

nv De Scheepvaart

Jaarverslag 2015



Inhoudsopgave

Voorwoord	2
Wie zijn we?	4
Organisatie en ondernemingsplan	4
Missie en visie	5
Werkingsgebied	5
Middelen	7
Trafiekcijfers	8
Wat doen we?	9
Januari: Belevingscentrum 'De Brug' in Vroenhoven opent	9
Februari: nieuwe Raad van Bestuur	11
Maart: Een schone Maas	12
April: 100 kaaimuren operationeel	13
Mei: Ecorace Challenge stimuleert innovatie in de binnenvaart	15
Juni: Europa en Vlaamse Regering investeren in verdere uitbouw Albertkanaal	18
Juli: onderhoud duwvaartsluis Wijnegem: een staaltje vakmanschap	21
Augustus: zomerbediening voor de pleziervaart	24
September: Wel-Vaart?!	25
Oktober: nieuwe vaarsnelheden voor het Albertkanaal	27
November: 20 jaar Maasafvoeroverdrag	28
December: nv De Scheepvaart neemt de KLIP	30

Voorwoord

Vlaanderen beschikt met bijna 1100 km kanalen en rivieren, na Nederland, over het dichtste waterwegennet van Europa. Dat is een belangrijke troef voor de mobiliteit. Het vervoer via de waterweg vertegenwoordigt in Vlaanderen momenteel ongeveer 11% van het ganse goederenvervoer, waarmee we in Europa, ook nu weer na Nederland, het best scoren. Het is echter onze ambitie om dat aandeel tegen 2030 te laten groeien tot meer dan 20% en zo onze wegen te ontlasten. En dat zal nodig zijn want men voorspelt een toename van het goederenvervoer tegen 2030 met meer dan 40%.

Toekomst voor de binnenvaart

Voor de Vlaamse waterwegen was 2015 een absoluut recordjaar op het vlak van containervervoer. Op het kanalenet van nv De Scheepvaart werden meer dan 436.000 containereenheden vervoerd, een nieuw recordcijfer. Dat is een stijging met 2,32% in vergelijking met 2014. In totaal werden over het Albertkanaal en de Kempense kanalen in 2015 ca. 35 miljoen ton goederen vervoerd. De tijd dat binnenvaart zich enkel leende tot vervoer van bulkgoederen is overigens lang voorbij. Sinds twee decennia zijn containerschepen op onze waterwegen een vertrouwd beeld geworden. En ook nieuwe vervoersniches zoals palletvervoer zitten in de lift.

Deze recordcijfers voor het containervervoer tonen aan dat bedrijven alsmaar meer belang hechten aan duurzame en betrouwbare mobiliteit. Onze belangrijkste uitdaging bestaat er dan ook in aan ondernemend Vlaanderen waterwegen aan te bieden die betrouwbaar zijn en die een gunstig toekomstperspectief bieden.

Betrouwbaar zijn houdt in dat we de waterwegen zelf en sluizen, bruggen en kaaimuren goed onderhouden en klantgericht bedienen.

Een gunstig toekomstperspectief houdt dan weer in dat we door te investeren er voor zorgen dat onze waterwegen klaar zijn om de groeiende volumes op te vangen.

De inspanningen van De Scheepvaart zijn allicht het meest zichtbaar op het Albertkanaal waar wij volop investeren in het verhogen van bruggen en in de verbreding van het kanaal tussen Wijnegem en Antwerpen. Twee omvangrijke investeringsprojecten die we tegen 2020 voltooid willen hebben. Twee projecten ook die de doorstroming en het rendement van de binnenvaart beduidend zullen verbeteren en zo dat toekomstperspectief mee vorm zullen geven. Europa kende in juni 2015 74 miljoen Europese subsidie toe voor de opwaardering van het Albertkanaal. Half juli werden de brugverhogingen ook erkend als PPS-project.

Met de bouw van de waterkracht- en pompinstallaties op het Albertkanaal kan nv De Scheepvaart ook de bedrijfszekerheid van de binnenvaart blijven garanderen. Het zijn schitterende voorbeelden van al onze inspanningen om economie en ecologie hand in hand te laten gaan.

Samen werken aan de toekomst

Belangrijker nog dan onze eigen investeringen is de vaststelling dat ondernemingen geloven in de toekomst van binnenvaart. Zo investeerden verschillende bedrijven de voorbije 10 jaar samen met ons in de bouw van een kaaimuur.

80% van de investering nemen wij voor onze rekening in ruil voor een engagement van het bedrijf tot het gebruik van de binnenvaart. Deze bedrijven maken een bewuste keuze voor vervoer via het water en gaan zo op een verantwoorde wijze om met mobiliteit en milieu. Deze trend kunnen we alleen maar toejuichen.

Sinds de start in 1998 zijn er 178 projecten goedgekeurd. 104 kaaimuren zijn operationeel operationeel, 59 km kaaimuren hiervan bevinden zich langs het Albertkanaal.

Samen met de privé-sector investeren wij ook in het ontwikkelen van innovatieve concepten voor pallettransport en stadsdistributie en helpen we ze in de markt te zetten.

Zo ontwikkelen we met het project Watertruck+ duwbakjes aangepast aan de beperkte afmetingen van kleine waterwegen. Met dergelijke catamarans en duwbakken kan het slinkende aantal Kempenaars en spitsen worden opgevangen en zullen

kleine waterwegen hun economisch potentieel kunnen blijven benutten. Het project kreeg hiervoor in 2015 11,5 miljoen Europese steun.

Ook de Ecorace Challenge stimuleert innovatie in de binnenvaart. Begin mei 2015 lieten vijf studententeams in het kader van deze wedstrijd hun 'boot van de toekomst' te water. Dit project 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.

Deze innovatieve concepten moeten andere ondernemingen bovendien inspireren om de 'mental shift' te maken en resoluut voor de binnenvaart te kiezen.

Promotie van de binnenvaart

De promotie van binnenvaart is essentieel. Het gaat immers om het bevorderen van het transport via de kanalen niet alleen om investeringen in kaaimuren, bruggen en sluisen. We moeten met zijn allen verder investeren in een mentaliteitswijziging. We staan voor de belangrijke opdracht om zeer bewust om te gaan met de organisatie van ons vervoer, en vooral om er de maatschappelijke gevolgen van in te schatten.

Gelukkig gebruiken al heel wat ondernemingen de binnenvaart en geloven er ook in, maar wij willen ook de non-believers overtuigen van het binnenvaartalternatief.

Eén van de grote clichés, onbekend maakt onbemind, gaat ook op voor de binnenvaart. Met de communicatiecampagne Watersnelweg willen de waterwegbeheerders en Promotie Binnenvaart Vlaanderen meer ondernemingen overtuigen van de meerwaarde die de binnenvaart hen kan bieden.

Van samenwerking tot samensmelting

In 2015 legden nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV stevige funderingen voor een sterke nieuwe vennootschap. Samen bouwen we aan een moderne, duurzame organisatie die nog jaren meekan. Getuige hiervan is de grondige aanpak van het fusietraject, de goede onderlinge verstandhouding en de vorderingen in de samenwerking. De neuzen van beide waterwegbeheerders wijzen in ieder geval al in dezelfde richting: de waterweg is de toekomst.

nv De Scheepvaart staat klaar om in 2016 samen met al onze partners en klanten nog beter alle kansen van onze kanalen te benutten. We geloven in de kracht van de waterweg, in vooruitgang via innovatie, maar ook in de toekomst van bedrijven die voor vervoer te water kiezen.



ir. Chris Danckaerts
gedelegeerd bestuurder



Frieda Brepoels
voorzitter

Wie zijn we?

Organisatie en ondernemingsplan

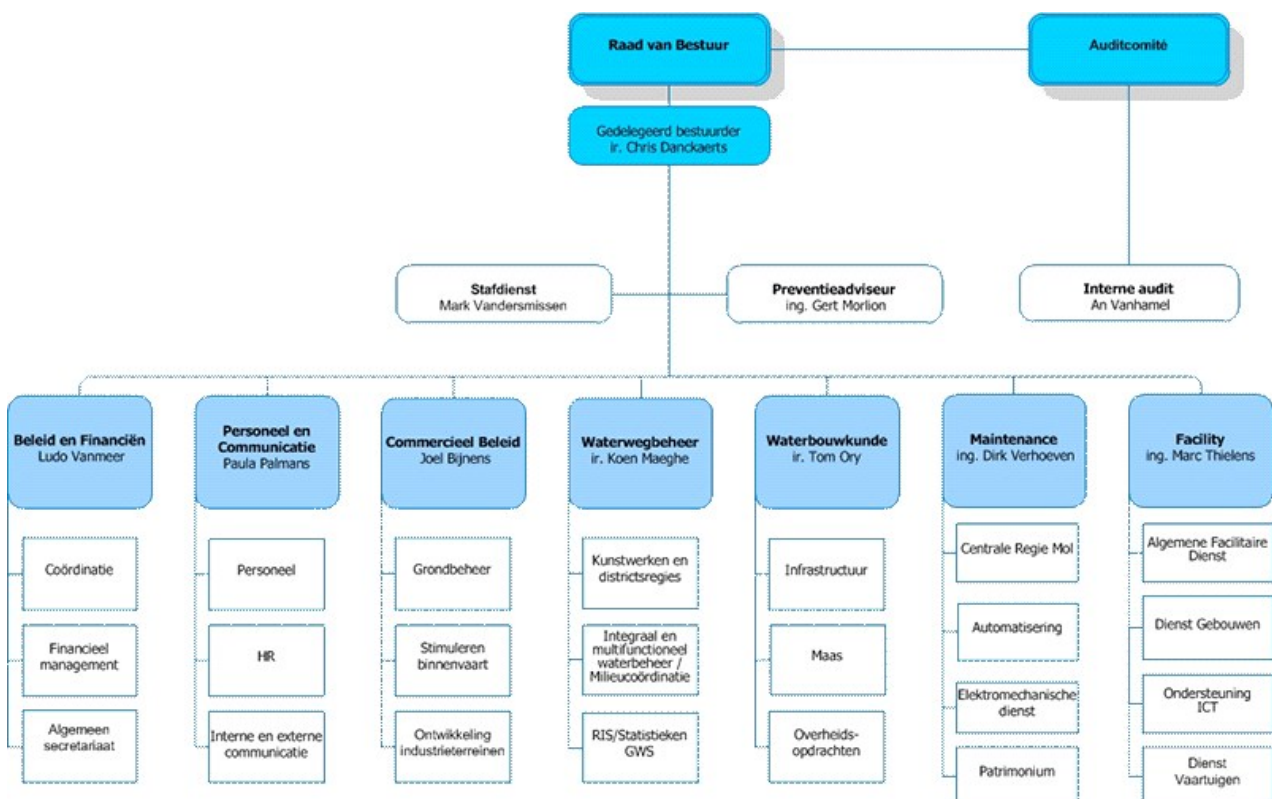
nv De Scheepvaart werd in 2004 bij decreet opgericht als naamloze vennootschap van publiek recht waarvan de aandelen volledig in handen zijn van het Vlaamse Gewest. Het agentschap ressorteert binnen de Vlaamse overheid onder het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Ben Weyts is de bevoegde minister.

1.1.1 Raad van Bestuur

nv De Scheepvaart wordt geleid door een Raad van Bestuur en een algemene directie (gedelegeerd bestuurder en afdelingen) die het dagelijks bestuur op zich neemt. Op 19 december 2014 besliste de Vlaamse Regering tot een hersamenstelling van de raad. Op 26 mei 2015 werd de nieuwe Raad van Bestuur geïnstalleerd.

1.1.2 Organogram

De managementstructuur grijpt terug naar de kern van elke organisatie: de klant en het product. De organisatiestructuur is gebaseerd op de basisprincipes efficiëntie, performantie en klantgerichtheid om zo alle taken en processen zo adequaat mogelijk uit te voeren. nv De Scheepvaart moet zoals elk ander modern bedrijf vlot kunnen inspelen op wijzigingen in de markt.



1.1.3 Ondernemingsplan

Eind april werd het ondernemingsplan voor 2015 voorgelegd aan de Raad van Bestuur en ingediend bij Inspectie van Financiën. In dit plan staat hoe nv De Scheepvaart bijdraagt aan de realisatie van het beleid van de Vlaamse Regering, zoals onder andere bepaald in het regeerakkoord en in de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken. Uiteraard houden we

daarbij rekening met ons masterplan voor de binnenvaart (Horizon 2020), het masterplan waterbeheersing en de beleidsvisie waterrecreatie.

Ons ondernemingsplan gaat ook verder dan 2015. Waar we vroeger een beheersovereenkomst voor meerdere jaren met de Vlaamse Regering afsloten, werken we vanaf nu met jaarlijkse ondernemingsplannen die verder vooruitblikken, meer bepaald naar het einde van de legislatuur in 2019. Want projecten maken vaak deel uit van programma's die enkele jaren lopen, denk maar aan de verhoging van onze bruggen over het Albertkanaal.

De strategische doelstellingen van nv De Scheepvaart steunen in het ondernemingsplan op drie pijlers:

- investeren in economie en logistiek
- investeren in een leefbaarder, gezonder en groener Vlaanderen
- investeren in de interne werking voor een slankere en wendbare overheid

Voor een verslag van enkele concrete acties en operationele projecten in 2015, zoals het groot onderhoud van de sluis van Wijnegem, Schoon Schip, de Ecorace of 10 jaar Economische Netwerk Albertkanaal, kunt u terecht in dit jaarverslag. Ons volledig ondernemingsplan kunt u hier raadplegen.

Missie en visie

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

nv De Scheepvaart hecht hierbij groot belang aan:

- klantgerichtheid;
- kwaliteit, efficiëntie en effectiviteit;
- veiligheid;
- integriteit, betrouwbaarheid en openheid.

De belangrijkste opdrachten van nv De Scheepvaart zijn:

- Een [vlot en veilig scheepvaartverkeer](#) organiseren.
- Het onderhoud van de infrastructuur en de bouw van nieuwe infrastructuur.
- Het [bevorderen van het goederenvervoer](#) via de kanalen, onder andere door het ontwikkelen, aanbieden en beheren van [watergebonden bedrijventerreinen](#).
- Het voeren van een [integraal waterbeleid](#), met aandacht voor veiligheid en milieu.
- Het bewaken van het multifunctioneel gebruik van de kanalen, met naast de focus op het goederenvervoer ook aandacht voor watervoorziening, recreatie, natuurontwikkeling en [productie van groene energie](#).

nv De Scheepvaart positioneert zich als klantgerichte en [innovatieve waterwegbeheerder](#). De belangrijkste externe klanten zijn de schippers en verladers, de (watergebonden) bedrijven en de recreanten. Ook de communicatie met alle mogelijke belanghebbenden zoals steden en gemeenten, de Vlaamse en andere overheden, de vakbonden, belangenorganisaties en -federaties, waterwegactoren en burgers is van cruciaal belang voor een goed functionerende organisatie.

Werkingsgebied

nv De Scheepvaart beheert het Albertkanaal, en de kanalen ten noorden ervan: de Zuid-Willemsvaart, het kanaal Bocholt-Herentals, het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten, het kanaal Briegden-Neerharen, het kanaal naar Beverlo, het kanaal Dessel-Kwaadmechelen en de Schelde-Rijnverbinding.

Daarnaast staat nv De Scheepvaart, samen met de Nederlandse waterwegbeheerder Rijkswaterstaat, in voor het beheer van de Gemeenschappelijke Maas.



Middelen

1.4.1 Personeel

Een waterwegbeheerder is meer dan de optelsom van zijn infrastructuur en zijn klanten: kanalen, sluisen, bruggen, schippers, bedrijven, recreanten... Een organisatie met een economische spilfunctie dankt haar duurzaam succes niet alleen aan haar innovatiedrang en toekomstgerichtheid. Bij die succesfactoren komt ook nog de toewijding en motivatie van het personeel. Klantgerichtheid, kwaliteit, efficiëntie, betrouwbaarheid en openheid zijn fundamenten die pas echt vorm en gestalte krijgen met geëngageerde medewerkers.

Het personeelsplan werd maandelijks opgevolgd en ingevuld aan de hand van het wervings- en bevorderingsplan 2015.

nv De Scheepvaart staat voor verschillende uitdagingen. Het wegwerken van een aantal belangrijke knelpunten in het waterwegennet en het moderniseren van de infrastructuur vragen om aangepaste werkprocessen. Het spanningsveld tussen beleidsdoelstellingen, personeelsbehoeften en personeelskosten wordt steeds groter door de budgettaire krapte en verdere beperkingen in globale personeelsaantallen en in het aantal ondersteunende functies.

Een sterke ploeg gaande van ingenieurs, sluiswachters, onderhoudspersoneel, administratieve tot commerciële medewerkers ijvert dagelijks voor de uitbouw van een klantgericht, daadkrachtig en efficiënt bedrijf. Het aantal voltijds tewerkgestelde personeelsleden daalde in 2015 van 548,68 naar 538,96. Het statutair personeel blijft ruimschoots in de meerderheid: op 31 december 2015 waren er 508 personeelsleden vast benoemd. Op het einde van het jaar waren er in totaal 570 personeelsleden, waarvan 14,91% vrouwen.

