maar die geen impact hebben op de waterstanden bij lage Maasafvoeren.
- Grensoverschrijdende afstemming.
- Synergie met andere functies.

Om de veiligheid tegen overstromingen verder te verhogen zal nv De Scheepvaart tot 2019 de volgende projecten uitvoeren :

Project: Uitvoering Boyen-Veurzen

Op grondgebied van Maasmechelen en Dilsen-Stokkem zal tot 2019 een grootschalig rivierverruimingsproject uitgevoerd worden. Deze werken omvatten het uitvoeren van zomeroeververlaging, zomerbedverbreding, weerdverlaging, verwijderen van een lokale taverne in het winterbed en het dieper aanleggen van een grensoverschrijdende gasleiding.

Acties in 2015

In 2015 wordt het archeologisch vooronderzoek gedaan en vinden voorbereidende werken voor de afvoer van toutvenant plaats:

- Aanleg overslagzone Meerheuvel
- Plaatsen dekgrondschermbanden Boyen-Veurzen

Daarnaast zal de zomerdijk Negenoord hersteld worden in 2015.

Project: Geistingen

Op grondgebied van de gemeente Maaseik zal tegenover het Nederlandse Stevensweert de huidige zomerdijk teruggetrokken worden, zodat lokaal een zomerbedverruiming gerealiseerd kan worden.

Door uitvoering van bovenstaande projecten zal de veiligheid tegen overstromingen in een belangrijke zone van de Grensmaas verder stijgen tot een afvoer die gemiddeld 1 maal in 250 jaar voorkomt. Bovendien zullen door de verruiming van het winterbed de hoge stroomsnelheden dalen, zodat een meer evenwichtig rivierbeeld verkregen wordt en erosieschade aan de zomeroevers en winterdijken wordt gereduceerd.

Acties in 2015

Het bouwaanvraagdossier wordt opgemaakt in 2015, net als de ontheffing-MER. Hiervoor wordt ook het milieutechnisch onderzoek uitgevoerd.

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Aantal kms Maas met een minimum veiligheid van 1/250	Indicator jaar n ≥ indicator jaar n-1

Naast deze meerjarenprojecten worden ook volgende acties in 2015 voorzien:

- Opmaak van de volgende generatie waterbeheerplannen. Vaststellen van de tweede generatie stroomgebiedbeheerplannen voor de Schelde en de Maas 2016-2021 in uitvoering van het decreet integraal waterbeleid. De opmerkingen en adviezen die ontvangen worden in kader van het openbaar onderzoek worden verwerkt in de definitieve ontwerpen van stroomgebiedbeheerplannen die uiterlijk tegen 22 december 2015 door de Vlaamse Regering definitief moeten vastgesteld worden. Ook de overstromingsrisicokaarten maken hier deel van uit.
- Evaluatie van en desgevallende optimalisatie van waterinfo.be in samenwerking met de andere partners.

Programma 2015-2019: Gecombineerde pompinstallaties-waterkrachtcentrales

Het Albertkanaal en de Kempense kanalen worden uitsluitend gevoed met water dat afkomstig is uit de Maas. De onttrekkingen vinden plaats in Luik en Maastricht. Dit water wordt ingezet voor de sluisbediening, waarbij elke schutting een bepaalde hoeveelheid water ‘verbruikt’. Daarnaast wordt ook water onttrokken voor drinkwaterproductie, koel- en proceswater, industrie en elektriciteitsproductie, irrigatie van landbouwgronden en bevloeiing van watergebonden natuurgebieden.

In normale omstandigheden kan er zonder probleem voldoende water uit de Maas worden onttrokken om in al die waterbehoeften te voorzien. Het jaargemiddeld debiet van de Maas in Luik bedraagt immers ca. 250 m³/s, terwijl via het Albertkanaal en de Kempische kanalen slechts ongeveer 25 m³/s uit de Maas dient te worden onttrokken. Er is bijgevolg zeker geen sprake van een permanent watertekort voor de voeding van de kanalen.

De Maas is evenwel een regenrivier waarvan het debiet tijdens periodes met minder neerslag sterk kan dalen. In deze periodes met lage Maasafvoeren is er wel sprake van een watertekort: er kan dan immers onvoldoende water uit de Maas worden onttrokken om aan de normale waterbehoefte te voldoen.

In deze periodes zijn maatregelen noodzakelijk om het waterverbruik van het Albertkanaal en de Kempense kanalen te beperken, zodat voldaan wordt aan de bepalingen van het Maasafvoeroverdrag.

In 1995 sloten Vlaanderen en Nederland namelijk het Maasafvoeroverdrag. Dit verdrag gaat uit van een evenredige verdeling van het beschikbare water voor de voeding van de Vlaamse en Nederlandse kanalen enerzijds en van een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid voor het behoud van een minimum debiet van 10 m³/s op de Gemeenschappelijke Maas.

Kengetal
Aantal dagen per jaar dat we voldoen aan Maasafvoeroverdrag
Aantal dagen met waterbesparende maatregelen

De waterbehoefte stijgt door toegenomen verbruik. Ook de verwachte klimaatverandering zal hoogstwaarschijnlijk de lage afvoeren verder doen dalen, waardoor de nood aan toepassen van waterbesparende maatregelen zal toenemen. Structurele maatregelen zijn noodzakelijk om hiermee in de toekomst op een verantwoorde wijze om te gaan.

Via uitgebreid onderzoek werden daarom laagwaterstrategieën ontwikkeld. Hieruit bleek de bouw van grootschalige pompinstallaties op de verschillende sluzencomplexen van het Albertkanaal noodzakelijk om -zonder hoge schade- aan de groeiende waterbehoefte te kunnen blijven voldoen. Deze maken het mogelijk om een belangrijk deel van het waterverbruik van de sluzen terug te pompen naar de opwaarts gelegen kanaalpannen.