Wat betreft de kansengroepen scoort nv De Scheepvaart:

- Personen met een migratieachtergrond 1,9 %
- Personen met arbeidshandicap 3,86 %
- Vrouwen op N-1 niveau 14 %
- Kortgeschoolden (niveau D) 62,63 %
- Ervaren werknemers (>45) 53,15 %

In 2015 volgden 287 personeelsleden een opleiding in het kader van hun job. In overleg met het management wordt nagegaan waar zich in functie van de nieuwe uitdagingen en opdrachten vormingsbehoeften situeren.

1.4.2 Financiële middelen

nv De Scheepvaart realiseert eigen inkomsten uit de exploitatie van de beheerde kanalen en de watergebonden industrieterreinen: scheepvaartrechten, concessievergoedingen, verkoopopbrengsten van water, retributies en diverse verkopen. Niettemin volstaan deze eigen inkomsten niet om de uitgebreide opdrachten van de vennootschap te kunnen financieren. nv De Scheepvaart moet daarom jaarlijks een beroep doen op een dotatie van de Vlaamse overheid.

De operationele kosten omvatten voornamelijk personeelskosten voor een totaal van 570 medewerkers. De werkingskosten bestaan in hoofdzaak uit uitgaven voor onderhoudsmaterialen en -materieel, energiekosten en kantoorkosten.

Dankzij een gunstige evolutie van de ontvangsten en een zuinig beleid, boekte nv De Scheepvaart in 2015 een winst van 1.146.259,39 euro. De balans geeft een getrouw beeld van het vermogen van de vennootschap op 31 december 2015.

Hierin weegt uiteraard de waarde van het onroerend patrimonium en de infrastructuurinvesteringen zwaar door. Deze werken worden grotendeels gefinancierd met kapitaalsubsidies door de Vlaamse Regering. In 2015 werd hiervoor 54.160.000 euro aan nv De Scheepvaart toegekend.

Verder besparen

De Vlaamse Regering koos in het regeerakkoord 2014-2019 voor een slankere, meer performante overheid die de haar middelen doelgericht en efficiënt wil inzetten. Concreet betekent dit dat ook nv De Scheepvaart haar duit in het zakje doet en verder bespaart op personeelsaantallen en financiële middelen.

De besparingsdoelstelling die we tegen 2019 moeten realiseren, is tweeledig:

- een vermindering van het personeelsbestand, met 11,1%, concreet zijn dat 65 mensen minder;
- en een financiële besparing in overeenstemming met de vermindering van het aantal personeelsleden.

Medio 2014 telde nv De Scheepvaart 588 personeelsleden. Eind 2015 waren er 570. Deze afslanking wordt gerealiseerd met een zeer selectief vervangingsbeleid wanneer mensen de organisatie verlaten. Er is dus geen sprake van ontslagen.

Trafiেকcijfers

1.5.1 Containertrafiেক blijft stijgen op Vlaamse waterwegen

Voor de Vlaamse waterwegen was 2015 een absoluut recordjaar op het vlak van containervervoer met ruim 686.000 vervoerde eenheden, een toename met 2,3 procent ten opzichte van 2014. De vervoerde globale tonnage bleef met 67 miljoen ton vrijwel op hetzelfde peil als vorig jaar.

Het containervervoer op de binnenwateren neemt alsmaar toe. In 2015 werden 686.000 TEU (Twenty feet Equivalent Unit) vervoerd over de Vlaamse kanalen en bevaarbare rivieren. Dit is 52.000 TEU (2,3%) meer dan in 2014.

Op het kanalenet van nv De Scheepvaart werden meer dan 436.000 containereenheden vervoerd, een nieuw recordcijfer. Dit is een stijging met 2,32% in vergelijking met 2014. In totaal werden over het Albertkanaal en de Kempense kanalen in 2015 ca. 35 miljoen ton goederen vervoerd.

De recordcijfers voor het containervervoer tonen aan dat bedrijven alsmaar meer belang hechten aan duurzame en betrouwbare mobiliteit. Met de opwaardering van het Albertkanaal willen we deze evolutie nog versterken. Dankzij de Europese subsidies kunnen we de projecten van de verruiming van het Albertkanaal tussen Antwerpen en Wijnegem en voor het verhogen van de bruggen tot 9,10 meter versneld uitvoeren. Onze ambitie blijft om tegen 2020 beide projecten te voltooien waardoor het Albertkanaal nog meer mogelijkheden zal bieden voor ondernemers. Ook de verdere uitbouw van het Economisch Netwerkwerk Albertkanaal zal resulteren in heel wat toegevoegde waarde voor Vlaanderen. Er komt zo ruimte voor meer watergebonden activiteiten en voor tewerkstelling.

Wat doen we?

Januari: Belevingscentrum 'De Brug' in Vroenhoven opent

Donderdag 8 januari openden Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, Willy Claes, uittredend voorzitter nv De Scheepvaart, Igor Philtjens, gedeputeerde van Toerisme, Erfgoed en Monumentenzorg, Mark Vos, burgemeester van Riemst en ir. Chris Danckaerts, gedelegeerd bestuurder van nv De Scheepvaart in Vroenhoven het gloednieuwe belevingscentrum over WO II en de binnenvaart.

Een uniek belevingscentrum

De brug over het Albertkanaal in Vroenhoven is een bijzondere plaats. Er komen twee verhalen samen: het begin van de Tweede Wereldoorlog en de wereld van kanalen en binnenvaart. Het belevingscentrum 'De Brug' brengt dit op een innovatieve, boeiende en interactieve manier.

De bezoeker maakt in het belevingscentrum De Brug kennis met de wereld van de moderne binnenvaart en stelt zo vast dat deze de concurrentie met de andere vervoersmodi kan aangaan en voortreffelijk scoort op het vlak van milieuvriendelijkheid en betrouwbaarheid.

Het richt zich tot verschillende doelgroepen: het grote publiek, scholen, verenigingen en socio-culturele organisaties, bedrijven en de bedrijfsleiders.

Het belevingscentrum is een nieuwe toeristische aantrekkingspool, en toerisme is een groeimotor voor de hele economie. Zo wordt de economische waarde van de brug versterkt met een nieuwe dimensie.

De Brug biedt ook de nodige faciliteiten voor de organisatie van evenementen. De locatie biedt heel wat mogelijkheden voor activiteiten. Het unieke outdoor auditorium is dan weer een mooie locatie voor muziek- en theatervoorstellingen en andere evenementen. Al dan niet in combinatie met de diverse cateringfaciliteiten.

11.000 x De Brug

Het belevingscentrum 'De Brug' heeft er een meer dan behoorlijk eerste jaar op zitten. In 2015 kwamen 11.000 bezoekers langs in 'De Brug'. Uit de cijfers blijkt dat het vooral individuele bezoekers en groepen met gids zijn die 'De Brug' een bezoekje waard vinden. Scholen en kinderen kunnen nog een duwtje in de rug gebruiken.

11.000 is een mooi begin, maar alles kan beter. Omdat we vaststellen dat campagnes in de media hun effect hebben op de bezoekersaantallen, voorzien we ook in 2016 een uitgebreide mediacampagne, met nieuwe beelden.



Watersnelweg

De Vlaamse overheid zet meer dan ooit in op het stimuleren van de binnenvaart. Met de promotiecampagne 'Watersnelweg' willen de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen, nv De Scheepvaart, Waterwegen en Zeekanaal NV en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken meer ondernemingen overtuigen van de meerwaarde die de binnenvaart hen kan bieden. Het opzet is het aandeel binnenvaart in het totale vervoersgebeuren doen stijgen.

In 2015 zijn er verschillende communicatiedragers ontwikkeld en werden er infosessies georganiseerd. Binnenvaartklanten hebben via grote banners kenbaar gemaakt dat ze gebruiker zijn van de waterweg. Reportages op kanaal Z met getuigenissen van gebruikers van de waterweg moeten andere bedrijven over de streep trekken. De campagne wordt ondersteund via www.watersnelweg.be, een facebookpagina en een twitteraccount. Tijdens de viering van de 100ste kaaimuur is Watersnelweg extra in de kijker gezet. ook het Limburgse festival Pukkelpop maakte in 2015 gebruik van de waterweg voor het transport van de backstagevoorzieningen.

Februari: nieuwe Raad van Bestuur

Op 26 februari 2015 verwelkomde nv De Scheepvaart de heer Ben Weyts, Minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn. Na een voorstelling van de dienstverlening en een kort bezoek aan de RIS-diensten (River Information Services) installeerde de minister officieel de nieuwe Raad van Bestuur, die enkele weken eerder benoemd werd door de Vlaamse Regering.

De nieuwe Raad van Bestuur is als volgt samengesteld:

Voorzitter: Frieda Brepoels
Ondervoorzitter: Leo Delcroix
Bestuurders: ir. Chris Danckaerts, Nadia Bos, Eddy Bruyninckx, Gisèle Buelens, Luc Cardinaels, Willy Claes, ir. Leo Clinckers, Marleen Evenepoel, Guido Hermans, Johan Sauwens, Joeri Tielemans, Francis Wanten, Carmen Willems, Lut Wyers
Regeringsafgevaardigden: Krista Maes (Mobiliteit en Openbare Werken), Johan Vanschoenwinkel (Financiën en Begroting)
Secretaris: Ludo Vanmeer



Onderschrift groepsfoto: Vlnr: L. Delcroix, K. Maes, F. Brepoels, N. Bos, J. Tielemans, minister Weyts, G. Hermans, ir. C. Danckaerts, C. Willems, L. Vanmeer, W. Claes, J. Sauwens, L. Wyers, J. Vanschoenwinkel en L. Cardinaels (niet op de foto: E. Bruyninckx, G. Buelens, ir. L. Clinckers, M. Evenepoel en F. Wanten)

Maart: Een schone Maas

De Grensmaas vormt over meer dan 55 km de grens tussen Vlaanderen en Nederland, en wordt door beide landen samen beheerd. Er wordt informatie uitgewisseld, er werd een gezamenlijke visie opgesteld, maatregelen worden samen uitgewerkt, infrastructuurwerken worden afgestemd uitgevoerd en de impact op de beide oevers wordt samen onderzocht en uitgewisseld. Maatregelen in Vlaanderen hebben dan ook steeds een impact in Nederland, en omgekeerd. Dagelijkse samenwerking tussen deze twee regio's maakt van de Grensmaas een 'Gemeenschappelijke Maas'.

Op 20 maart 2015 organiseerden nv De Scheepvaart en Rijkswaterstaat in Herbricht (Lanaken) een internationale opruimactie. Medewerkers van nv De Scheepvaart (B), Rijkswaterstaat (NL) en partners in het project 'Schone Maas' ruimden samen 5 m³ zwerfvuil op. Ook in de andere districten werden de krachten gebundeld en ging nv De Scheepvaart volop ten aanval tegen afval langs de oevers van de kanalen.

De Maas voert elk jaar met hoogwater veel zwerfvuil aan. Nadat het water is gezakt, blijft veel afval achter op de oevers van de Maas en haar zijrivieren in Wallonië, Vlaanderen en in Nederland. Plastic zakjes, drinkflesjes maar ook piepschuim, blikjes, spuitbussen, visnetten en zelfs stoelen worden soms tientallen kilometers door de Maas meegenomen. Maar ook bij gemiddelde afvoeren wordt veel zwerfvuil mee afgevoerd. Dit heeft gevolgen voor alle gebruikers. Jaarlijks moet veel afval langs de Maas, de beken en natuurterreinen worden verwijderd.

Dit zwerfvuil is een probleem dat zich langs beide oevers stelt. nv De Scheepvaart werkt daarom al enkele jaren samen met onder meer Rijkswaterstaat uit Nederland. Om deze internationale samenwerking te ondersteunen zijn ongeveer 50 medewerkers van Belgische en Nederlandse organisaties in het gebied aan de slag gegaan.

Afvalstraatjes

We zijn met velen, en iedereen produceert afval. Waar we ook zijn, dus ook op het water. Als we onze omgeving en het milieu leefbaar willen houden, dan moeten we ons afval goed gesorteerd aanbieden. Daarnaast is afval een belangrijke grondstof geworden. Hoe beter het afval aangeboden wordt, hoe beter het gerecycleerd kan worden in nieuwe producten.

Daarom heeft nv De Scheepvaart op vier sluizencomplexen (Hasselt, Ham, Olen en Wijnegem) een milieustraat laten installeren. Daarnaast is ook een sorteergids ontwikkeld voor de schippers.



April: 100 kaaimuren operationeel

Tot 28 april 2015 waren het er nog 99. Maar die dag werd de 100ste kaaimuur in Vlaanderen officieel geopend bij Betonfabriek Coeck in Niel. Samen met de betrokken kaaimuurhouders werden 100 ballonnen de lucht in gelaten. Een symbolische stunt om de visie en ondernemingslust van alle bedrijven te onderstrepen die hebben gekozen voor een modal shift van het wegvervoer naar de binnenvaart.

De officiële opening van de 100e kaaimuur was een evenement in het kader van de promotiecampagne [Watersnelweg](#), een initiatief van Promotie Binnenvaart Vlaanderen vzw, nv De Scheepvaart, Waterwegen en Zeekanaal NV en het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Samen bundelen ze de krachten om de binnenvaart nog sterker op de logistieke kaart te zetten en het aandeel binnenvaart in het totale vervoersgebeuren te doen stijgen.

Samenwerking overheid en bedrijfswereld

De Vlaamse overheid wil bedrijven ertoe aanzetten bij het vervoer van hun goederen zoveel mogelijk te kiezen voor de binnenvaart als transportmiddel. Maar liefst 80% van de Vlaamse bedrijven ligt op minder dan 10 kilometer van een bevaarbare waterweg. Ondernemingen die interesse hebben om over te schakelen op vervoer via het water kunnen bij de waterwegbeheerders. De aanleg van een kaaimuur kan worden gerealiseerd via een publiek-private samenwerking (PPS) tussen de waterwegbeheerder en een privépartner. Als het bedrijf aan de voorwaarden voldoet, nemen de waterwegbeheerders 80% van de kosten voor de aanleg van de kaaimuur voor hun rekening. De resterende 20% is voor rekening van de privépartner die zich ertoe verplicht de installatie minstens tien jaar uit te baten.

Het PPS-systeem bestaat al sinds 1998. Sindsdien zijn er 178 projecten goedgekeurd, waarvan er nu dus 100 afgewerkt zijn.

Minder vrachtwagenritten

Kaaimuren zijn de link tussen bedrijven en de binnenvaart. Dankzij kaaimuren wordt vervoer via de binnenvaart mogelijk en krijgen bedrijven de kans om hun transport van de weg te verschuiven naar de waterweg. Vorig jaar konden er door die kaaimuren 930.000 vrachtwagenritten over de weg vermeden worden. Zo bieden we een positief alternatief voor de files in Vlaanderen.

10 jaar Economisch Netwerk Albertkanaal

Het Albertkanaal is een industriële slagader van Vlaanderen. Het overgrote deel van de trafieken komen van, of zijn bestemd voor de haven van Antwerpen of Luik. In combinatie met de E313 is deze omgeving bij uitstek geschikt voor regionale bedrijventerreinen. Om ondernemingen ruimte te bieden langs het Albertkanaal zette de Vlaamse Regering in 2004 het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) op.

Het ENA voorziet verschillende nieuwe inplantingsplaatsen voor nieuwe bedrijventerreinen, met bijhorende **kaaimuren**. Tien jaar later worden de inspanningen zichtbaar op het terrein en is het grootste deel van het actieprogramma gerealiseerd. En de toekomst brengt nog steeds nieuwe uitdagingen, denk maar aan de recente sluiting van Ford Genk, waarbij nv De Scheepvaart een actieve rol zal spelen in de herbestemming van de terreinen.

Eén zaak staat vast, ook in het toekomstig beleid zal het Economisch Netwerk Albertkanaal een belangrijke plaats innemen. Daarom beslist besliste de Vlaamse Regering op 17 juli 2015 over de verdere aanpak en de lopende acties in het uitvoeringsprogramma voor het ENA. Hiermee is een aanzet gegeven om de huidige werking verder te zetten en actief te gaan werken aan een nieuw aanbod.

Hiermee kan het Albertkanaal nog sterker worden ingezet voor het vervoer van goederen over de waterweg wat de modal shift naar de waterweg enkel ten goede zal komen. De verdere uitbouw van het ENA zal resulteren in heel wat toegevoegde waarde voor Vlaanderen. Daardoor kan de bestaande werkgelegenheid behouden blijven en kunnen nieuwe jobs gecreëerd worden.

Meer informatie: [Economisch Netwerk Albertkanaal](#)

Nieuw bedrijventerrein in Ham-Zwartenhoek

Het ENA bedrijventerrein in Ham-Zwartenhoek heeft een oppervlakte van 90ha. De eerste fase van de ontwikkeling van dit strategische bedrijventerrein werd eind 2015 afgerond. Dit terrein is deels ingenomen door Nike die hier een nieuw distributiecentrum bouwde (ca. 32 ha). De samenwerking met Nike (ELC) levert 500 bijkomende tewerkstellingsplaatsen. De aan- en afvoer van de Nike-producten loopt hoofdzakelijk via de binnenvaart (15.000 containers). Dat zijn 14.000 vrachtwagenritten die niet over onze snelwegen moeten. Nike start deze nieuwe vestiging op in de loop van 2016.

Het Agentschap Wegen en Verkeer Limburg heeft een nieuwe ontsluitingsweg met bijhorende riolering en nutsvoorzieningen aangelegd, die de Nikelaan verbindt met het op- en afrittencomplex Ham. nv De Scheepvaart voorzag daarop aantakend een insteekweg voor de ontsluiting van het bedrijventerrein. Deze weg is eind november 2015 in gebruik genomen.

In 2016 wordt gestart met de tweede en laatste fase van de ontwikkeling. Deze fase omvat de ophoging van de watergebonden overslagzone met meer dan 200.000m³ grond en de aanleg van dienstwegen, fietsverbindingen en een bijkomende riolering naar het nieuwe districtsgebouw voor nv De Scheepvaart.



Mei: Ecorace Challenge stimuleert innovatie in de binnenvaart

De waterwegbeheerders nv De Scheepvaart en nv Waterwegen en Zeekanaal willen de binnenvaart promoten als een veilige, betrouwbare, duurzame, multifunctionele en milieuvriendelijke transportmodus. Vooral om dat laatste aspect in de verf te zetten, organiseerden we in 2015 de tweede editie van de [Ecorace Challenge](#).

Teams van studenten worden daarbij uitgedaagd om een ecologische boot te ontwerpen en te bouwen. De studenten bouwden maandenlang aan een vaartuig dat is uitgerust met moderne technologische snufjes.

In Leopoldsburg lieten vijf studententeams op 8, 9 en 10 mei in het kader van de Ecorace Challenge hun 'boot van de toekomst' te water, vertrouwend op zonne-energie, biobrandstof of een generator.

We willen jongeren uitdagen mee te denken over duurzame manieren van varen en transport over de binnenwateren. Er was een non-cargo categorie en een cargo categorie, waarin de teams een vaste of vloeibare lading moesten transporteren.

De prijs voor de cargo-boten ging naar het Ecochallenge Team Haldis van de KU Leuven. Zij sleepten ook de prijs voor het meest innovatieve vaartuig in de wacht. De studenten slaagden erin om in hun boot zowel plaats te bieden aan vloeibare vracht, als aan droge bulk. Het Navex E-boat team van de KU Leuven won in de categorie van de non-cargo-boten.



De weg naar de sector

De bedoeling is dat de toepassingen ook de weg vinden naar de binnenvaartsector en de bedrijven. Uiteindelijk willen we met deze wedstrijd professionals die via het kanaal goederen transporteren, duurzame suggesties aanreiken die door de studenten zijn uitgetest. Heel wat bedrijven helpen al in de voorbereidingsfase mee aan de bouw van de boten.

Deze wedstrijd is een goede stimulans voor verdere innovatie in de binnenvaart. Dit initiatief zal ongetwijfeld in de toekomst leiden tot het delen van kennis en een nauwere samenwerking tussen de onderwijsinstellingen, de bedrijven en de instanties die alle dagen in de praktijk staan.



In 2016 vindt de Ecorace Challenge plaats op de Vaart in Damme.

Innovatie in de binnenvaart

De Vlaamse overheid doet belangrijke inspanningen om de modal shift van het wegvervoer naar andere transportmodi te stimuleren. Binnen de werking van nv De Scheepvaart ligt de nadruk op het verwerven van een groter marktaandeel voor de binnenvaart. We zoeken daarom voortdurend naar innovatieve vervoersconcepten en mogelijkheden voor het invoeren van nieuwe technologieën in de binnenvaart.

Binnenvaart leent zich al lang niet meer alleen tot het vervoer van bulkgoederen. Sinds twee decennia zijn containerschepen op onze waterwegen een vertrouwd beeld geworden. Met meer dan 436.000 vervoerde containereenheden noteerden we in 2015 een nieuw recordcijfer. En daar houdt het niet bij op: palletvervoer, vervoer van ondeelbare elementen, stadsdistributie, enz.

Zo wordt De Zulu, een catamaran van Blue Line Logistics, ingezet voor diverse stadsdistributieprojecten. De Zulu voert onder meer paletten met bouwmaterialen aan, die dan per vrachtwagen naar kleine werven in de stad gebracht kunnen worden.

We werken ook mee aan de ontwikkeling van innovatieve vervoersconcepten, zoals een zelfvarende duwbak voor kleine kanalen. Het Watertruck+ project, dat in 2015 11,5 miljoen euro Europese steun kreeg, werkt met een nieuw vaarconcept: een kleine duwboot met kleine duwbakken, aangepast aan de grootte van de waterweg. Verschillende studies en proefvaarten tonen aan dat dit systeem een groot potentieel heeft om het goedertransport via de kleine waterwegen te doen heropleven.

Deze innovatieve transportexperimenten zijn erg belangrijk: ze inspireren anderen om zelf ook een 'mentale switch' te maken en resoluut voor de watersnelweg te kiezen.



Minister Weyts maakt 1 miljoen euro vrij voor palletvervoer via de binnenvaart

Binnenvaart is niet enkel weggelegd voor het vervoer van bulkgoederen of containers. Ook palletgoederen kunnen via de binnenvaart hun bestemming bereiken. Om bedrijven te overtuigen deze palletstromen via de waterweg te vervoeren, werden door de Vlaams waterweg beheerders nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV in het verleden al twee projectoproepen voor de steunmaatregel 'palletvervoer via de binnenvaart' gelanceerd. Hierdoor worden nu jaarlijks ca. 165.000 ton gepalletiseerde goederen met voornamelijk bouwmaterialen via de binnenvaart vervoerd. Dit zorgt ervoor dat per jaar ca. 8.000 vrachtwagenritten op de weg worden vermeden.

Vanwege dit succes lanceerde minister Weyts een derde oproep van de maatregel om het vervoer van paletten via de binnenvaart verder te promoten. De bouwsector heeft hier al ervaring in, maar er zijn ook mogelijkheden weggelegd voor andere bedrijfssectoren zoals Fast Moving Consumer Goods (FMCG) (papier, toiletpapier, frisdrank etc.). Het voorziene steunbedrag voor deze derde oproep bedraagt 1 miljoen euro.



Pukkelpop goes binnenvaart

Netsky, Ellie Goulding, Interpol ... de artiesten van Pukkelpop 2015 konden met een gerust geweten in de artiestenlounge vertoeven: de backstageluxe, waarvoor België gekend staat in de sector, werd in augustus 2015 op ecologisch verantwoorde wijze via het Albertkanaal aangevoerd. Tegelijkertijd baanbrekend en evident, gezien de ligging nabij het Albertkanaal en het groene imago van Pukkelpop.

Het Limburgse festival sloeg voor dit project de handen in elkaar met Promotie Binnenvaart Vlaanderen, de waterwegbeheerders en CityDepot. In totaal werden 86 palletten met decoratief materiaal via de waterweg vervoerd. De palletshuttlebarge Zulu van Blue Line Logistics vertrok vanuit Niel via de **100ste kaaimuur bij Betonfabriek Coeck**. Bestemming was de kade van CityDepot, de Hasseltse stadsdistributeur die instaat voor de organisatie van het transport van de backstagevoorzieningen van Pukkelpop. Voor de laatste etappe naar de festivalweide werd een beroep gedaan op elektrisch vrachtvervoer. Deze e-trucks delen de belangrijkste troeven van de watersnelweg: lage- tot nulmissie en minimale geluidshinder - al malen de Pukkelpopbezoekers wellicht niet om een decibel meer of minder.

Pukkelpop greep met dit experiment een kans om in zee te gaan met de transportmodus van de toekomst. De palletschepen zijn een van de laatste innovaties die het aanbod van de binnenvaart verder uitbreiden. Hopelijk werkt het voorbeeld van Pukkelpop inspirerend voor andere festivals, organisaties en bedrijven. Dit was ook de uitgelezen kans om een jong publiek aan te spreken. Want de festivalgangers van nu ... zijn de beslissingsnemers van morgen.



Juni: Europa en Vlaamse Regering investeren in verdere uitbouw Albertkanaal

Eind juni besliste de Europese Commissie om in het kader van de uitbouw van het Trans-Europese Transportnetwerk ruim 74 miljoen euro Europese subsidie toe te kennen aan de opwaardering van het Albertkanaal. Europa erkent hiermee de rol van de binnenvaart in het kader van een vlotte mobiliteit en steunt daarbij het Vlaamse beleid voor de verdere uitbouw van het waterwegennetwerk.

Met bijna 40 miljoen ton vervoerde goederen per jaar is het Albertkanaal de belangrijkste waterweg in Vlaanderen. Vooral het containervervoer kende het voorbije decennium een steile opgang. In het kader van de capaciteitsverhoging van het Albertkanaal investeert nv De Scheepvaart dan ook in de verdere uitbouw van het Albertkanaal.

De verhoging van de bruggen over het Albertkanaal tot een vrije vaarhoogte van 9,10 m maakt het mogelijk om binnenschepen met vier lagen containers veilig en vlot te laten varen. Bovendien krijgt ook Short Sea Shipping op het Albertkanaal zo betere kansen en zijn er meer mogelijkheden voor het transport van grote ondeelbare stukken.



Het kanaalvak Wijnegem-Antwerpen wordt aangepast tot klasse VIb-bevaarbaarheid (bevaarbaar voor schepen tot 10.000 ton). Dit vergt investeringen in de verbreding en verdieping van het kanaal en in de aanpassing van de oevers.



Beide projecten zijn sinds een aantal jaren in volle uitvoering en nv De Scheepvaart streeft naar de voltooiing tegen 2020. Europa kende, op basis van de subsidieaanvraag van nv De Scheepvaart, ruim 74 miljoen euro Europese subsidie toe voor de verdere uitvoering van beide projecten.

De Europese Commissie waardeerde de aanvraag voor het Albertkanaal-project bijzonder hoog. Europa erkent met deze beslissing het grote belang van het Albertkanaal binnen het Europese transportnetwerk. De alsmaar groeiende mobiliteitsproblematiek op onze wegen noodzaakt Vlaanderen om voluit in te zetten op alternatieven voor het wegvervoer. Het is dan ook meer dan ooit zaak om voluit de kaart van de binnenvaart te trekken. De versnelde realisatie van de Albertkanaalwerken kunnen hiertoe in belangrijke mate bijdragen.

Half juli erkende de Vlaamse Regering de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal als PPS-project. nv De Scheepvaart heeft voor de realisatie van deze werken de nodige procedures opgestart om voor een aantal bruggen een Publiek-Private Samenwerking (PPS) op te zetten.

Van de 62 bruggen over het Albertkanaal beschikken er op dit ogenblik al 28 bruggen over een vrije hoogte van 9,10 m.

Bovendien zijn vier bruggen intussen in aanbesteding, aanbesteed of in uitvoering.

30 bruggen moeten daarna nog worden herbouwd, aangepast of opgevijseld. 15 te herbouwen bruggen worden als PPS-project uitgevoerd, de overige -bruggen worden gerealiseerd met Europese steun en reguliere investeringskredieten. nv De Scheepvaart heeft de ambitie om alle bruggen te verhogen tegen 2020.

Het PPS-project wordt uitgevoerd in twee op elkaar volgende clusters. Eerst komen de bruggen Herentals-Lier, Geel Stelen, Eindhout, Kwaadmechelen-Zwartenhoek, Stokrooi, Zutendaal en Eigenbilzen aan bod in een eerste cluster, die in het najaar 2015 op de markt wordt geplaatst. Enkele maanden later volgt dan een gelijkaardige procedure voor de bruggen Hoogmolenbrug Schoten, Oelegem II, Herentals-Herenthout, Meerhout-Vorst, Lummen, Paal-Tervant, Beringen en Kuringen.

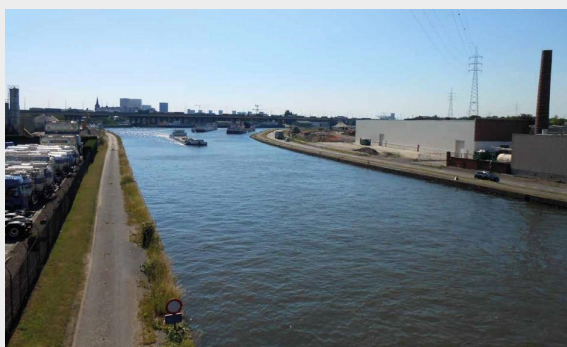


Kort door de bocht

Op het Albertkanaal wordt de bestaande Bocht van Merksem aanzienlijk verruimd om zo een belangrijk knelpunt voor de scheepvaart weg te werken. Deze ingrijpende werken worden uitgevoerd in verschillende fasen om de hinder te beperken.

De Bocht van Merksem vormt momenteel nog een groot knelpunt voor de scheepvaart op het Albertkanaal. Deze flessenhals in het kanaal zorgt voor een beperktere bevaarbaarheid en vaarsnelheid.

De werken zijn in april gestart en worden in twee fasen uitgevoerd om de overlast zoveel mogelijk te beperken. Het einde is voorzien midden 2017.



Nieuwe brug over het Albertkanaal in Olen

In mei is de nieuwe brug in Olen op haar definitieve locatie geplaatst. Eerst zijn op beide oevers landhoofden gebouwd en montagestorens geplaatst. Omdat er in de omgeving geen plaats was voor een montage terrein, is de nieuwe brug ter plaatse in fasen over het Albertkanaal gebouwd. Eerst zijn de zijdelen van het brugdek rechtstreeks van op het ponton op de tijdelijke montagestorens geplaatst. Op beide oevers werd een tijdelijke constructie gebouwd om deze brugdelen te bevestigen. Dan is het middendeel van het brugdek over het Albertkanaal geplaatst. Met behulp van twee kranen is het middendeel rechtstreeks vanop het ponton op de tijdelijke montagestorens gehesen. Het plaatsen van de brugdelen vanop een ponton op het water is een precisiewerk waarbij het ponton de hele tijd in evenwicht moet worden gehouden door het weg- en bijpompen van water in de romp van het vaartuig. Daarna is het metalen brugdek gelast en zijn er opnieuw tijdelijke montagestorens geplaatst op het brugdek om de bogen van de brug te kunnen plaatsen.

'Generieke' bruggen

nv De Scheepvaart bouwt deze brug volgens het principe van de 'generieke bruggen'. Dat betekent dat hetzelfde type van brug wordt gebruikt op de verschillende plaatsen langs het Albertkanaal waar een nieuwe brug moet komen. Dit is een besparing op de ontwerpkosten en versnelt de uitvoering van de verschillende projecten. De ontwerpers hielden hierbij rekening met het eenvoudig beheer en onderhoud, de voordelige bouw- en onderhoudskosten en de flexibiliteit.

De brug in Olen is al de vierde die volgens dit principe is gebouwd, na Oelegem (Ranst), Viersel (Zandhoven) en Meerhout. Op termijn zullen meer dan 20 bruggen volgens dit ontwerp worden gebouwd.



Kenmerken van de nieuwe brug

De nieuwe stalen boogbrug is gebouwd naast de huidige brug en ligt anderhalve meter hoger dan de oude. Er is tweemaal één rijstrook met een breedte van 3,25 meter voor gemotoriseerd verkeer en aan beide kanten van de weg een vrijliggend tweerichtingsfietspad voorzien. De combinatie van de fietspaden en verbeterde oversteekplaatsen en wegwijzers verhogen de veiligheid voor de fietsers. Ook het kanaal ter hoogte van de nieuwe brug wordt verbreed van 50 naar 86 meter.

- lengte brug: 128 meter;
- hoogte boog: 24 meter boven het wegdek;
- 960 ton staal;
- 1.450 ton gewapend beton (brugdek).

De oude brug is in het voorjaar van 2016 afgebroken.

Juli: onderhoud duwvaartsluis Wijnegem: een staaltje vakmanschap

Afgelopen zomer is de duwvaartsluis van Wijnegem drooggezet voor onderhoudswerken. Dat was de eerste droogzetting sinds de bouw in 1994. Gezien het grote belang van deze sluis voor het scheepvaartverkeer op het Albertkanaal, is het noodzakelijk dat een betrouwbare werking van de sluis blijvend gegarandeerd wordt. Vandaar dat nv De Scheepvaart een grootschalige inspectie en een uitgebreid preventief onderhoudsprogramma uitvoerde op de sluis.

Bij controle werd waterverlies vastgesteld. Na 21 jaar is dat niet abnormaal. Deze sluis is immers de drukst bevangen van ons kanaalennet. Ze is 20 meter lang, 24 meter breed en kan duwkonvoeien tot 10.000 ton verwerken. Tijdens de versassing overbruggen de schepen een hoogteverschil van bijna zes meter.