Op de zes sluzencomplexen van het Albertkanaal (Genk, Diepenbeek, Hasselt, Ham, Olen en Wijnegem) worden daarom pompinstallaties gebouwd. Deze pompinstallaties worden dusdanig ontworpen dat ze, bij voldoende waterbeschikbaarheid, ook in omgekeerde richting als waterkrachtcentrale kunnen werken om zo bij te dragen aan de productie van duurzame energie op basis van hernieuwbare energiebronnen (zie ook OD 5.2). Ook mogelijke schade aan het visbestand wordt, door het ecologische ontwerp van de installaties, tot een absoluut minimum beperkt.

Momenteel zijn de installaties op de sluzencomplexen van Ham en Olen operationeel. Tegen 2020 zullen ook op 3 sluzencomplexen van het Albertkanaal (Genk, Diepenbeek en Hasselt) dergelijke installaties gebouwd worden.

Projecten en acties 2015

Project: Gecombineerde pompinstallatie-waterkrachtcentrale Genk - Diepenbeek - Hasselt: Voorbereiding

Voor 2015 staat de aanbesteding gepland van de nieuwe pomp en waterkrachtcentrales voor de sites te Hasselt, Diepenbeek en Genk. De uitvoering wordt opgesplitst in 4 fases:

- Fase 1 omvat de bouw van de afzonderlijke vijzels;
- Fase 2 omvat de bouw van de pomp en waterkrachtcentrale te Hasselt;
- Fase 3 omvat de bouw van de pomp en waterkrachtcentrale te Diepenbeek;
- Fase 4 omvat de bouw van de pomp en waterkrachtcentrale te Genk.

Op het investeringsprogramma 2015 wordt voorgesteld om fase 1 te budgetteren. De andere fases zullen later worden gebudgetteerd.

Als actie zal nv De Scheepvaart in 2015 verder uitvoering geven aan de kaderovereenkomst afgesloten tussen nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV enerzijds en de Vlaamse drinkwatermaatschappijen anderzijds. Binnen deze kaderovereenkomst is de eerste concrete opdracht de uitvoering van een waterbalansstudie voor de Vlaamse waterwegen.

OD 2.2 Infrastructuur gebruiken als schakel in recreatieve netwerken (OD18 van de BN)

Multifunctionaliteit en het verbeteren van de recreatieve mogelijkheden van de waterweg maken deel uit van de missie en strategische doelstellingen van alle waterwegbeheerders. nv De Scheepvaart geeft aan dit voornemen zelf actief vorm en werkte dit, samen met Waterwegen en Zeekanaal NV, verder uit in de Beleidsvisie Waterrecreatie op de Vlaamse waterwegen. Daarenboven stelt de organisatie zich coöperatief op t.a.v. initiatieven van derden.

nv De Scheepvaart streeft naar een multifunctioneel beheer en gebruik van de waterwegen en hun aanhorigheden waarbij ruimte bestaat voor de verschillende functies die waterwegen kunnen vervullen. Deze stellen evenwel elk op zich eisen aan de waterweg die soms tegengesteld of conflicterend kunnen zijn (bv. harde versus zachte recreatie). Belangrijke aandachtspunten bij de invulling van de beleidsvisie zijn dan ook veiligheid en conflictbeheersing.

Hiervoor wenst de organisatie het bestaand netwerk aan waterrecreatieve voorzieningen op haar territorium te optimaliseren en te vervolledigen met enerzijds aandacht voor de ruimtelijke inpasbaarheid en onderlinge ruimtelijke samenhang van deze voorzieningen en anderzijds met aandacht voor de multifunctionaliteit van de bevaarbare waterwegen die als hoofdfunctie beroepsscheepvaart hebben. Ook jaagpaden vallen onder dit streven. Jaarlijks wordt in het investeringsplan een budget voorzien voor het onderhoud en/of de verharding van de jaagpaden waardoor gedeeld gebruik mogelijk wordt.

Kengetal
Aantal schuttingen pleziervaartuigen
Aantal verkochte vignetten pleziervaart
Aantal recreatieve evenementen
Aantal kilometer jaagpad waar in geïnvesteerd is met optimalisaties voor het fietsverkeer tot gevolg

Programma 2015-2019: Uitbouw recreatief netwerk

Om de mogelijkheden op het vlak van recreatie op en langs de waterweg op een duurzame wijze te benutten, zullen de projecten met betrekking tot waterrecreatie zich in eerste instantie situeren binnen het 12-puntenplan in samenwerking met de partners van het overlegplatform Waterrecreatie en Toerisme uit het beleidsplan 'Waterrecreatie en watertoerisme van de waterwegen en kust in Vlaanderen'. Dit beleidsplan werd ontwikkeld in 2003 en werd in 2012 geëvalueerd. Het twaalfpuntenplan bleek nog steeds actueel.

In overeenstemming met dit beleidsplan, werd er in 2012 door nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV de 'Beleidsvisie recreatie op het water' ontwikkeld en in 2014 geactualiseerd. Binnen het kader van deze beleidsvisie zullen, waar mogelijk, de nodige acties genomen worden om het recreatief medegebruik te stimuleren.

Projecten en acties 2015

Project: Aanmeersysteem voor jachten in sluizen met groot verval

De Kempense kanalen worden intensief gebruikt door de pleziervaart. Op deze kanalen zijn 3 sluizen gelegen met een verval groter dan 3 m. In deze sluizen is het voor de pleziervaart niet eenvoudig om zich op een goede wijze vast te maken tijdens het volledige schutproces. nv De Scheepvaart rust daarom in 2015 deze sluizen uit met geleidingssystemen, zodat de pleziervaartuigen zich tijdens het schutproces beter en makkelijker kunnen vastmaken.