De herstellingstijd is zo kort mogelijk gehouden. Het bouwverlof was de meest aangewezen periode. Het is dan minder druk op het kanaal dan tijdens de rest van het jaar. Onderhoudswerken aan een sluis heeft alles te maken met een goede voorbereiding. Heel het proces was minutieus uitgedokterd. Op 11 juli om 6.00 uur zijn de werken gestart. Op 29 juli om 3.00 was de sluis klaar voor gebruik.



Bruggen en sluisen: veilig en bedrijfszeker

nv De Scheepvaart investeert voortdurend in de uitbouw, het onderhoud en de inspectie van haar infrastructuur, met respect voor het milieu en de omgeving.

nv De Scheepvaart beheert meer dan 170 bruggen. Tijdig onderhoud van kleine gebreken kan later zware onderhoudskosten voorkomen. Daarom zijn bruginspecties cruciaal. Alle gedetecteerde tekorten worden zo vlug mogelijk hersteld. Voor nv De Scheepvaart is dit niet alleen een kwestie van veiligheid voor alle gebruikers, maar op die manier vermijden we dat de vennootschap aansprakelijk wordt gesteld voor mogelijke schade. Ook de modale weggebruiker kan vaststellen dat de infrastructuur als een goede huisvader wordt beheerd, met een degelijke wegverharding, goede fiets- en voetpaden en mooi geschilderde brugleuningen.

Ook aan de sluisen worden onderhoudswerken uitgevoerd om de bedrijfszekerheid te garanderen. nv De Scheepvaart wil ervoor zorgen dat schepen onder alle omstandigheden vlot en veilig kunnen varen. Daarom moet het oponthoud omwille van defecten aan de sluisen zoveel mogelijk worden vermeden. Als zich toch een defect voordoet kan nv De Scheepvaart steeds rekenen op een eigen onderhoudsploeg die stand-by staat voor het oplossen van problemen.

Infotentoonstelling sluisencomplex en brug Wijnegem

Op 20 en 21 maart organiseerden nv De Scheepvaart en de gemeente Wijnegem een infotentoonstelling voor alle inwoners van de gemeente om hen persoonlijk over het onderzoek in het kader van de uitbreiding van het sluisencomplex en de brug over het Albertkanaal in Wijnegem te informeren. Dit sluisencomplex moet in de toekomst meer capaciteit bieden voor het vrachtvervoer over het Albertkanaal.

nv De Scheepvaart liet een uitgebreide studie uitvoeren waarin verschillende mogelijkheden onderzocht werden om de capaciteit van het sluisencomplex te verhogen. Dit leidde tot een heel aantal uiteenlopende oplossingsalternatieven, die zowel rekening houden met de inpassing van het sluisencomplex als met de te herbouwen brug van de Turnhoutsebaan over het Albertkanaal.

De onderzochte varianten voor het sluisencomplex gaan van een verbouwing van één van de bestaande drie sluisen tot het bouwen van een bijkomende vierde sluis en dit in combinatie met de herbouw van de brug. Een keuze van een of ander oplossingsalternatief is pas mogelijk nadat het milieueffectenonderzoek (plan-MER) en een maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) volledig afgerond zijn.



Walstroom en drinkwater in wachthaven Wijnegem

Binnenvaartondernemers kunnen sinds 6 juli terecht in de wachthaven van Wijnegem op het Albertkanaal voor de afname van walstroom en drinkwater. De binnenvaartondernemer kan hier ook zijn huishoudelijk afval afgeven in afgesloten afvalcontainers. De gebruiker moet zich registreren op www.flanderslogistics.be/walstroom. Ook de betaling gebeurt via deze applicatie. De prijs voor de elektriciteit is afgestemd met de andere walstroomlocaties in Vlaanderen. De applicatie is ook beschikbaar via de gratis Walstroom app.

Alle stroom- en waterafnamepunten zitten in afgesloten kasten. Deze kunnen geopend worden door middel van een code die de gebruiker ontvangt bij het opstarten van zijn sessie. Op deze manier zijn alle aansluitingen beschermd tegen vandalisme. De kasten zijn voorzien van verschillende soorten stekkers. Op deze manier kan iedere gebruiker geholpen worden.



Augustus: zomerbediening voor de pleziervaart

Uiteraard heeft de transportfunctie van onze kanalen een hoge prioriteit, maar de waterwegen vervullen tegenwoordig tal van functies: ze zijn ook een ecologisch waardevolle biotoop en een trekpleister voor verschillende vormen van recreatie op en langs het water.

nv De Scheepvaart geeft toerisme en recreatie langs zijn waterwegen alle kansen te geven. Jaagpaden bieden comfortabele en veilige fiets- en wandelverbinding mogelijkheden.

Ook de pleziervaart kan rekenen op onze steun. Elk jaar, tussen 1 mei en 30 september wordt een groot deel van de sluisen op de Kempense kanalen ook op zon- en feestdagen opengesteld ten behoeve van de pleziervaart. Gedurende 27 zondagen werden maar liefst 3.092 jachten geschut.

Actie Schoon Schip

nv De Scheepvaart verzekert vlot en veilig scheepvaartverkeer. Dit houdt onder meer in dat de kanaalbreedte maximaal beschikbaar moet zijn voor de scheepvaart. Daarnaast bewaken we de toepassing van het scheepvaartreglement. Dit bepaalt de tijd die schepen op een bepaalde plaats mogen stilliggen. Sommige schippers volgen deze richtlijnen niet op en blijven langdurig liggen op plaatsen waar dit niet mag. Hierdoor kunnen gevaarlijke situaties ontstaan. Tegen deze schippers ondernemen we (juridische) acties. De eigenaars krijgen daarbij voldoende tijd om hun vaartuig te verplaatsen.

Momenteel concentreren we ons op bepaalde delen van het Albertkanaal en de Zuid-Willemsvaart.

Op het Albertkanaal werden alle langdurig afgemeerde vaartuigen vanaf de Kruijningenstraat te Schoten tot aan het Straatsburgdok ondertussen verwijderd. Hierdoor zijn er geen belemmeringen meer in dit zeer druk bevaren kanaalpand.

Anderzijds stelden we ook vast dat er momenteel te weinig plaatsen beschikbaar zijn waar schepen langere tijd stil kunnen liggen. Voor hen zoeken we bijkomende ligplaatsen. We zetten dus niet alleen in op het verwijderen van schepen, maar we trachten in overleg met gemeentebesturen ook een aantal nieuwe ligplaatszones te ontwikkelen.

Op de Zuid-Willemsvaart werd de zone tussen de kleine kom en de vroegere scheepswerf in Eisdien geselecteerd voor het langdurig aanmeren van vaartuigen.

Stroomafwaarts in Bocholt, tussen de voetgangersbrug en de vroegere scheepswerf, zijn verschillende vaartuigen langdurig onvergund aangemeerd. Hier komt, in overleg met de gemeente, een nieuwe jachthaven.

Europees Natuurproject gaat van start...

nv De Scheepvaart en het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) werken binnen het Life+ project Pays Mosan samen aan het herstel van bloem- en insectenrijke graslanden op de bermen van het Albertkanaal tussen Kanne en Eigenbilzen. Toename van deze waardevolle graslandtypes in combinatie met een halfopen landschap met struweel- en boomopslag betekent extra leefgebied voor verscheidene bedreigde soorten zoals Dwergblauwtje, Klaverblauwtje, Bruin dikkopje, Boswitje en Grauwe klauwier.

Een eerste proefproject werd in oktober 2015 uitgevoerd door vzw De Winning tussen de brug van Vroenhoven en Veldwezelt. Om de graslanden in stand te houden starten we in een volgende fase van het project een behorderingsopdracht met schaapskudde op. Daarnaast voeren we een gefaseerd maaibeheer uit om verruiging tegen te gaan.

Meer weten? Surf naar www.lifepaysmosan.eu

September: Wel-Vaart?!

In 2015 stond het verbeteren van het welzijnsbeleid op de agenda. Deden we ervoor dan niets om de omstandigheden voor de personeelsleden te verbeteren? Natuurlijk wel! Maar onder het motto 'alles kan beter' hielden we een bevraging om het welzijn van onze mensen in kaart te brengen en nieuwe acties op te zetten.

De welzijnsverantwoordelijke trok de kar. Een veilige werkomgeving is bij nv De Scheepvaart prioriteit nummer één, maar minstens even belangrijk is het 'zich goed voelen' op het werk en in de job. Een aantrekkelijke werkgever biedt ook een aangename werkomgeving. Onder de noemer Wel-Vaart?! hielden we een bevraging om ervoor te zorgen dat collega's met nog meer 'goesting' naar het werk komen.

Maar liefst vier collega's op vijf omschrijven hun gezondheid als goed tot zeer goed. Toch stellen we vaak rugklachten vast. Werken op en langs de waterweg kan belastend zijn. Nadat we in 2015 het correct gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen als jaarthema onder de aandacht brachten, beslisten we om in 2016 extra in te zetten op preventie van rugproblemen bij onze mensen. Want voorkomen is dan beter dan genezen.

Iedereen heeft het tegenwoordig druk, druk, druk. De maatschappij lijkt steeds meer van ons te vragen. Ook bij nv De Scheepvaart ontkomen we niet aan stress. We moeten als organisatie wel waakzaam zijn voor deze problematiek. Daarom gaan we met risicoanalyses onderzoeken of er specifieke stressgerelateerde problemen zijn en hoe we deze kunnen voorkomen.

Wanneer we kijken naar het werk zelf, dan valt het op dat 9 op de 10 collega's tevreden is over de interne samenwerking en de onderlinge sfeer. Noem dit laatste gerust het 'Scheepvaartgevoel'. 76% geeft aan op elkaar of op de leidinggevende te kunnen rekenen als het nodig is. Daarnaast is 88% tevreden over de informatie en feedback die ze krijgen. En 8 op de 10 collega's waardeert dan weer de goede en veilige werkomstandigheden.

In vergelijking met de Vlaamse overheid is men bij nv De Scheepvaart ook meer tevreden over het opleidingsaanbod en de mogelijkheden om een andere functie te krijgen. Regelmatig overleg, goede afspraken en informatiedoorstroming, ondersteuning van leidinggevendenden, aandacht voor arbeidsveiligheid ... de huidige inspanningen op het vlak van welzijn worden gewaardeerd door de personeelsleden. De resultaten van de Wel-Vaart?!-enquête is voor nv De Scheepvaart dan ook een stimulans om niet alleen de mindere scores verbeteren, maar ook de goede rapportcijfers behouden en waar mogelijk te verbeteren.

Havenrun start loophype

Op zaterdag 12 september nam een dapper en gemotiveerd team van nv De Scheepvaart deel aan de eerste editie van de Antwerpse Havenrun. Samen met 5.000 lopers kregen ze een blik achter de schermen van de grootste haven van België tijdens een unieke looptocht van 15km.

Het parcours liep langs de imposante dokken en doorheen verschillende omliggende havenbedrijven. De wedstrijd bood de werknemers van nv De Scheepvaart dus niet alleen een uitstekende gelegenheid om hun meest sportieve beentje voor te zetten, maar het was ook een aparte manier om de klanten van de binnenvaart te bezoeken.

Met een verdienstelijke 12de plaats in het bedrijvenklassement was de loophonger nog niet gestild. In het najaar trok het team aan de kar om minder actieve collega's aan het lopen te krijgen. Met een heuse 'DS Starts to Run' worden ze klaargestoomd om de loopwedstrijd Dwars Door Hasselt in 2016 tot een goed einde te brengen.



Oktober: nieuwe vaarsnelheden voor het Albertkanaal

Het respecteren van de vaarsnelheden is belangrijk in het kader van veiligheid. Hiermee kunnen heel wat ongevallen worden vermeden. Zo beperken we ook de schade aan oevers en het is goed voor ons milieu. Bij lagere vaarsnelheden verbruiken schepen minder brandstof wat de kosten verlaagt en de CO₂-uitstoot vermindert.

De reglementering voor het Albertkanaal laat bepaalde snelheden toe naargelang de diepgang van de schepen en de vaaromstandigheden. Daarnaast worden richtlijnen gegeven om de snelheid te verminderen in bepaalde omstandigheden en om te vermijden dat de golving tegen de oever opslaat. De reglementering dateert van 1950 en is eigenlijk niet meer actueel. Sindsdien zijn zowel het kanaal als de schepen die er gebruik van maken drastisch veranderd. nv De Scheepvaart liet daarom een studie uitvoeren om na te gaan welke vaarsnelheden in de huidige omstandigheden als realistisch en veilig kunnen worden beschouwd op het Albertkanaal. Op basis daarvan zijn er aanvullende bepalingen voor de vaarsnelheden opgemaakt.

De nieuwe vaarsnelheden zijn via een ruime promotiecampagne verspreid naar de schippers met behulp van flyers en affiches in vier talen. Deze werden verdeeld via alle sluizen en de diverse digitale kanalen van nv De Scheepvaart.

River Information Services (RIS)

De binnenvaart heeft zich de voorbije jaren ontwikkeld tot een vervoermodus die gebruik maakt van de modernste technologie. De Vlaamse waterwegbeheerders nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV dragen hier in belangrijke mate toe bij en maken werk van de invoering van moderne verkeersbegeleidingssystemen voor een hogere verkeersveiligheid en dienstverlening.

De Europese Commissie besliste in 2007 om een 'River Information Services' (RIS) uit te bouwen voor alle bevaarbare waterlopen in Europa. Dit systeem moet de vlotheid en veiligheid van de binnenscheepvaart verder verhogen door in heel Europa dezelfde standaarden, informatie en dienstverlening te bieden aan de gebruikers van de waterwegen. Het Vlaamse binnenvaartinformatiesysteem voldoet volledig aan de Europese verplichtingen en standaarden.

Dit 'zenuwcentrum' monitort sinds 2009 alle waterwegen 24 uur per dag, zeven dagen per week. In 2015 kende Europa 2,17 miljoen steun toe voor de verdere uitbouw van River Information Services. Het Vlaamse binnenvaartinformatiesysteem wil met extra ontwikkelingen de veiligheid en dienstverlening op de Vlaamse waterwegen verder vorm geven.

- In 2015 zijn meer gedetailleerde iENC-kaarten voor de waterwegen van klasse IV en hoger opgesteld.
- De basisstructuur van de VisuRIS-applicatie, die alle beschikbare RIS-data integreert en gestructureerd aanbiedt aan de binnenvaartondernemers, watergebonden bedrijven en rederijen is uitgewerkt. Ook de applicatie voor RIS-medewerkers is ontwikkeld.

November: 20 jaar Maasafvoeroverdrag

Om het beschikbare Maaswater zo goed mogelijk te verdelen sloten Vlaanderen en Nederland in 1995 het Maasafvoeroverdrag. Het uitgangspunt van dit verdrag is een gelijk gebruik van water voor de economische doeleinden van beide landen en een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de Gemeenschappelijke Maas. Dit houdt in dat Vlaanderen en Nederland elk voor zich waterbesparende maatregelen moeten nemen.

Het verdrag omvat afspraken om bij watertekorten het watergebruik te beperken door waterbesparende maatregelen te treffen.

Op 23 november vierden nv De Scheepvaart en Rijkswaterstaat het 20-jarig bestaan van het Maasafvoeroverdrag tussen Vlaanderen en Nederland. Dit verdrag regelt de indeling van afvoeren. Waar elders in de wereld conflicten ontstaan over de verdeling van water, wordt hier het water in de Maas in goed overleg verdeeld tussen beide landen.

Door de overstromingen van de Maas in 1993 en 1995 en de verontrustende klimaatscenario's die op hogere rivierafvoeren wezen, ging de aandacht vroeger vooral uit naar hoogwater. Vlaanderen en Nederland voerden samen al verschillende grootschalige werken uit om de inwoners langs de oevers van de Maas goed te beschermen.

Het dringt ook steeds meer door dat ook laagwater voor ernstige problemen kan zorgen. De economische schade door laagwater kan zelfs groter zijn dan door hoogwater. Ook hier werken Vlaanderen en Nederland samen (zie ook maart).

Ambities

Het Maasafvoeroverdrag werpt al 20 jaar zijn vruchten af, maar ook voor de toekomst liggen er nog genoeg ambities. Zo gaan Vlaanderen, Wallonië en Nederland samenwerken bij de waterverdeling van 4de sluis van Ternaaien.

Het symposium was een ideale gelegenheid voor ervaringsuitwisseling en voedingsbodem om de ideeën verder te laten kiemen. Zo willen we ook tijdens de komende 20 jaar bijdragen aan het goed beheer van de Maas. Want daar draait het tenslotte om: voldoende water voor de Maas, voor het kanalennet in Nederland en in Vlaanderen, ten dienst van de economie, de natuur en de maatschappij.

Bedrijfszekerheid garanderen

Ben Weyts, minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn bezocht op 17 augustus de gecombineerde pompinstallatie-waterkrachtcentrale langs het Albertkanaal in Ham. Deze installatie laat toe bij waterschaarste het waterverbruik van het sluisencomplex met ongeveer de helft te beperken. De installatie is nu een jaar in gebruik en bewees deze zomer al haar nut.

Het Albertkanaal is, economisch gezien, een erg belangrijke waterweg, die gevoed wordt met water uit de Maas. Omdat het waterpeil daar in de zomer zakt, krijgt het kanaal ook minder aanvoer. Bovendien vloeit er, door het versassen van de schepen, nog eens veel water weg. Daarom moet nv De Scheepvaart in droge zomers soms maatregelen nemen om voldoende water te sparen, zoals het invoeren van zuinig schutten op de sluisencomplexen van het Albertkanaal, hetgeen tot wachttijden voor de beroepsvaart leidt. Tot nu toe.

Met de waterkracht- en pompinstallaties op het Albertkanaal kan nv De Scheepvaart ook de bedrijfszekerheid van de binnenvaart blijven garanderen. Het zijn schitterende voorbeelden van al onze inspanningen om economie en ecologie hand in hand te laten gaan.

In de zomer van 2015 hebben de installaties in Ham en Olen hun nut al bewezen. Ondanks het feit dat er nog maar twee installaties operationeel zijn, kon de waterschaarste toch al ingeperkt worden.

De pompen genereerden op één jaar tijd ook genoeg energie om bijna 1000 gezinnen een jaar lang van stroom te voorzien. Op die manier kan een gedeelte van de investering worden gerecupereerd.

In de volgende jaren zullen ook op de sluisencomplexen van Hasselt, Diepenbeek, Genk en Wijnegem dergelijke installaties worden gebouwd. Hiermee wordt het mogelijk om een deel van het gebruikte schutwater terug te pompen en zo het waterverbruik van het Albertkanaal in droge periodes met ongeveer 50% te beperken. Andere waterbesparende maatregelen kunnen zo meteen uitgesteld of zelfs overbodig worden.



December: nv De Scheepvaart neemt de KLIP

Om graafschade aan leidingen te voorkomen, besliste de Vlaamse overheid in 2014 om het Kabel- en Leidinginformatieportaal, kortweg KLIP, verder uit te breiden. Alle beheerders van kabels en leidingen dienen tegen 31 december 2015 hun gegevens op een uniforme, digitale manier in kaart te brengen. Zo kan iedereen die grondwerken wil uitvoeren de grondplannen vanaf nu digitaal aanvragen en raadplegen.

Dat er onder de gronden van nv De Scheepvaart (ruim 3.800 ha - zonder de wateroppervlakte) veel kabels liggen, zal niemand verbazen. Het project was een hele uitdaging, maar wel met een meerwaarde. Er werd eerst een interne databank en een toepassing opgezet, die we nadien koppelden we aan het KLIP-portaal. Alle leidingen die nv De Scheepvaart beheert zijn in kaart gebracht en in de databank gezet.

Meer informatie: [KLIP-portaal](#)

2 BALANS OP 31 DECEMBER 2015 NA WINSTVERDELING

2.1 Activa

	Boekjaar	Vorig boekjaar
VASTE ACTIVA	488.272.591,75	474.043.230,30
Oprichtingskosten	-	-
Immateriële vaste activa	351.535,79	619.459,18
Materiële vaste activa	486.301.455,96	471.809.171,12
Terreinen en gebouwen	44.586.406,75	43.819.998,01
Installaties, machines en uitrusting	669.782,60	779.546,90
Meubilair en rollend materieel	4.819.995,33	4.712.707,65
Leasing en soortgelijke rechten	3.002.558,05	3.245.373,61
Overige materiële vaste activa	396.298.186,87	403.634.868,89
Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	36.924.526,36	15.616.676,06
Financiële vaste activa	1.619.600,00	1.614.600,00
Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat	1.619.600,00	1.614.600,00
Deelnemingen	1.619.600,00	1.614.600,00
VLOTTENDE ACTIVA	40.363.826,82	29.014.364,64
Vorderingen op meer dan één jaar	153.040,00	153.040,00
Overige vorderingen	153.040,00	153.040,00
Voorraden en bestellingen in uitvoering	1.334.583,26	1.223.104,38
Handelsgoederen	1.334.583,26	1.223.104,38
Vorderingen op ten hoogste één jaar	32.391.268,30	27.486.061,56
Handelsvorderingen	6.949.588,03	11.449.641,78
Overige vorderingen	25.441.680,27	16.036.419,78
Geldbeleggingen	-	-
Liquide middelen	6.313.667,79	18.957,32
Overlopende rekeningen	171.267,47	133.201,38
TOTAAL VAN DE ACTIVA	528.636.418,57	503.057.594,94

2.2 Passiva

	Boekjaar	Vorig boekjaar
EIGEN VERMOGEN	485.355.288,72	470.252.095,76
Kapitaal	7.165.000,00	7.165.000,00
Geplaatst kapitaal	7.165.000,00	7.165.000,00
Uitgiftepremies	-	-
Herwaarderingsmeerwaarden	-	-
Reserves	422.742,63	365.429,66
Wettelijke reserve	422.742,63	365.429,66
Overgedragen verlies/winst	5.221.229,93	4.132.283,51
Kapitaalsubsidies	472.546.316,16	458.589.382,59
Voorzieningen en uitgestelde belastingen	353.725,00	199.455,00
Voorziening voor risico's en kosten	353.725,00	199.455,00
Overige risico's en kosten	353.725,00	199.455,00
SCHULDEN	42.927.404,85	32.606.044,18
Schulden op meer dan één jaar	21.942.329,62	12.175.686,83
Financiële schulden	3.285.526,34	3.500.321,30
Leasingschulden en soortgelijke schulden	3.285.526,34	3.500.321,30
Overige schulden	18.656.803,28	8.675.365,53
Schulden op ten hoogste één jaar	19.311.693,80	20.003.546,18
Schulden op meer dan 1 jaar die binnen het jaar vervallen	239.414,14	228.152,20
Financiële schulden	-	2.115.681,70
Kredietinstellingen	-	2.115.681,70
Handelsschulden	14.124.248,16	12.415.054,06
Leveranciers	14.124.248,16	12.415.054,06
Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	1.968.315,88	1.968.315,88
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	2.888.103,39	3.194.155,32
Belastingen	511.202,41	523.768,73
Bezoldigingen en sociale lasten	2.376.900,98	2.670.386,59
Overige schulden	91.612,23	82.187,02
Overlopende rekeningen	1.673.381,43	426.811,17
TOTAAL VAN DE PASSIVA	528.636.418,57	503.057.594,94



3 RESULTATENREKENING

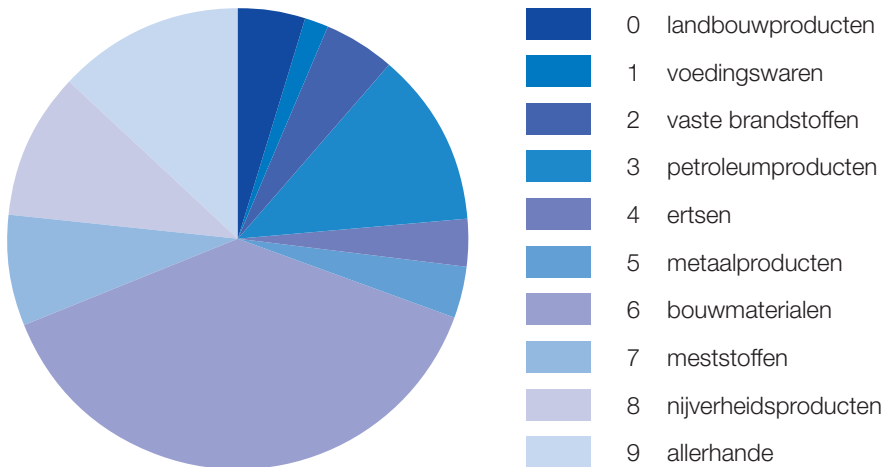
	Boekjaar	Vorig boekjaar
Bedrijfsopbrengsten	62.387.426,71	45.872.766,93
Omzet	17.903.874,03	43.221.765,41
Andere bedrijfsopbrengsten	44.483.552,68	2.651.001,52
Bedrijfskosten	80.808.609,89	61.336.924,51
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	631.512,72	806.157,38
Aankopen	605.973,87	690.343,76
Voorraad: afname (toename)	25.538,85	115.813,62
Diensten en diverse goederen	8.976.739,09	9.843.097,35
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	31.544.123,59	33.197.785,61
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, immateriële en materiële vaste activa	18.375.368,71	17.020.243,52
Waardeverminderingen op voorraden, op bestellingen in uitvoering en op handelsvorderingen: toevoegingen (terugnemingen)	63.549,00	- 299.568,85
Voorzieningen voor risico's en kosten: toevoegingen (terugnemingen)	154.270,00	- 61.500,00
Andere bedrijfskosten	21.063.046,78	830.709,50
BEDRIJFSWINST (BEDRIJFSVERLIES)	- 18.421.183,18	- 15.464.157,58
Financiële opbrengsten	18.148.807,91	17.216.069,31
Opbrengsten uit vlottende activa	1.605,66	13.665,22
Andere financiële opbrengsten	18.147.202,25	17.202.404,09
Financiële kosten	200.989,70	208.917,95
Kosten van schulden	197.196,26	206.824,85
Andere financiële kosten	3.793,44	2.093,10
FINANCIEEL RESULTAAT	17.947.818,21	17.007.151,36
WINST (VERLIES) UIT DE GEWONE BEDRIJFSUITOEFENING VOOR BELASTING	- 473.364,97	1.542.993,78



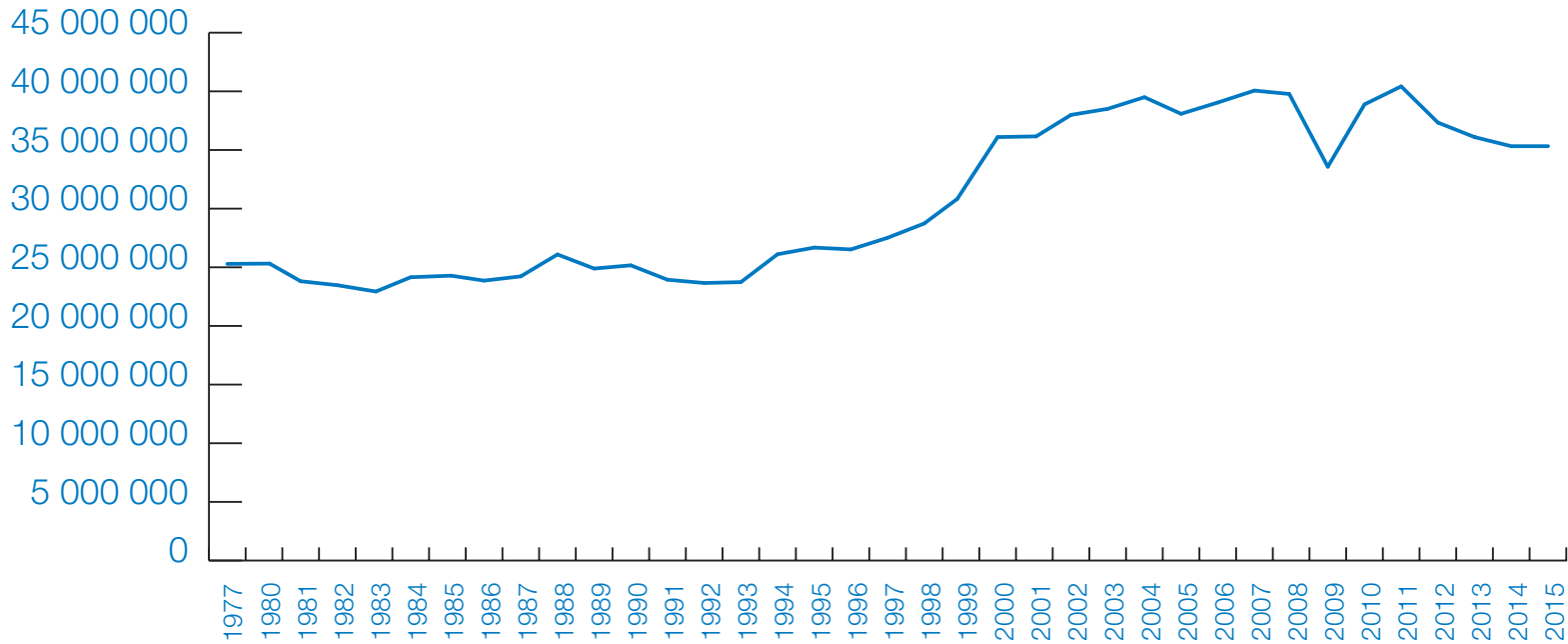
Uitzonderlijke opbrengsten	1.641.067,46	27.736.547,62
Terugnemingen van afschrijvingen en van waardeverminderingen op immateriële en materiële vaste activa	-	-
Meerwaarde bij de realisatie van vaste activa	314.120,80	1.647.368,19
Andere uitzonderlijke opbrengsten	1.326.946,66	26.089.179,43
Uitzonderlijke kosten	21.443,10	26.526.634,93
Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	-	-
Minderwaarde bij de realisatie van vaste activa	14.506,71	1.372,80
Andere uitzonderlijke kosten	6.936,39	26.525.262,13
UITZONDERLIJK RESULTAAT	1.619.624,36	1.209.912,69
WINST (VERLIES) VAN HET BOEKJAAR VOOR BELASTING	1.146.259,39	2.752.906,47
WINST (VERLIES) VAN HET BOEKJAAR	1.146.259,39	2.752.906,47
TE BESTEMMEN WINST (VERLIES) VAN HET BOEKJAAR	1.146.259,39	2.752.906,47
TE BESTEMMEN WINST (VERLIES)	5.278.542,90	4.269.928,83
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar	1.146.259,39	2.752.906,47
Overgedragen winst (verlies) van het vorige boekjaar	4.132.283,51	1.517.022,36
TOEVOEGING AAN HET EIGEN VERMOGEN	57.312,97	137.645,32
Aan wettelijke reserves	57.312,97	137.645,32
OVER TE DRAGEN WINST (VERLIES)	5.221.229,93	4.132.283,51