OD 2.3 Investeren in luchtkwaliteit en vergroening energie (OD17 van de BN)

Eenzijdig wil de vennootschap inzetten op het verhogen van de duurzaamheid -zowel levensduur als milieukwaliteit- van de eigen infrastructuur en de omgeving in beheer. Daarnaast zal de organisatie trachten de milieu- en energieprestaties van de binnenvaartvloot positief te beïnvloeden. Beide aspecten hangen uiteraard nauw samen en worden vaak geïntegreerd aangepakt binnen de diverse projecten en programma's.

Milieuvriendelijkheid en energieperformantie van de vloot

Het verbeteren van de milieuvriendelijkheid en energieperformantie van de vloot speelt een belangrijke rol in het verminderen van verkeersemisatie, geluidshinder en het gebruik van fossiele brandstoffen. Om de impact van de binnenvaart op mens en milieu t.o.v. andere vervoersmodi laag te houden en de positie van de binnenvaart als meest milieuvriendelijke transportmodus ook in de toekomst te blijven verzekeren, zal nv De Scheepvaart concrete acties ondernemen en ondersteunen ter vergroening van de binnenvaart.

nv De Scheepvaart draagt bij aan de uitvoering van het 'Luchtkwaliteitsplan NO₂' en van het 'Actieplan fijn stof en NO₂ in de Antwerpse haven en de stad Antwerpen'.

nv De Scheepvaart draagt bij aan de Programmatorische Aanpak Stikstof door het op gepaste wijze in rekening brengen van de stikstofproblematiek bij de ontwikkeling van infrastructuurprojecten.

Het huidige transportsysteem is afhankelijk van fossiele brandstoffen. De omzetting van de EU-richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen moet Vlaanderen er toe brengen onze olieafhankelijkheid gradueel te verminderen, alsook de marktontwikkeling van alternatieve brandstoffen niet te belemmeren. Om uitvoering te geven aan deze richtlijn werkt nv De Scheepvaart mee aan een nationaal beleidskader waarin onder meer targets en doelstellingen voor de opbouw van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen worden opgenomen.

Projecten en acties 2015

Project: Ecorace

De Ecorace Challenge is een wedstrijd voor hogeschole en universiteiten die kadert binnen de inspanningen van de waterwegbeheerders om de binnenvaart te promoten als een veilige, betrouwbare en duurzame transportmodus met bijzondere focus op het aspect milieuvriendelijkheid.

Master- en/of bachelorstudenten worden uitgenodigd om een duurzaam vaartuig te realiseren en hiermee aan deze vaarwedstrijd deel te nemen. Daarnaast stellen de deelnemers hun team voor als een innovatieve onderneming aan de hand van een doordacht en waterdicht businessplan. In een later stadium wordt dit plan verdedigd voor een jury van ervaren ondernemers en experts uit deze sector.

In 2015 is nv De Scheepvaart gastheer voor de tweede editie die georganiseerd wordt op het Kanaal van Beverlo te Leopoldsburg.

Project: Voorstellen uitwerken met het oog op milieuvriendelijke binnenvaart

Om de voorsprong die de binnenvaart momenteel heeft inzake milieuvriendelijkheid te bewaren, dienen acties ondernomen te worden, afgestemd op de wegvervoersector. Het verminderen van emissies en energieverbruik staat hierbij voorop. Ook het gebruik van alternatieve brandstoffen en aandrijvingen dient te worden gestimuleerd.

nv De Scheepvaart ontwikkelt daartoe, in samenwerking met Waterwegen en Zeekanaal NV, concrete voorstellen aangaande:

- Hermotorisatie van kleine schepen (vermogen < 600kW)

- Toepassen van nabehandelingstechnieken (roetfilter en/of katalysator) voor middelgrote schepen (> 600kW en < 1200kW) en grote schepen met laadfactor > 50%

Bijkomend zal het gebruik van vrachtmotoren in de binnenvaart verder onderzocht worden. Daarnaast zal ook ingezet worden op nieuwe scheepsconcepten, zoals modulair varen, met meer mogelijkheden tot maatwerk en minder leegvaart, brandstofverbruik en emissies van vervuilende stoffen.

Programma 2015-2019: Faciliteren vergroening binnenvaart

De uitbouw van een netwerk van voldoende wacht- en rustplaatsen voor de beroepsvaart is één van de doelstellingen van het 3E- binnenvaartConvenant (zie ook O.D. 1.2). Deze wacht- en rustplaatsen moeten niet alleen voldoende in aantal zijn, ze moeten ook over faciliteiten beschikken die afgestemd zijn op de ligduur en op de specifieke behoeften van binnenvaartondernemers. nv De Scheepvaart wil hier een voorbeeldrol opnemen door de binnenvaart voldoende aantrekkelijke faciliteiten te bieden.

Projecten en acties 2015

Project: Uitbouw walstroomvoorzieningen

Door gebruik te maken van walstroom, een elektriciteitsvoorziening aan wal, heeft een schip de mogelijkheid om duurzaam energie te verbruiken aan boord. Het kan immers zijn generatoren stilleggen die normaal instaan voor de productie van elektriciteit, maar die tevens een impact hebben op de omgeving door emissies van CO₂, NO_x, SO₂, VOS en fijn stof. Daarnaast worden aanzienlijke bijdragen geleverd op vlak van geluid, geurvermindering en levenskwaliteit aan boord.

nv De Scheepvaart zorgt ervoor dat de walstroomvoorzieningen die zij voorzag in de wachthaven van Wijnegem in 2015 in gebruik worden genomen. Hiervoor moet nog de betalingssoftware voor de gebruikers geïmplementeerd worden. nv De Scheepvaart wil dit netwerk verder uitbreiden. Voor 2015 zal er een tweede locatie uitgerust worden met walstroom, meer bepaald op het afwaarts sluiscomplex te Wijnegem, op de linkeroever.

Kengetal
Afname via Walstroom in kWh

Project: Verbeteren van de afvalafgiftemogelijkheden

Het Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart (of CDNI), werd in 1996 ondertekend en is sinds 1 november 2009 van kracht. Het verdrag verplicht de waterwegbeheerder om een voldoende dicht net van erkende havenontvangstinrichtingen voor de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval (deel A) en overig scheepsbedrijfsafval (deel C) te voorzien.

Momenteel staat op talrijke onbewaakte plaatsen langs de waterwegen, in beheer van nv De Scheepvaart, een afvalcontainer voor het restafval afkomstig van de binnenschepen. Aangezien naast restafval ook recycleerbare afvalfracties in deze container terechtkomen, is de huidige wijze van ophaling kosteninefficiënt noch milieuvriendelijk. Daarnaast stelt zich het probleem dat, omwille van de afwezigheid van toezicht op een aantal afvalinzamelingslocaties, er naast afval van de schippers ook afval van derden (buurtbewoners, recreanten) in de afvalcontainers terecht komt.

nv De Scheepvaart zal dan ook in 2015:

- Op geografisch gespreide druk bevaarde locaties t.h.v. een sluiscomplex een milieustraatje inrichten waar het aantal in te zamelen afvalstromen wordt uitgebreid met de recycleerbare afvalfracties papier/karton, PMD en glas-afval.

- Een ontwerpstudie indienen om op een centrale locatie aan het sluizencomplex van Ham een havenontvangstinrichting op te richten waar alle afvalstromen van deel A (m.u.v. bilgewater) en deel C kunnen worden afgegeven.
- Een systeem opzetten voor het inzamelen van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval. Schippers kunnen er terecht met afgewerkte olie, schroefasvetten, bilgewater, gebruikte olie- en mazoutfilters, poetslappen of andere absorbentia en lege olievaten en oliebidons.

Kengetal	
Totale hoeveelheid afval ingezameld	
Prestatie-indicator	Streefwaarde
Aandeel ingezameld restafval	Dalend

OD 2.4. Investeren met aandacht voor de leefomgeving (OD16 van de BN)

De ontwikkeling van de waterwegen gebeurt met voortdurende aandacht van al haar werknemers voor duurzaamheid en natuurlijkheid. Niet alleen de gekozen projecten, maar ook de uitvoering ervan weerspiegelen het bewust omgaan met diverse natuur- en milieuaspecten. Men denkt hierbij aan bembereidingen, gebruik van bestrijdingsmiddelen, duurzame materiaalkeuzes, aandacht voor natuurtechnische milieubouw, integratie van alternatieve energiebronnen... De bestaande bembereidingen van nv De Scheepvaart die tevens goedgekeurd zijn door de VMM, zullen in 2015 verder uitgevoerd worden om de ecologische functie van de bermen maximaal te vrijwaren.

De waterweg en zijn aanhorigheden bieden tal van mogelijkheden om groene energie te produceren, niet in de laatste plaats via de waterkrachtcentrales die gebruik maken van het beschikbare verval (zie ook OD 4.2 programma pompinstallaties). nv De Scheepvaart wil deze opportuniteiten waar mogelijk en haalbaar ook effectief benutten. Daarnaast zullen waar mogelijk, en passend in het grondbeleid, concessies afgeleverd worden met het oog op het bouwen van windparken.

Kengetal
Groene stroom in kWh

Projecten en acties 2015

Project 2015-2019: Life+

De Habitatrictlijn, richtlijn 92/43/EEG van 21 mei 1992, beoogt het waarborgen van de biologische diversiteit door het instandhouden van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna in de lidstaten van de Europese Unie. In uitvoering van die richtlijn werden speciale beschermingszones aangeduid in dewelke specifieke instandhoudingsdoelstellingen moeten opgesteld. De instandhoudingsdoelstellingen hebben tot doel de biodiversiteit in dergelijk habitat verder te stimuleren en zo de staat van instandhouding te verbeteren.

De kalkgraslanden tussen Eigenbilzen en Kanne op de steile taluds langs het Albertkanaal zijn unieke gebieden in Vlaanderen. In het kader van het Europees subsidieprogramma Life+ Nature werd het project "Kalkgraslanden Albertkanaal", opgesteld door nv De Scheepvaart en ANB, goedgekeurd. Dit project heeft als doel het verder verbeteren van de staat van instandhouding van de kalkgraslanden langsheen het Albertkanaal tussen Eigenbilzen en Kanne.

Acties 2015

In 2015 is voorzien om een aantal voorbereidende taken uit te voeren o.a.

- De aanstelling van een coördinator die ook zal instaan voor de administratieve taken.
- Voorbereiding van hakhoutbeheer met bijzondere aandacht voor het terugdringen van exoten o.a. Robinia, Acacia, Amerikaanse vogelkers...Hiermee worden de graslanden vrijgezet

- Voeren van de aanbestedingsprocedures voor de uitvoering van het beheer met als doel het begrotingsbeheer nog in de loop van 2015 te kunnen opstarten

SD3 Interne organisatie: inzetten op een slankere en wendbare overheid (SD8 van de BN)

De beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken wil inzetten op een slankere en meer wendbare overheidsorganisatie en van de entiteiten van het beleidsdomein MOW wordt verwacht dat ze zich reorganiseren tot een slagkrachtige overheid die inspeelt op wat van haar verwacht wordt. Voor de legislatuur 2014-2019 worden onder verschillende programma's prestatie-indicatoren en projecten voorzien die de (interne) werking moeten optimaliseren. De programma's en projecten hebben een meerjarenperspectief en vormen een rollend plan dat jaarlijks geactualiseerd wordt.