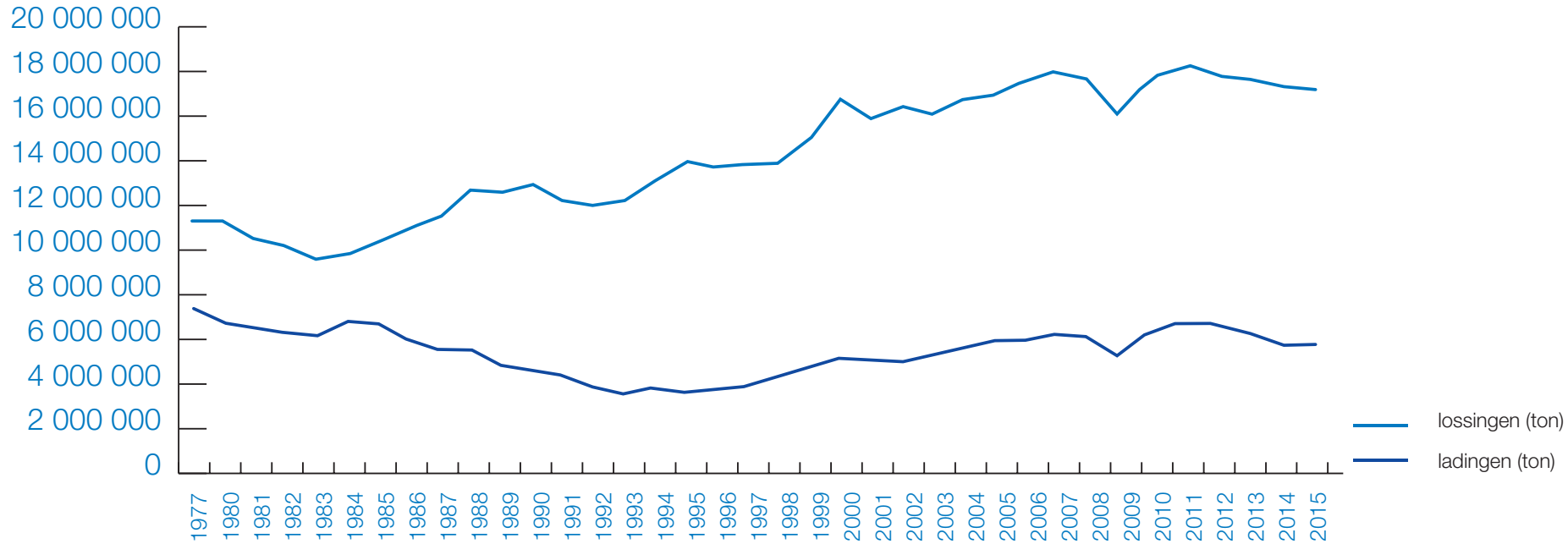
VERHOUDING GOEDERENGROEPEN



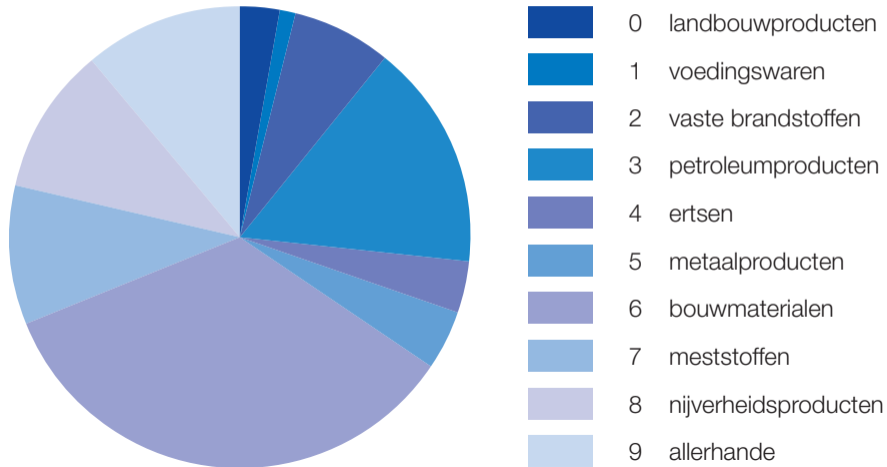
VERVOERDE TONNAGE



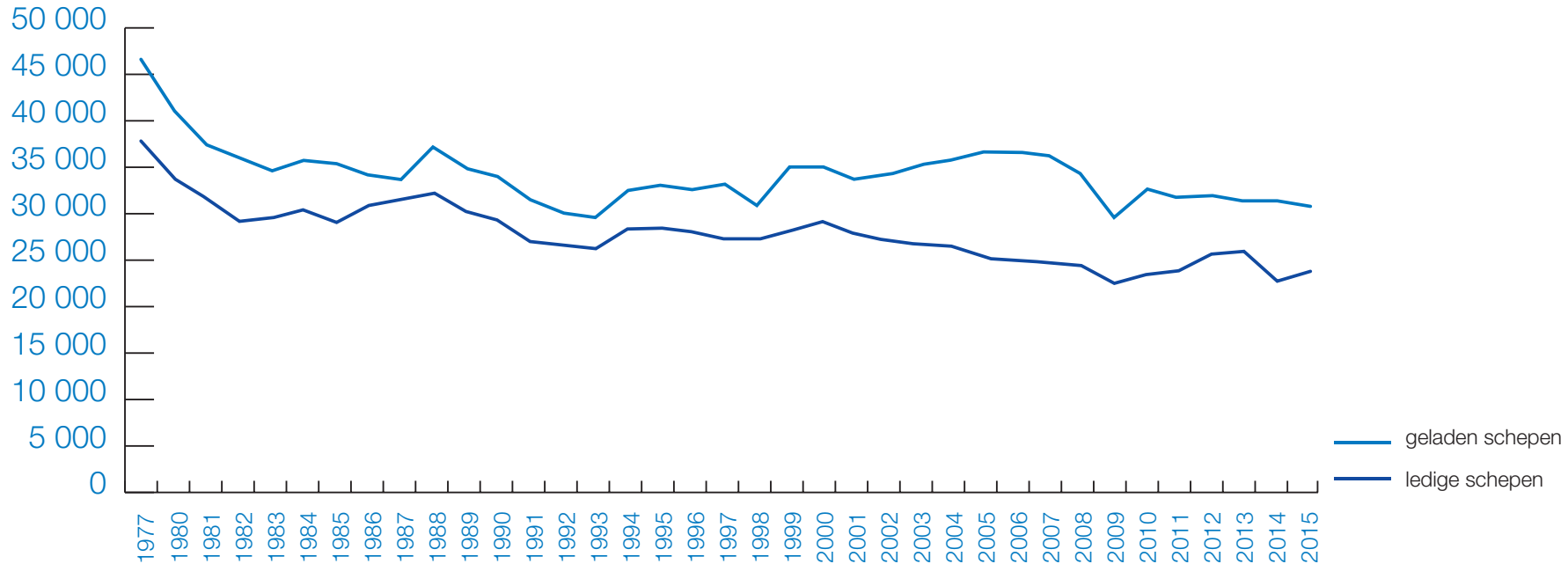
EVOLUTIE OVERSLAG



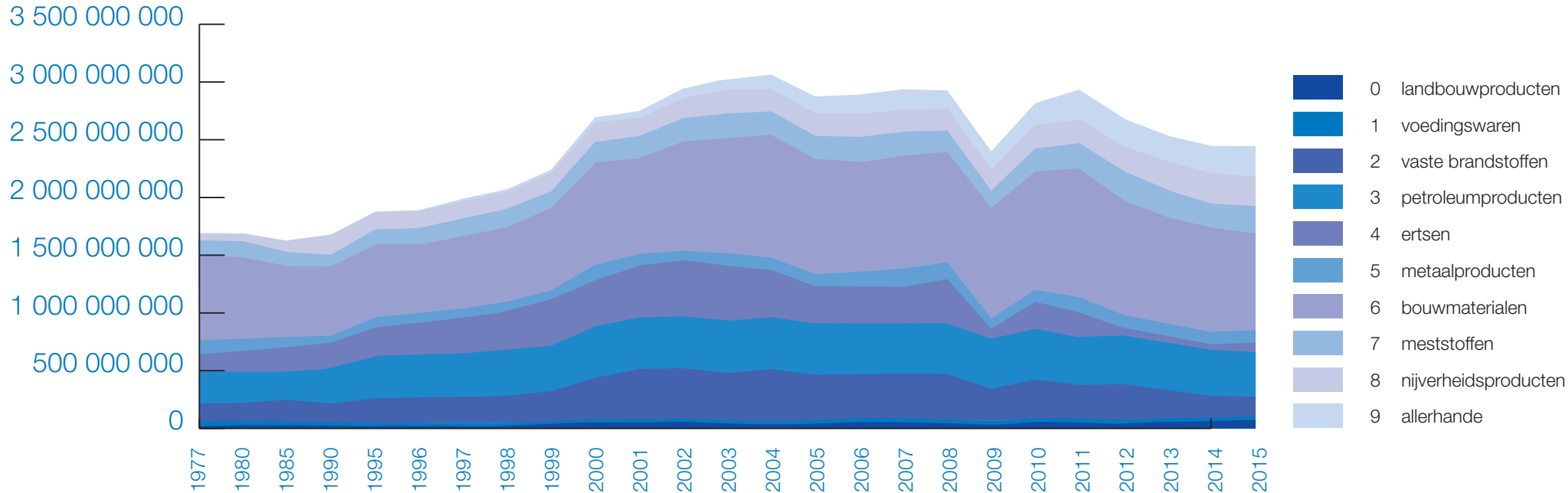
ONTWIKKELING PER GROEP VAN GOEDEREN VAN DE TONKILOMETER



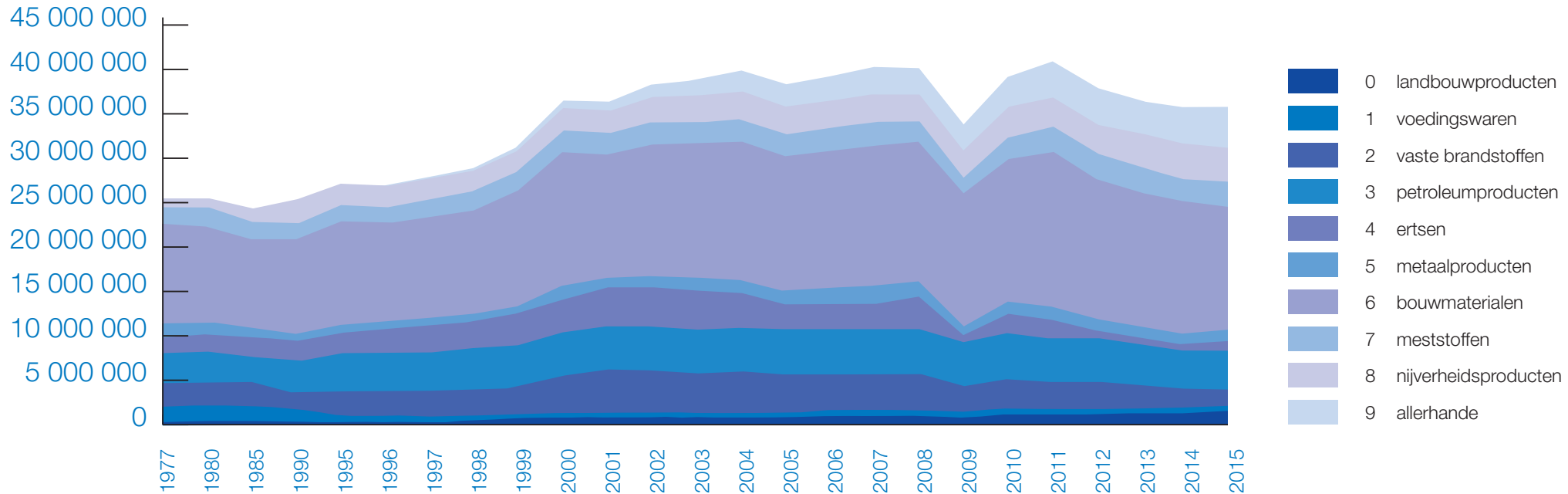
EVOLUTIE AANTAL SCHEPEN



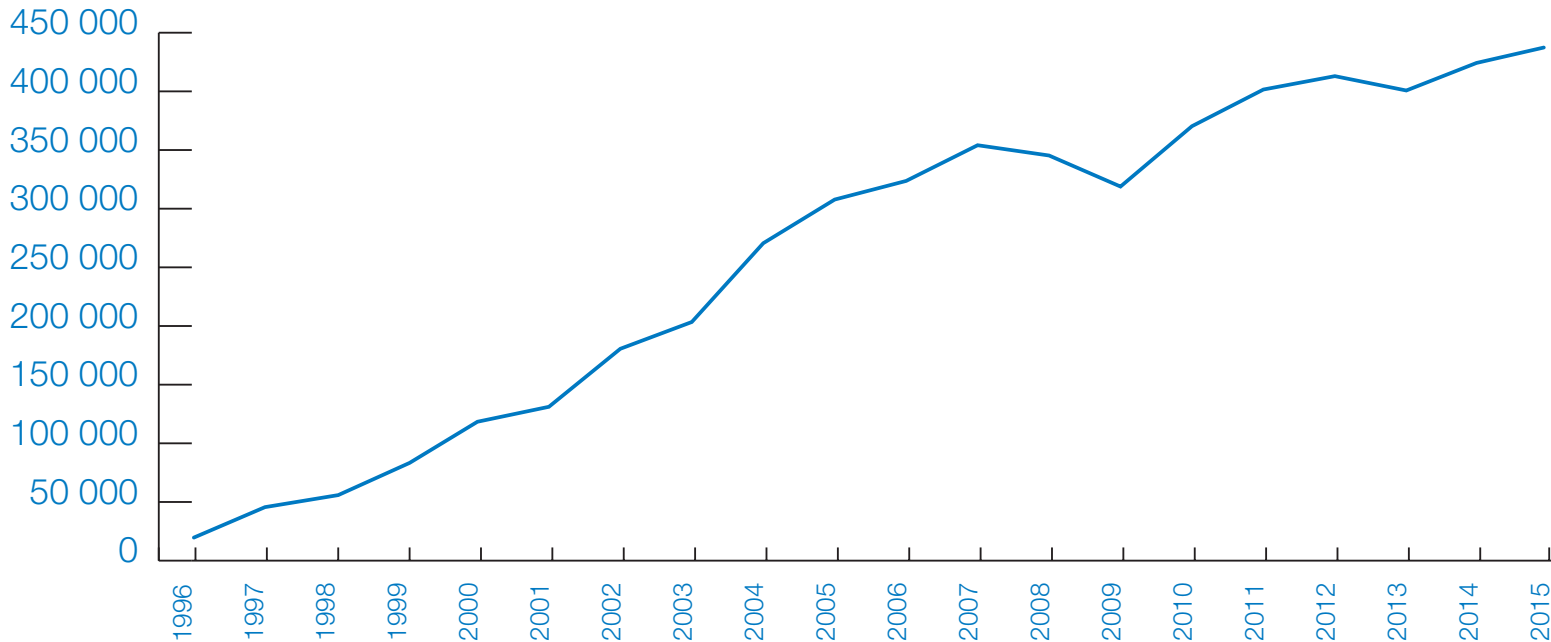
EVOLUTIE TONKILOMETER



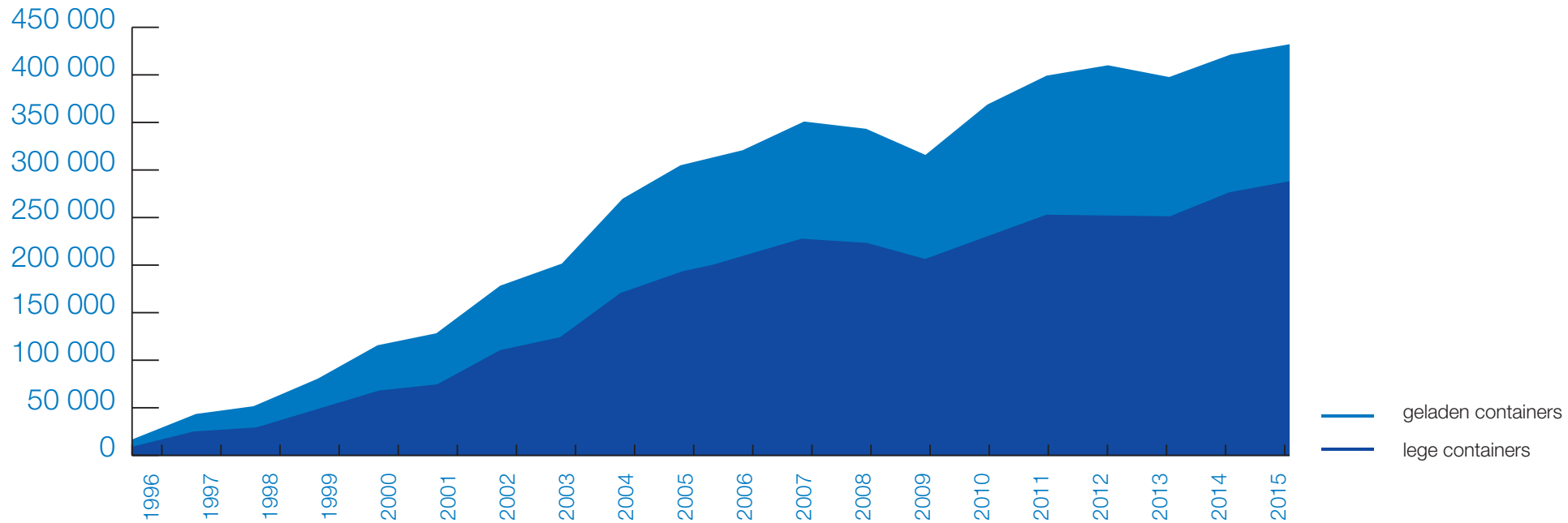
EVOLUTIE VERVOERDE TONNAGE



EVOLUTIE CONTAINERTRAFIEK



EVOLUTIE CONTAINERTRAFIEK



ONTWIKKELING PER GROEP VAN GOEDEREN VAN DE VERVOERDE TONNAGE

JAREN 1977, 2005, 2014 EN 2015

Rubrieken	1977		2005		2014		2015		Index 2015 ten opzichte van 1977
	ton	%	ton	%	ton	%	ton	%	
0. Landbouwproducten	598.679	2,37	1.095.687	2,89	1.626.165	4,61	1.745.430	4,98	291,55
1. Voedingswaren en veevoeders	1.561.570	6,18	499.763	1,32	455.335	1,32	563.076	1,61	36,06
2. Vaste brandstoffen	2.639.076	10,45	4.069.148	10,74	1.854.698	5,26	1.697.546	4,85	64,32
3. Petroleumproducten	3.365.852	13,32	5.020.244	13,25	4.443.500	12,61	4.327.745	12,36	128,58
4. Ertsen	1.662.965	6,58	2.893.191	7,64	608.966	1,73	1.156.739	3,30	69,56
5. Metaalproducten	1.706.034	6,75	1.379.566	3,64	1.240.313	3,53	1.248.288	3,56	73,17
6. Ruwe of verwerkte delfstoffen en bouwmaterialen	10.940.588	43,30	14.913.022	39,36	14.687.647	41,83	13.423.095	38,33	122,69
7. Natuurlijke en verwerkte meststoffen	1.726.219	6,83	2.488.170	6,57	2.378.723	6,75	2.740.955	7,83	158,78
8. Nijverheidsproducten	932.252	3,69	2.892.806	7,63	3.793.031	10,76	3.641.821	10,40	390,65
9. Allerhande goederen	132.135	0,52	2.639.155	6,97	4.088.458	11,61	4.475.115	12,78	3386,77
TOTALEN	25.265.370	100,00	37.890.752	100,00	35.176.836	100,00	35.019.810	100,00	138,61
Index ten opzichte van 1977	100,00		149,97		139,23		138,61		