OD 3.1. Slagkrachtige overheid: uitvoeren van kerntaken (OD31 van de BN)

Projecten en acties 2015

Project: Fusietraject nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV

Het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2014-2019 stelt de fusie van meerdere overheidsinstellingen voorop, waaronder de fusie van de extern verzelfstandigde agentschappen nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV. In de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019 wordt gesteld dat op basis van het kerntakenplan de juiste scope en timing van de reorganisatie binnen het beleidsdomein MOW zal afgesproken en uitgerold worden.

nv De Scheepvaart zal, samen met Waterwegen en Zeekanaal NV, in 2015 een stappenplan voor de reorganisatie uitwerken en, mits validatie, uitvoeren met volgende basisdoelstellingen:

- De kwaliteit en kwantiteit van de output/dienstverlening mag er niet op achteruit gaan
- De reorganisatie moet leiden tot een globale efficiëntieverbetering;
- De reorganisatie moet leiden tot efficiënter bestuur.

Het kerntakenplan en de mogelijke synergiën zullen belangrijke hoekstenen vormen bij de reorganisatie.

Programma: Integratie van de MOD nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV

Begin januari 2014 besliste de Vlaamse Regering dat de agentschappen nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV een gemeenschappelijke MOD moeten oprichten. Ter uitvoering van deze beslissing werd tussen beide entiteiten in eerste fase een samenwerkingsovereenkomst uitgewerkt waarin de principes van samenwerking aan bod komen. Ingevolge de samenwerkingsovereenkomst zal prioritair werk worden gemaakt van de functies 'sociaal secretariaat' en 'boekhoudkantoor'. Hierbij wordt maximaal rekening gehouden met het akkoord dat de Vlaamse Regering op 6 maart 2015 verleende met betrekking tot de oprichting van drie gemeenschappelijke dienstencentra: boekhouding, sociaal secretariaat en facilitaire ondersteuning op basis van de conceptnota 'De gemeenschappelijke dienstencentra bij de Vlaamse overheid: opportuniteiten en stappenplan'.

Echter, nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV onderzoeken aanvullend hierop ook de mogelijke samenwerking in een aantal MOD-subdomeinen waarbij vorming, juridische dienstverlening in het kader van MOD, ICT, facilitair management en interne en externe communicatie tot de mogelijkheden behoren.

Projecten en acties 2015

Project: Ontwikkelen gemeenschappelijke visie

Het programma wordt aangestuurd door een gezamenlijk aansturingscomité van nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV. Een eerste stap is het bekomen van een duidelijk transitietraject voor de uitvoering. In 2015 worden de visies van beide entiteiten op elkaar afgestemd en gekozen voor een duidelijke, gemeenschappelijke visie. Aansluitend wordt een keuze gemaakt over de prioritair gemeenschappelijk op te nemen MOD-subdomeinen en de verdere praktische uitwerking daarvan. Daarnaast blijft er aandacht voor eventuele quick-wins.

Tegen het einde van de regeerperiode mag het aantal MOD-functies bij de Vlaamse overheid nog maximaal 6% bedragen van het totaal aantal personeelsleden. Dit wordt voor nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV vertaald in een indicator, te realiseren tegen 31/12/2019, waarbij vertrokken wordt van de totaliteit van beide entiteiten.

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Aandeel gezamenlijke MOD voor DS en W&Z	6% op 31/12/2019

Project: Uitvoeren van de afbouw- en optimalisatietrajecten uit het kerntakenplan

Om een slankere overheid te krijgen en het aantal personeelsleden verder te verminderen maakten alle entiteiten tegen 1 januari 2015 een kerntakenplan op.

In het kerntakenplan van De Scheepvaart zijn verschillende processen aangeduid als te optimaliseren of af te bouwen. Doel is om via de realisatie van de afbouw- en optimalisatietrajecten, samen met de geïntegreerde MOD-werking, de noodzakelijke besparingen te realiseren die, volgend uit het regeerakkoord, moeten leiden tot een slankere overheid. Vervangingen zullen selectief gebeuren en interne mobiliteit wordt maximaal benut. Een exact streefcijfer moet nog door de Vlaamse Regering worden bepaald.

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Aantal koppen op 31.12.2019	Streefcijfer dient nog bepaald door de Vlaamse Regering

Inzet eigen inkomsten

Om haar doelstellingen te kunnen bereiken moet nv De Scheepvaart over de nodige financiële middelen beschikken. Door de inkomsten uit eigen activiteiten op te drijven, kan de organisatie haar autofinancieringsgraad versterken en zelf borg staan voor een belangrijk deel van de werkings- en investeringskosten. Het succes wordt afgemeten aan de stijgende trend van de KPI verwerving eigen inkomsten.

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Verwerving eigen inkomsten	Stijgend

Project: Evaluatie van tarieven

Voor 2015 ligt de focus op de evaluatie van de scheepvaartrechten en waterwegenvignetten. Hiervoor wordt een studie uitgevoerd over de kosten voor het ter beschikking stellen van de waterwegen aan de diverse gebruikers en hun huidige bijdrage daaraan. Vervolgens wordt bekeken hoe de tarieven en aanrekening optimaal afgestemd worden in toepassing van de Europese richtlijn in verband met kostenterugwinning van waterdiensten.

De nodige afstemming met Waterwegen en Zeekanaal NV zal gebeuren. Op basis van de evaluatie kan de raad van bestuur beslissen om de tarieven aan te passen.

Investeringsprogramma

Het door de minister goedgekeurde investeringsprogramma is determinerend voor de prioriteiten van nv De Scheepvaart. nv De Scheepvaart engageert zich om het ontwerp van investeringsprogramma voor het jaar X+1 uiterlijk op 1 november van het jaar X aan de minister te bezorgen. Uiterlijk op 15 januari van het jaar X+1 legt nv De Scheepvaart een aangepast ontwerp van investeringsprogramma voor aan de minister, rekening houdend met de gerealiseerde vastleggingen van het investeringsprogramma van het jaar X.