VERDELING PER GROEP VAN GOEDEREN VAN:

1. DE VERVOERDE TONNAGE

2. DE GELADEN TONNAGE (OP- EN AFVAART)

3. DE GELOSTE TONNAGE (OP- EN AFVAART)

Groepen	Vervoerde tonnage	Geladen tonnage		Geloste tonnage	
		Opvaart	Afvaart	Opvaart	Afvaart
0. Landbouwproducten	1.745.430	53.402	73.868	445.549	789.968
1. Voedingswaren en veevoeders	563.076	61.112	16.166	236.295	71.543
2. Vaste brandstoffen	1.697.546	15.606	2.431	5.684	785.507
3. Petroleumproducten	4.327.745	18.310	30.997	1.435.944	9.034
4. Ertsen	1.156.739	255.577	81.898	99.438	201.981
5. Metaalproducten	1.248.288	6.063	69.118	265.748	261.988
6. Ruwe of verwerkte delfstoffen en bouwmaterialen	13.423.095	1.078.581	1.147.523	4.048.660	4.112.348
7. Natuurlijke en verwerkte meststoffen	2.740.955	53.600	290.873	656.767	172.246
8. Nijverheidsproducten	3.641.821	324.457	355.049	1.599.112	347.572
9. Allerhande goederen	4.475.115	200.517	1.752.502	1.471.975	182.950
TOTAAL 2015	35.019.810	2.067.225	3.820.425	10.265.172	6.935.137
Ter herinnering 2014	35.176.836	1.910.019	3.918.057	10.734.829	6.605.691

HERKOMST EN BESTEMMING VAN DE VERVOERDE TONNAGE

Herkomst	Bestemming											
	nv De Scheepvaart	Gemeenschappelijke Maas	Antwerpen	Haven van Brussel	Vlaanderen	Wallonië	Duitsland	Frankrijk	Groot-Brittanië	Nederland	Andere	Eindtotaal
nv De Scheepvaart	544.369	671	2.170.296	955	437.910	810.504	186.528	53.436	3.013	1.655.270	24.698	5.887.650
Gemeenschappelijke Maas	430.880	0	501	0	523	0	0	0	0	0	0	431.904
Antwerpen	3.953.142	0	68.361	711	22.259	2.577.293	6.933	3.336	0	244.414	650	6.877.099
Haven van Brussel	55.827	0	0	0	0	1.363	0	0	0	9.404	0	66.594
Vlaanderen	759.796	0	960	0	2.165	306.000	2.620	0	0	57.655	0	1.129.196
Wallonië	2.304.475	0	1.081.754	24.284	1.185.632	9.043	9.228	12.812	119.468	1.337.485	6.500	6.090.681
Duitsland	1.957.135	0	5.690	0	8.841	18.304	0	0	0	1.299	0	1.991.269
Frankrijk	428.921	0	54.827	0	111.552	41.524	0	0	0	81.670	0	718.494
Groot-Brittanië	13.972	0	0	0	0	5.986	0	0	0	0	0	19.958
Nederland	6.691.079	0	382.391	0	474.330	3.116.664	0	220.481	0	854.747	0	11.739.692
Andere	60.713	0	0	0	471	6.089	0	0	0	0	0	67.273
EINDTOTAAL	17.200.309	671	3.764.780	25.950	2.243.683	6.892.770	205.309	290.065	122.481	4.241.944	31.848	35.019.810

ONTLEDING VAN DE TRAFIEK AFKOMSTIG VAN OF BESTEMD VOOR:

I. HET NET VAN NV DE SCHEEPVAART

II. DE BELGISCHE WATERWEGEN BUITEN HET NET VAN NV DE SCHEEPVAART

III. DE WATERWEGEN IN HET BUITENLAND

Herkomst	Bestemming						Totaal	
	Net van nv De Scheepvaart		De Belgische waterwegen buiten het net van nv De Scheepvaart		De waterwegen in het buitenland			
	ton	%	ton	%	ton	%	ton	%
I. Net van de nv De Scheepvaart	544.369	1,55	3.420.336	9,77	1.922.945	5,49	5.887.650	16,81
	(673.082)	(1,91)	(3.536.268)	(10,05)	(1.618.726)	(4,60)	(5.828.076)	(16,57)
II. De Belgische waterwegen buiten het net van nv De Scheepvaart	7.504.120	21,43	5.280.849	15,08	1.810.505	5,17	14.595.474	41,68
	(7.709.965)	(21,92)	(5.494.625)	(15,62)	(1.472.951)	(4,19)	(14.677.541)	(41,73)
III. De waterwegen in het buitenland	9.151.820	26,13	4.226.669	12,07	1.158.197	3,31	14.536.686	41,51
	(8.957.473)	(25,46)	(4.461.218)	(12,68)	(1.252.528)	(3,56)	(14.671.219)	(41,71)
TOTALEN	17.200.309	49,12	12.927.854	36,92	4.891.647	13,97	35.019.810	100,00
	(17.340.520)	(49,30)	(13.492.111)	(38,36)	(4.344.205)	(12,35)	(35.176.836)	(100,00)

De cijfers tussen haakjes hebben betrekking op 2014

INDELING PER GROEP VAN GOEDEREN VAN:

1. DE VERVOERDE TONNAGE

2. HET AANTAL SCHEPEN

3. GEMIDDELDE TONNAGE GELADEN SCHEPEN

4. TOTAAL VAN DE TONKILOMETERS

5. AANDUIDING VAN DE VERVOERDE TONNAGE, HET AANTAL SCHEPEN EN DE GEMIDDELDE TONNAGE VOOR DE JAREN 1977, 2005, 2014 EN 2015

Aanduiding van de goederen	2015			2014			% verhoging of verlaging van de vervoerde tonnage ten opzichte van 2014	Tonkilometer		% verhoging of verlaging van de tonkilometer ten opzichte van 2014
	Vervoerde tonnage t	Aantal schepen	Gemiddelde tonnage geladen schepen t	Vervoerde tonnage t	Aantal schepen	Gemiddelde tonnage geladen schepen t		2015 t.km	2014 t.km	
0. Landbouwproducten	1.745.430	2.001	872,28	1.626.165	1.870	869,61	7,33	72.861.097	67.084.116	8,61
1. Voedingswaren en veevoeders	563.076	847	664,79	455.335	708	643,13	23,66	26.177.659	16.985.750	54,12
2. Vaste brandstoffen	1.697.546	660	2.572,04	1.854.698	756	2.453,30	-8,47	168.450.033	191.224.436	-11,91
3. Petroleumproducten	4.327.745	2.585	1.674,18	4.443.500	2.437	1.823,35	-2,61	389.346.769	410.525.237	-5,16
4. Ertsen	1.156.739	1.042	1.110,11	608.966	504	1.208,27	89,95	86.830.917	39.491.968	119,87
5. Metaalproducten	1.248.288	1.134	1.100,78	1.240.313	1.161	1.068,31	0,64	106.602.192	105.732.267	0,82
6. Ruwe of verwerkte delfstoffen en bouwmaterialen	13.423.095	11.461	1.171,20	14.687.647	12.427	1.181,91	-8,61	838.332.923	911.277.204	-8,00
7. Natuurlijke en verwerkte meststoffen	2.740.955	1.615	1.697,19	2.378.723	1.422	1.672,80	15,23	238.361.882	208.691.160	14,22
8. Nijverheidsproducten	3.641.821	3.171	1.148,48	3.793.031	3.395	1.117,24	-3,99	254.825.095	265.454.291	-4,00
9. Allerhande goederen	4.475.115	7.443	601,25	4.088.458	6.874	594,77	9,46	267.651.446	238.225.951	12,35
TOTALEN	35.019.810	31.959	1.095,77	35.176.836	31.554	1.114,81	-0,45	2.449.440.013	2.454.692.380	-0,21

Recapitulatie voor de

jaren	1977	25.265.370	46.504	543,29
	2005	37.890.752	36.747	1.031,13
	2014	35.176.836	31.554	1.114,81
	2015	35.019.810	31.959	1.095,77

ONTWIKKELING PER WATERWEG VAN DE TONKILOMETER

JAREN 1977, 2005, 2014 EN 2015

Aanduiding van de waterwegen	1977	2005	2014	2015	Index 2015 ten opzichte van 1977
Albertkanaal	1.447.145.245	2.744.230.931	2.342.568.752	2.343.340.599	161,93
Kanaal Briegden - Neerharen	9.224.602	1.303.942	850.821	419.790	4,55
Zuid-Willemsvaart	49.737.791	41.302.401	30.748.362	30.492.488	61,31
Kanaal Bocholt - Herentals	125.317.350	57.368.442	34.469.971	32.895.696	26,25
Kanaal naar Beverlo	3.148.194	695.242	1.401.095	1.203.886	38,24
Kanaal Dessel - Kwaadmechelen	2.488.898	21.598.354	23.992.715	19.713.858	792,07
Kanaal Dessel - Turnhout - Schoten:	50.990.811	18.887.703	20.660.660	21.373.696	41,92
TOTAAL	1.688.052.891	2.885.387.015	2.454.692.376	2.449.440.013	145,10

VERVOERDE TONNAGE PER WATERWEG MET INDELING VAN HET AANDEEL VAN DE VERSCHILLENDE GROEPEN IN DEZE TONNAGE

Waterwegen		Vervoerde tonnage	Groep van goederen									
			Landbouw-producten	Voedings-waren en veevoeders	Vaste brandstoffen	Petroleum-producten	Ertsen	Metaal producten	Ruwe of verwerkte delfstoffen + bouwmaterialen	Natuurlijke en verwerkte meststoffen	Nijverheidsproducten	Allerhande goederen
Albertkanaal		34.022.374	1.745.180	563.076	1.697.546	4.329.835	1.159.023	1.220.947	12.499.613	2.730.994	3.615.197	4.460.963
Kanaal Briegden - Neerharen		597.742	43.340	500	1.295	-	1.105	8.848	361.832	16.425	140.867	23.530
Zuid-Willemsvaart		975.328	41.606	10.420	289	-	5.256	28.654	834.568	24.192	9.054	21.289
Kanaal Bocholt - Herentals		1.930.073	26.502	9.920	764	-	5.681	79.837	1.445.127	500	274.528	87.214
Kanaal naar Beverlo		301.951	-	-	-	-	-	-	29.931	-	271.924	96
Kanaal Dessel - Kwaadmechelen		1.428.766	28.306	8.483	764	23.938	84.284	41.347	846.896	4.275	275.750	114.723
Kanaal Dessel - Turnhout - Schoten		748.138	-	-	-	-	45.363	-	699.567	1.104	1.735	369
Voor het geheel der ww. in 2015	t	35.019.810	1.745.430	563.076	1.697.546	4.327.745	1.156.739	1.248.288	13.423.095	2.740.955	3.641.821	4.475.115
	%	100,00	4,98	1,61	4,85	12,36	3,30	3,56	38,33	7,83	10,40	12,78
Ter herinnering :												
Voor het geheel der ww. in 2014	t	35.176.836	1.626.165	455.335	1.854.698	4.443.500	608.966	1.240.313	14.687.647	2.378.723	3.793.031	4.088.458
	%	100,00	4,62	1,29	5,27	12,63	1,73	3,53	41,75	6,76	10,78	11,62

ONTWIKKELING PER WATERWEG VAN DE VERVOERDE TONNAGE

JAREN 1977, 2005, 2014 EN 2015

Aanduiding van de waterwegen	1977	2005	2014	2015	Index 2015 ten opzichte van 1977
Albertkanaal	23.393.863	36.671.466	34.110.853	34.022.374	145,43
Kanaal Briegden- Neerharen	1.849.644	727.920	638.594	597.742	32,32
Zuid-Willemsvaart	3.933.118	1.723.507	1.048.412	975.328	24,80
Kanaal Bocholt - Herentals	4.733.532	3.385.475	1.961.374	1.930.073	40,77
Kanaal naar Beverlo	480.888	150.909	304.408	301.951	62,79
Kanaal Dessel - Kwaadmechelen	502.940	1.414.200	1.672.778	1.428.766	284,08
Kanaal Dessel - Turnhout- Schoten	1.715.742	692.777	726.850	748.138	43,60
Vervoerde tonnage over het gehele net	25.265.370	37.890.752	35.176.836	35.019.810	138,61
Index ten opzichte van 1977	100,00	149,97	139,23	138,61	

VERDELING VAN DE LADINGEN PER WATERWEG (OF EEN GEDEELTE VAN DE WATERWEG)

Aanduiding van de gemeenten en de waterwegen	TOTAAL	Groep van goederen										Aandeel per gemeente in het totaal van de ladingen
		Landbouw-producten	Voedings-waren en veevoerders	Vaste brandstoffen	Petroleum-producten	Ertsen	Metaalproducten	Ruwe of verwerkte delfstoffen + bouwmaterialen	Natuurlijke en verwerkte meststoffen	Nijverheidsproducten	Allerhande goederen	
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
ALBERTKANAAL												
Kanne - sluis Genk	689.190	11.031	2.130	5.134	18.411	155.871	19.440	272.804	19.328	5.998	179.043	11,71
sluis Genk - kom Hasselt	242.330	3.180	1.234	7.424	2.370	80.098	384	117.532	10.549	590	18.969	4,12
kom Hasselt - kom Zolder	128.575	6.948	-	-	1.859	13.307	-	95.078	-	1.510	9.873	2,18
kom Zolder - sluis Ham	637.045	38.620	-	-	1.300	2.771	-	70.319	280.354	232.070	11.611	10,82
sluis Ham - sluis Olen	1.589.348	460	-	5.479	2.007	59.274	1.542	157.376	14.044	126.324	1.222.842	26,99
sluis Olen - sluis Viersel	191.868	-	700	-	16.114	-	150	28.767	15.369	5.080	125.688	3,26
sluis Viersel - sluis Wijnegem	202.410	10.710	8.137	-	-	14.536	-	155.497	4.329	448	8.753	3,44
sluis Wijnegem - Merksem	566.623	49.329	59.803	-	6.021	319	2.257	178.394	500	15.510	254.490	9,62
Merksem - Antwerpen	56.851	2.772	5.274	-	475	-	519	33.876	-	1.000	12.935	0,97
Deel-totaal 2015	4.304.240	123.050	77.278	18.037	48.557	326.176	24.292	1.109.643	344.473	388.530	1.844.204	73,11
2014	4.170.311	101.915	62.562	8.708	28.639	187.991	30.631	1.183.933	254.286	452.428	1.859.218	71,56
2005	3.336.212	10.110	65.861	7.645	6.421	169.195	97.578	758.703	562.636	446.939	1.211.124	56,32
1977	3.523.651	4.128	205.630	1.977.119	7.821	197.091	14.151	414.326	552.660	108.551	42.174	48,48
KANAAL BRIEGDEN-NEERHAREN												
Deel-totaal 2015	13.929	-	-	-	-	-	-	5.080	-	8.849	-	0,24
2014	22.102	-	-	-	-	-	-	10.342	-	11.760	-	0,38
2005	9.879	4.104	-	-	6	-	-	4.757	-	1.012	-	0,17
1977	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00
ZUID-WILLEMSVAART												
Smeermaas - Lanklaar	100.673	630	-	-	-	862	-	99.181	-	-	-	1,71
Lanklaar - Bocholt	5.819	-	-	-	-	2.952	917	1.905	-	-	45	0,10
Deel-totaal 2015	106.492	630	-	-	-	3.814	917	101.086	-	-	45	1,81
2014	126.880	-	-	-	-	968	2.433	123.399	-	-	80	2,18
2005	511.309	3.249	-	-	-	-	-	507.600	400	-	60	8,63
1977	1.593.433	-	-	91.412	-	118	2.116	1.497.608	-	-	2.179	21,92
KANAAL BOCHOLT - HERENTALS												
Bocholt - sluis 1 Lommel	870.627	-	-	-	-	-	30.792	808.786	-	-	31.049	14,79
sluis 1 Lommel - sluis 4 Dessel	4.074	-	-	-	-	-	-	1.922	-	2.152	-	0,07
sluis 4 Dessel - Herentals	153.255	-	-	-	-	-	16.179	116.790	-	452	19.834	2,60
Deel-totaal 2015	1.027.956	-	-	-	-	-	46.971	927.498	-	2.604	50.883	17,46
2014	1.030.298	600	-	11.010	-	-	60.609	930.630	-	5.305	22.144	17,68
2005	1.777.579	-	-	-	-	-	23.932	1.753.017	-	230	400	30,01
1977	1.592.289	204	362	-	-	1.280	217.493	1.301.731	-	57.095	14.124	21,91
KANAAL NAAR BEVERLO												
Deel-totaal 2015	300.531	-	-	-	-	-	-	28.611	-	271.824	96	5,10
2014	303.383	-	-	-	-	-	-	6.782	-	296.601	-	5,21
2005	146.535	-	-	-	-	-	966	-	-	145.569	-	2,47
1977	247.224	-	-	-	-	1.416	57.828	34.755	-	153.225	-	3,40
KANAAL DESSEL - KWAADMECHELEN												
Deel-totaal 2015	110.525	3.590	-	-	750	-	3.001	39.223	-	6.439	57.522	1,88
2014	166.013	6.789	-	-	-	1.625	858	55.415	-	10.362	90.964	2,85
2005	136.367	-	-	-	-	-	-	118.884	-	-	17.483	2,30
1977	307.689	-	-	-	-	-	-	307.689	-	-	-	4,23
KANAAL DESSEL - TURNHOUT - SCHOTEN												
Dessel - Turnhout	1.410	-	-	-	-	-	-	-	-	1.260	150	0,02
Turnhout - Schoten	22.567	-	-	-	-	7.485	-	14.963	-	-	119	0,38
Deel-totaal 2015	23.977	-	-	-	-	7.485	-	14.963	-	1.260	269	0,41
2014	9.089	-	-	-	-	4.443	-	4.578	-	-	68	0,16
2005	6.092	-	-	-	-	2.587	-	3.235	-	-	270	0,10
1977	4.554	-	-	-	-	1.069	2.025	554	-	906	-	0,06
ALGEMEEN TOTAAL 2015	5.887.650	127.270	77.278	18.037	49.307	337.475	75.181	2.226.104	344.473	679.506	1.953.019	
% per categorie	100	2,16	1,31	0,31	0,84	5,73	1,28	37,81	5,85	11,54	33,17	-
ALGEMEEN TOTAAL												
2014	5.828.076	109.304	62.562	19.718	28.639	195.027	94.531	2.315.079	254.286	776.456	1.972.474	
2005	5.923.973	17.463	65.861	7.645	6.427	171.782	122.476	3.146.196	563.036	593.750	1.229.337	
1977	7.268.840	4.332	205.992	2.068.531	7.821	200.974	293.613	3.556.663	552.660	319.777	58.477	

VERDELING VAN DE LOSSINGEN PER WATERWEG (OF EEN GEDEELTE VAN DE WATERWEG)

Aanduiding van de gemeenten en de waterwegen	TOTAAL	Groep van goederen										Aandeel per gemeente in het totaal van de ladingen
		Landbouw-producten	Voedings-waren en veevoeders	Vaste brandstoffen	Petroleum-producten	Ertsen	Metaalproducten	Ruwe of verwerkte delfstoffen + bouwmaterialen	Natuurlijke en verwerkte meststoffen	Nijverheidsproducten	Allerhande goederen	
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
ALBERTKANAAL												
Kanne - sluis Genk	1.794.139	8.268	1.260	753.110	1.265	89.476	93.876	692.620	20.852	19.909	113.503	10,43
sluis Genk - kom Hasselt	1.623.842	159.976	36.891	34.127	382.052	77.543	31.368	692.055	77.788	119.469	12.573	9,44
kom Hasselt - kom Zolder	1.131.271	-	-	-	9.286	-	34.207	1.067.051	11.304	3.100	6.323	6,58
kom Zolder - sluis Ham	2.769.196	40.030	2.294	-	540.691	3.022	19.414	1.087.092	536.670	512.899	27.084	16,10
sluis Ham - sluis Olen	2.685.886	81.654	11.518	841	18.425	12.551	192.820	287.435	70.460	997.197	1.012.985	15,62
sluis Olen - sluis Viersel	1.661.518	114.626	54.044	-	444.589	2.843	3.874	779.452	81.750	45.040	135.300	9,66
sluis Viersel - sluis Wijnegem	469.511	-	-	-	13.182	1.914	1.160	451.292	871	1.092	-	2,73
sluis Wijnegem - Merksem	2.466.788	709.006	92.645	1.343	11.553	12.338	23.020	1.252.930	5.208	95.517	263.228	14,34
Merksem - Antwerpen	563.030	93.088	109.186	-	747	11.591	13.216	317.522	6.780	1.490	9.410	3,27
Deel-totaal 2015	15.165.181	1.206.648	307.838	789.421	1.421.790	211.278	412.955	6.627.449	811.683	1.795.713	1.580.406	88,17
2014	15.127.884	1.188.912	290.654	531.081	1.348.836	191.613	380.968	7.173.924	698.458	1.920.867	1.402.571	87,24
2005	14.292.315	797.415	328.412	961.093	1.681.950	135.241	455.017	6.621.470	745.626	1.481.588	1.084.503	84,64
1977	8.473.493	364.693	1.215.187	1.205	1.288.477	257.669	92.289	3.974.950	861.022	378.522	39.479	75,20
KANAAL BRIEGDEN-NEERHAREN												
Deel-totaal 2015	487.119	28.869	-	1.006	-	-	500	313.458	1.594	123.213	18.479	2,83
2014	469.346	36.821	-	1.001	-	-	-	299.920	-	116.728	14.876	2,71
2005	507.827	7.748	1.214	-	25	832	2.048	396.319	-	99.641	-	3,01
1977	53.126	-	-	-	-	-	-	340	1.488	48.790	2.508	0,47
ZUID-WILLEMSVAART												
Smeermaas - Lanklaar	22.561	-	-	-	-	2.955	40	17.618	-	1.948	-	0,13
Lanklaar - Bocholt	143.813	-	-	-	-	-	79.711	52.141	11.961	-	-	0,84
Deel-totaal 2015	166.374	-	-	-	-	2.955	79.751	69.759	11.961	1.948	-	0,97
2014	188.534	-	-	-	-	-	94.185	72.171	10.620	11.558	-	1,09
2005	65.674	-	-	-	5	-	-	56.494	9.175	-	-	0,39
1977	56.548	228	-	-	-	2.592	16.064	17.684	3.122	-	16.858	0,50
KANAAL BOCHOLT - HERENTALS												
Bocholt - sluis 1 Lommel	29.431	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29.431	0,17
sluis 1 Lommel - sluis 4 Dessel	35.628	-	-	764	-	2.508	-	28.864	-	1.404	2.088	0,21
sluis 4 Dessel - Herentals	261.468	-	-	-	-	2.556	30.024	224.172	-	-	4.716	1,52
Deel-totaal 2015	326.527	-	-	764	-	5.064	30.024	253.036	-	1.404	36.235	1,90
2014	378.391	-	-	11.638	-	-	47.355	286.189	1.130	5.697	26.382	2,18
2005	1.120.530	-	-	504.839	3.351	-	79.188	532.414	-	688	50	6,64
1977	942.986	19.215	4.325	53.318	137.217	113.859	453.179	148.728	-	513	12.632	8,37
KANAAL NAAR BEVERLO												
Deel-totaal 2015	1.420	-	-	-	-	-	-	1.320	-	100	-	0,01
2014	1.025	-	-	-	-	1.004	-	21	-	-	-	0,01
2005	4.374	-	-	-	-	-	-	4.144	-	230	-	0,03
1977	233.664	-	-	-	3.006	224.905	3.126	2.325	-	262	40	2,07
KANAAL DESSEL - KWAADMECHELEN												
Deel-totaal 2015	329.527	-	-	-	23.188	44.244	4.506	211.382	2.671	23.831	19.705	1,92
2014	457.579	-	-	1.577	9.391	59.142	3.587	282.169	-	60.461	41.252	2,64
2005	243.720	-	-	-	26.522	-	598	186.854	-	888	28.858	1,44
1977	112.468	10.238	19.586	-	23.759	-	-	58.885	-	-	-	1,00
KANAAL DESSEL - TURNHOUT - SCHOTEN												
Dessel - Turnhout	264.966	-	-	-	-	-	-	263.752	739	475	-	1,54
Turnhout - Schoten	459.195	-	-	-	-	37.878	-	420.852	365	-	100	2,67
Deel-totaal 2015	724.161	-	-	-	-	37.878	-	684.604	1.104	475	100	4,21
2014	717.761	-	-	-	-	-	-	717.751	-	-	10	4,14
2005	650.863	-	-	-	-	-	1.939	648.624	-	-	300	3,85
1977	1.396.044	69.010	58.551	-	3.261	12.210	9.263	1.204.030	33.389	6.330	-	12,39
ALGEMEEN TOTAAL 2015	17.200.309	1.235.517	307.838	791.191	1.444.978	301.419	527.736	8.161.008	829.013	1.946.684	1.654.925	
% per categorie	100	7,18	1,79	4,60	8,40	1,75	3,07	47,45	4,82	11,32	9,62	-
ALGEMEEN TOTAAL												
2014	17.340.520	1.225.733	290.654	545.297	1.358.227	251.759	526.095	8.832.145	710.208	2.115.311	1.485.091	
2005	16.885.303	805.163	329.626	1.465.932	1.711.853	136.073	538.790	8.446.319	754.801	1.583.035	1.113.711	
1977	11.268.329	463.384	1.297.649	54.523	1.455.720	611.235	573.921	5.406.942	899.021	434.417	71.517	

ALBERTKANAAL - TONNAGE IN RECHTSTREEKSE DOORVAART PER GROEP VAN GOEDEREN (1)

Aanduiding van de goederen	Kanne-Antwerpen		Kanne-Antwerpen		Antwerpen-Kanne		Antwerpen-Kanne	
	2015		2014		2015		2014	
	ton	%	ton	%	ton	%	ton	%
0. Landbouwproducten	111.589	2,20	94.929	1,88	227.606	3,31	149.580	2,12
1. Voedingswaren en veevoeders	88.178	1,74	39.767	0,79	74.594	1,08	50.822	0,72
2. Vaste brandstoffen	53.785	1,06	227.448	4,50	833.940	12,13	1.060.981	15,05
3. Petroleumproducten	45.592	0,90	76.494	1,52	2.717.872	39,53	2.947.066	41,81
4. Ertsen	133.743	2,64	96.314	1,91	378.792	5,51	67.197	0,95
5. Metaalproducten	297.534	5,87	296.959	5,88	391.942	5,70	355.918	5,05
6. Ruwe of verwerkte delfstoffen en bouwmaterialen	2.192.997	43,23	2.334.255	46,23	904.526	13,16	1.271.357	18,04
7. Natuurlijke en verwerkte meststoffen	1.169.771	23,06	944.560	18,71	389.336	5,66	460.717	6,54
8. Nijverheidsproducten	506.899	9,99	578.342	11,45	540.977	7,87	393.487	5,58
9. Allerhande goederen	472.393	9,31	359.826	7,13	415.681	6,05	291.176	4,13
TOTALEN	5.072.481	100,00	5.048.894	100,00	6.875.266	100,00	7.048.301	100,00

(1) Goederen die op het Albertkanaal over gans zijn lengte vervoerd werden, zonder er geladen of gelost te zijn.

TRAFIEK OP DE SCHELDE-RIJNVERBINDING

Opvaart	2015			2014		
	Schepen	Tonnage	t.km	Schepen	Tonnage	t.km
0. Landbouwproducten			0	932	1.104.126	5.741.458
1. Voedingswaren en veevoeders			0	570	472.990	2.459.548
2. Vaste brandstoffen			0	610	1.493.732	7.767.406
3. Petroleumproducten			0	3.589	8.286.939	43.092.081
4. Ertsen			0	590	866.776	4.507.236
5. Metaalproducten			0	1.884	2.212.467	11.504.829
6. Ruwe of verwerkte delfstoffen en bouwmaterialen			0	3.819	6.725.893	34.974.644
7. Natuurlijke en verwerkte meststoffen			0	351	449.847	2.339.204
8. Nijverheidsproducten			0	5.400	9.404.928	48.905.626
9. Allerhande goederen			0	8.133	11.049.644	57.458.151
Ledige schepen		-	-	13.128	-	-
TOTALEN	0	0	0	39.006	42.067.343	218.750.185
Afvaart	2015			2014		
0. Landbouwproducten			0	577	447.541	2.327.213
1. Voedingswaren en veevoeders			0	716	442.942	2.303.298
2. Vaste brandstoffen			0	691	1.519.609	7.901.969
3. Petroleumproducten			0	5.771	12.124.830	63.049.115
4. Ertsen			0	126	216.888	1.127.818
5. Metaalproducten			0	1.071	1.441.637	7.496.513
6. Ruwe of verwerkte delfstoffen en bouwmaterialen			0	1.391	2.238.229	11.638.791
7. Natuurlijke en verwerkte meststoffen			0	708	733.400	3.813.680
8. Nijverheidsproducten			0	5.053	7.753.902	40.320.291
9. Allerhande goederen			0	6.779	6.139.301	31.924.364
Ledige schepen		-	-	14.191	-	-
TOTALEN	0	0	0	37.074	33.058.279	171.903.052
TOTALEN	0	0	0	76.080	75.125.622	390.653.236

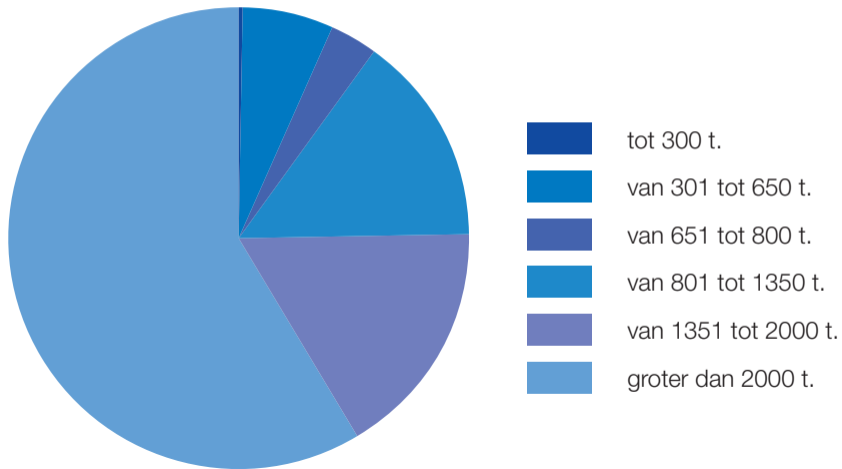
VERVOERDE TONNAGE PER KANAAL NAAR LAADVERMOGEN VAN DE SCHEPEN

Waterwegen	SCHEEPSKLASSE						TOTAAL
	tot 300 t	van 301 tot 650 t	van 651 tot 800 t	van 801 tot 1350 t	van 1351 tot 2000 t	groter dan 2000 t	
Albertkanaal	110.688	1.731.930	1.138.320	4.715.573	5.852.313	20.461.236	34.010.060
Kanaal Briegden - Neerharen	-	118.143	21.629	75.990	173.658	208.322	597.742
Zuid-Willemsvaart	-	451.567	46.471	477.290	-	-	975.328
Kanaal van Bocholt naar Herentals	19.227	1.024.550	243.102	419.917	60.876	162.401	1.930.073
Kanaal naar Beverlo	96	243.530	58.325	-	-	-	301.951
Kanaal Dessel - Kwaadmechelen	2.202	750.991	244.894	113.201	157.548	159.930	1.428.766
Kanaal Dessel - Turnhout - Schoten	4.664	743.474	-	-	-	-	748.138

AANTAL SCHEPEN PER KANAAL NAAR LAADVERMOGEN VAN DE SCHEPEN

Waterwegen	SCHEEPSKLASSE						TOTAAL
	tot 300 t	van 301 tot 650 t	van 651 tot 800 t	van 801 tot 1350 t	van 1351 tot 2000 t	groter dan 2000 t	
Albertkanaal	738	4.117	1.839	5.478	5.381	11.544	29.097
Kanaal Briegden - Neerharen	-	275	38	87	118	116	634
Zuid-Willemsvaart	-	1.167	76	480	-	-	1.723
Kanaal Bocholt - Herentals	90	2.294	425	415	38	83	3.345
Kanaal naar Beverlo	1	553	121	-	-	-	675
Kanaal Dessel - Kwaadmechelen	18	1.685	426	256	141	89	2.615
Kanaal Dessel - Turnhout - Schoten	21	1.967	-	-	-	-	1.988

VERVOERDE GOEDEREN PER LAADVERMOGEN



GEBRUIK VAN DUWEENHEDEN

VERVOERDE TONNAGE PER GROEP VAN GOEDEREN

Groep van goederen	Vervoerde tonnage	Vervoerde tonnage door duweenheden	Aantal duweenheden	Gemiddelde tonnage van een duweenheid
0. Landbouwproducten	1.745.430	231.195	104	2.223
1. Voedingswaren en veevoeders	563.076	29.324	17	1.725
2. Vaste brandstoffen	1.697.546	1.240.545	217	5.717
3. Petroleumproducten	4.327.745	92.596	31	2.987
4. Ertsen	1.156.739	147.307	35	4.209
5. Metaalproducten	1.248.288	94.857	35	2.710
6. Ruwe of verwerkte delfstoffen en bouwmaterialen	13.423.095	1.683.985	367	4.589
7. Natuurlijke en verwerkte meststoffen	2.740.955	1.384.555	195	7.100
8. Nijverheidsproducten	3.641.821	157.951	29	5.447
9. Allerhande goederen	4.475.115	2.018.210	1.270	1.589
TOTAAL	35.019.810	7.080.525	2.300	3.078
Ter herinnering 2014	35.176.836	7.210.476	3.357	2.148