De realisatie ervan wordt o.m. opgevolgd via de indicator vastleggingsgraad.

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Vastleggingsgraad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 10% vastgelegd op 31/03 ▪ 30% vastgelegd op 30/06 ▪ 60% vastgelegd op 30/09 ▪ 100% vastgelegd op 31/12

OD 3.2. Duurzaam en innovatief aanbesteden, correct financieel beheer (OD34 van de BN)

Project: Innovatief aanbesteden

De mogelijkheden die geboden worden via e-procurement worden maximaal benut. Door te werken met meer uniforme typebestekken en gezamenlijke aanbestedingen via eDelta kunnen efficiëntiewinsten worden geboekt. Het opvolgen van de mogelijkheden van e-invoicing kan ook bijdragen aan het onderstaande project binnen deze beleidsdoelstelling voor het onderdeel tijdige betaling.

Project: Verbeteren volledige en tijdige inning en betaling van facturen

Om de inkomsten- en uitgavenstromen nog beter te beheersen, worden de processen van inning en betaling van facturen onderzocht. De vastgestelde verbeterpunten zullen in 2015 geïmplementeerd worden.

OD 3.3. De bevoegdheden uit de 6de staatshervorming worden in een Vlaams reglementair kader gegoten (SD9 – OD35 van de BN)

Met de zesde staatshervorming krijgen de gewesten een pakket bijkomende bevoegdheden. De gewesten zijn inzake binnenvaart sinds 1 juli 2014 verantwoordelijk voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, de regels van politie over het verkeer op de waterwegen, de veiligheid van binnenvaartuigen en estuaire schepen en de bemanningsvoorschriften. Deze bijkomende bevoegdheden verhogen de homogeniteit van de Vlaamse bevoegdheid inzake waterwegen en binnenvaart.

Acties en projecten 2015

Het Enig Plan en Informatiecentrum (EPIC) en het binnenvaartloket werden overgedragen aan nv De Scheepvaart. Ze worden in 2015 samengevoegd tot één loket, dat instaat voor meetbrieven,

certificaten, unieke scheepsidentificatienummers, dienstboekjes, vaartijdenboeken, enzovoort. Dit loket wordt ingericht en vanaf 2015 uitgbaat in het districtsgebouw in Schoten.

Project: aanpassen reglementering

Bij het invullen van deze nieuwe bevoegdheden worden klantgerichtheid en kostenefficiëntie centraal gesteld. Daarnaast is een volwaardige vertegenwoordiging van Vlaanderen op de verschillende relevante internationale fora essentieel. Het gaat daarbij onder meer over de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, UNECE en de EU. De implementatie zal gebeuren in samenwerking met Waterwegen en Zeekanaal NV en in overleg met de andere gewesten en de federale overheid.

Om te komen tot een moderne, toekomstgerichte binnenvaartreglementering zal het Scheepvaartdecreet deze legislatuur in werking treden. Dit decreet heeft als doel:

- de Vlaamse bevoegdheden inzake binnenvaart en waterwegen decretaal te verankeren;
- een kader voor de omzetting van EU-regelgeving inzake binnenvaart en waterwegen te bieden;
- de berichten aan de schipperij met een permanent karakter om te zetten in regelgeving;
- de Vlaamse regelgeving in overeenstemming met de internationale normen te brengen.

Alle regelgeving met betrekking tot binnenvaart en waterwegen zal op een gestructureerde wijze opgenomen worden in een compendium. nv De Scheepvaart zal hieraan zijn volle medewerking verlenen samen met de andere betrokken entiteiten uit het beleidsdomein, waarbij het departement als trekker optreedt.

In 2015 wordt verder gewerkt aan de implementatie van de ADN-regelgeving.

B. Organisatiebeheersing, welzijn en diversiteit

B.1 Programma Organisatiebeheersing

Het programma organisatiebeheersing heeft tot doel om de bedrijfsvoering van nv De Scheepvaart afgestemd te houden op de maatschappelijke noden, organisatiedoelstellingen en de daaraan verbonden risico's. Het omvat verbeteringsprojecten en zowel interne als externe evaluaties.

Het doel van een goede organisatiebeheersing is het bekomen van effectieve, efficiënte, kwalitatieve en integere overheidsorganisaties. De focus ligt op de sturende en ondersteunende processen die een optimaal kader moeten vormen voor het realiseren van de kernopdrachten van de organisatie. Het succes van een goede organisatiebeheersing zit in maatwerk. Dit vergt dat op geregelde tijdstippen een evaluatie gemaakt wordt van de aangepastheid en goede werking van de organisatiebeheersing bij nv De Scheepvaart. Deze evaluatie dient intern, door nv De Scheepvaart zelf te gebeuren op continue wijze. Ad hoc kan een evaluatie van (onderdelen van) de organisatiebeheersing door externe audit- of controleactoren gebeuren. Hierbij wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met het single auditprincipe. De verbeterpunten die uit de zelfevaluatie en audits volgen moeten geïmplementeerd worden. Dit vertaalt zich in projecten die in deze strategische doelstelling passen.

Project: Risicomanagement en evaluatie organisatiebeheersing

nv De Scheepvaart wil haar risico's in kaart brengen om maatwerk te bekomen in haar organisatiebeheersing. Vertrekkende van de doelstellingen en opdrachten van de organisatie moet bepaald worden wat de risico's, inclusief opportuniteiten, zijn en hoe deze momenteel beheerst worden. Waar de beheersingsgraad onvoldoende is, moeten maatregelen ter versterking ingevoerd worden. Risicomanagement is een permanent proces.

Via een regelmatige zelfevaluatie (5-jaarcyclus, met jaarlijkse uitdieping van minstens 2 thema's) maakt nv De Scheepvaart een inschatting van de maturiteitsgraad en formuleert eventuele verbeterpunten. De prioriteiten voor 2015 zijn als project onder dit programma opgenomen.

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Evolutie maturiteitsgraad	Niveau 3 voor alle thema's

Project: Realiseren van auditaanbevelingen

De goede werking van de interne controle/organisatiebeheersing bij nv De Scheepvaart wordt ook geëvalueerd middels auditopdrachten. Dit kunnen zelf geïnitieerde auditopdrachten zijn of auditopdrachten uitgevoerd door externe audit- en controleorganen. nv De Scheepvaart wil maximaal gebruik maken van deze aangereikte verbeteropportuniteiten en streeft naar een realisatiegraad van 80% van de aanvaarde aanbevelingen.

Verscheidene van de projecten onder deze strategische doelstelling zijn gekoppeld aan de diverse aanbevelingen. Het gaat onder meer om het optimaliseren van de analytische boekhouding, projectmanagement, informatieveiligheid en risicomanagement. Dit zijn dan acties i.k.v. dit project.

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Realisatiegraad aanbevelingen eigen audits	80%
Realisatiegraad aanbevelingen bedrijfsrevisor	80%
Realisatiegraad aanbevelingen Audit Vlaanderen	80%
Realisatiegraad aanbevelingen Rekenhof	80%

Project: Optimaliseren van de bestaande analytische boekhouding en invoeren van budgethouderschap

Dit project heeft tot doel om meer inzicht te geven aan management en bestuur in de kostenstructuur van de dienstverlening, de producten en processen van nv De Scheepvaart en waar mogelijk te benchmarken. Daarnaast moet de analytische boekhouding ook de kosten-batenanalyses faciliteren van de beleidsbeslissingen. Het invoeren van budgethouderschap moet leiden tot een verdere delegatie en responsabilisering met kortere beslissingslijnen en doorlooptijden in de dossierbehandeling tot gevolg. Het project wordt aangevat in 2015 en is deels afhankelijk van het project voor de geïntegreerde MOD. De nodige afstemming met Waterwegen en Zeekanaal NV zal gebeuren.

Project: Centralisatie van diensten van het 4de district door nieuwbouw van duurzaam districtsgebouw

Via de bouw van een nieuw duurzaam districtsgebouw worden de huidig verspreide en slecht ondergebrachte diensten samengebracht op één werkplek. Dit moet leiden tot een meer planmatige en efficiënte werking van regies en toezichtspersoneel, verbeterde werkomstandigheden en zuinig verbruik van energie. Het gebouw moet in 2016 opgeleverd worden.

Project: Uitrol track and trace (T&T)

nv De Scheepvaart beschikt over een uitgebreid gamma van materieel dat dagdagelijks wordt ingezet over de afdelingen en districtsgrenzen heen. Het beheren, reserveren en zo efficiënt mogelijk inzetten van dit materieel is een belangrijke opdracht. Vandaag bestaat er geen real-time overzicht van waar welk materieel gestald staat of aan het werk is. Het invoeren van een track and trace systeem biedt de mogelijkheid om via een real-time overzicht materieel efficiënt in te zetten. Tevens biedt T&T vele mogelijkheden om via uitgebreide rapportering het materieel optimaal te beheren. Via registratie van draaiuren, afstanden, snelheden e.d. kunnen onderhoudsmomenten exact ingepland worden. Daarnaast biedt het systeem extra slagkracht om bij ontvreemding of oneigenlijk gebruik opsporing te vereenvoudigen.

De eerste installatie van een T&T systeem is uitgevoerd. Zaak wordt om dit in 2015 in gebruik te nemen en een uitgebreid beheerssysteem op te zetten zodat al het materieel optimaal wordt ingezet, onderhouden en beveiligd.

Project: Actualiseren van het communicatie-, informatie- en informatieveiligheidsbeleid

Informatie is een cruciaal bedrijfsmiddel. Het is essentieel voor een performante organisatie om hier bewust mee om te gaan. Om dit te bewerkstelligen is het nodig het huidige informatiebeleid nog verder uit te werken en die visie te communiceren aan en zichtbaar te maken voor alle personeelsleden. Veiligheid, eigenaarschap, beschikbaarheid en toegankelijkheid zijn daarbij de sleutelwoorden. Een doelmatig intern communicatiebeleid moet betrokkenheid creëren, samenwerking stimuleren en draagvlak creëren voor doelstellingen en beslissingen.

Dit project heeft tot doel om het (interne) informatie- en communicatiebeleid en afgeleide doelstellingen te actualiseren en waar nodig bij te sturen. Het informatieveiligheidsbeleid moet ook geactualiseerd en bekrachtigd worden.

Project: Optimalisatie intranet

Dit project heeft tot doel om het bestaande intranet uit te bouwen tot een doel- en klantgericht basiskanaal waarop toegankelijke taak-, beleids- en personeelsinformatie aangeboden wordt.

Project: Beschikbaarheid en toegankelijkheid garanderen.

Voor de gebruikers van de ICT omgeving van nv De Scheepvaart is het belangrijk dat de systemen, toepassingen en informatie beschikbaar zijn op het juiste moment en op de juiste plaats. Een maximale beschikbaarheid in tijd en plaats moet dus nagestreefd worden voor de kritieke toepassingen. Een geactualiseerde bedrijfscontinuïteitsmanagement-analyse en disaster recovery plan zal voor nv De Scheepvaart uitgewerkt worden. Specifiek zal in 2015 ook een procedure voor het wijzigingsbeheer binnen ICT uitgetekend worden.

Project: Belanghebbendenanalyse

Een goede strategie is een strategie die in overleg met of met input van de belanghebbenden tot stand is gekomen. Het vergroot het vertrouwen van de belanghebbenden in de organisatie. Een organisatie die goed luistert naar haar omgeving en haar keuzes goed uitlegt, verwerft een positievere imago en kan rekenen op een groter draagvlak. nv De Scheepvaart neemt reeds actief deel aan een groot aantal overlegplatformen teneinde haar belangen te behartigen, de behoeften van haar diverse partners en belanghebbenden te kennen en de vinger aan de pols te houden om het beleid af te stemmen. Samenwerking staat daarbij voorop. Getuige daarvan zijn ook de vele samenwerkingsovereenkomsten die door de organisatie werden aangegaan. Een klantgericht en evenwichtig belanghebbendenmanagement behouden, blijft een doelstelling van nv De Scheepvaart.

Het interregionale en internationale kader wordt niet uit het oog verloren. De structurele samenwerking met Wallonië, Rijkswaterstaat en andere internationale partners worden meegenomen in de relevante projecten en initiatieven. Dit sluit aan op OD 29 uit de beleidsnota: Vlaanderen en de EU: wegen op het Europese beleid.

Met dit project wil nv De Scheepvaart het overzicht van belanghebbenden actualiseren (identificatie, impact en belang), welke relaties actueel bestaan en de noodzaak ervan, welke informatie- en communicatieacties ondernomen worden en het nut of effect ervan. nv De Scheepvaart wil haar identiteit en positionering als klantgericht en innovatief overheidsbedrijf bewaken en wil klantgericht communiceren naar de verschillende doelgroepen om de dienstverlening beter bekend te maken en het transport via de binnenvaart te promoten.

Project: Opzetten van structurele klanten- en doelgroepbevragingen

Om de verwachtingen van de belanghebbenden scherper in beeld te krijgen en actueel te houden, wordt een programma van klanten- en doelgroepbevragingen uitgewerkt met prioriteitsstelling (wie moet bevraagd worden en wanneer), frequentie en terugkoppeling van resultaten. In 2015 wordt minstens 1 doelgroepbevraging uitgevoerd.

Project: Evalueren en bijsturen klachtenprocedure

Op basis van de klachtenrapportage 2014 en de gemiddelde behandeltijd per klacht wordt in het voorjaar van 2015 een verfijnde en geoptimaliseerde procedure uitgewerkt met afspraken voor de verschillende diensten en afdelingen. De centrale databank voor klachten en meldingen wordt geëvalueerd en bijgestuurd waar nodig (voorjaar 2015).

Samen met het departement MOW wordt een rapporteringssjabloon uitgewerkt voor een uniforme klachtenrapportering, conform de aanbevelingen van de Vlaamse Ombudsdienst, binnen het departement. nv De Scheepvaart neemt hiervoor deel aan de werkgroep klachtenbehandeling (doorlopend)

B.2 HR-beleid, welzijn en diversiteit

Een doordachte HR-strategie moet nv De Scheepvaart ondersteunen in haar strategische ambities en haar efficiëntie en slagkracht versterken. De organisatie voert een geïntegreerd en duurzaam HR- en personeelsbeleid dat gericht is op de realisatie van haar strategische doelstellingen en waarin het aantrekken, ontwikkelen en behouden van het beschikbare talent centraal staat.

Project: Actualisatie HR- en personeelsbeleid met onderdelen welzijns- en diversiteitsbeleid

Het HR- en personeelsbeleid wordt geactualiseerd. De missie, visie, waarden en de strategische doelstellingen van het ondernemingsplan vormen de basis voor de op puntstelling van een afgestemd HR- en personeelsbeleid. Het HR- en personeelsbeleid omvat ook de doelstellingen m.b.t. welzijn en diversiteit. Voor de diversiteitsdoelstelling dient onderstreept te worden dat dit een continu streven betreft en geen resultaatsverbintenis.

Welzijn

nv De Scheepvaart beschikt over een globaal preventieplan 2015-2019. Dit plan is opgesteld op basis van risicoanalyses, personeelspeilingen, observaties,... waarbij werd nagegaan welke maatregelen er nodig zijn binnen de organisatie om het welzijn van de werknemers te verbeteren. Het welzijns- en preventiebeleid vertrekt vanuit de specifieke wettelijke en reglementaire bepalingen en wordt verder uitgediept in functie van de noden van de werknemers en specifieke situatie bij nv De Scheepvaart. Het jaaractieplan welzijn 2015 is hieruit afgeleid en gaat als bijlage als concretisering van de acties voor 2015.

Diversiteit

nv De Scheepvaart onderschrijft het beleid van de Vlaamse Regering inzake gelijke kansen en diversiteit en engageert zich om zich te aligneren op de streefcijfers die ook opgenomen zijn als prestatie-indicator. De acties voor 2015 spitsen zich toe op volgende punten:

- Sensibiliseren van vrouwelijke kandidaten voor de vacante N-1 functies.
- Openstellen van stageplaatsen voor personen met een arbeidshandicap.
- Werkervaringsstages (VDAB) en schoolstages openstellen voor personen van allochtone afkomst. Organiseren van vaktechnische opleidingen.
- Aandacht voor ervaring bij keuze van meter of peter bij het onthaalbeleid. Valoriseren van werkervaring werkt motiverend voor de peter/meter en stimuleert kennisoverdracht.
- 45-plussers tijdig de nodige informatie bieden betreffende de pensioenreglementering.
- Verhoogde aandacht voor de interne communicatie van diversiteit en initiatieven binnen de Vlaamse overheid.
- Maatregelen om psychosociale belasting te voorkomen

Prestatie-indicator	Streefwaarde
Diversiteit vrouwen in top- en middenkader	33%
Diversiteit personen met een migratieachtergrond	4%
Diversiteit personen met een arbeidshandicap	3%