

nv De Scheepvaart

In de vaart van 2014



Inhoudsopgave

Voorwoord	2
Wie zijn we?	4
1.1 Missie en visie van de vennootschap	4
1.2 Werkingsgebied	5
1.3 Organisatie en beleid	6
1.4 Middelen	11
Wat doen we?	13
Pijler 1: een bedrijfszekere, betrouwbare en veilige waterweginfrastructuur aanbieden	13
2.1.1 Watergebonden transport: cijfers en grafieken	13
2.1.2 River Information Services (RIS)	14
2.1.3 Infrastructuur continu en duurzaam beheren	14
Pijler 2: het waterwegennet verder uitbouwen	18
2.2.1 Wegwerken capaciteitsbeperkende knelpunten	18
2.2.2 Integraal waterbeleid	22
Pijler 3: de binnenvaart stimuleren en inzetten op innovatie	27
2.3.1 Watergebonden bedrijventerreinen	27
2.3.2 Logistiek advies	31
2.3.3 Initiatieven ter bevordering van de binnenvaart	32
75 jaar Albertkanaal	37

Voorwoord

Terugkijken en vooruitblikken

Een jubileumjaar

2014 zal blijven als het jaar waarin we op gepaste wijze hulde brachten aan het 75-jarige Albertkanaal. Al driekwart eeuw zorgt dit kanaal voor een groeiend aandeel van vervoer via de binnenvaart, voor een bedrijfszekere watervoorziening, voor duurzame economische investeringen en ontwikkeling langs haar oevers en voor een toeristisch-recreatieve meerwaarde op en langs het water.

Het feestprogramma omvatte een symposium waarin verleden, heden en toekomst van het Albertkanaal centraal stonden, de uitgave van een jubileumboek en een tentoonstelling op het water in een duwbak die op verschillende locaties langs het Albertkanaal afmeerde. Het orgelpunt vormde het bezoek van Koning Filip op 8 oktober aan het Albertkanaal in Vroenhoven. nv De Scheepvaart heeft haar belanghebbenden en het brede publiek nauw betrokken bij de verschillende initiatieven en zo waterwegen en binnenvaart onder de aandacht gebracht.

In de brug van Vroenhoven werden twee belevingscentra over Binnenvaart en Wereldoorlog II geopend die permanente getuigen zijn van de rol en betekenis van het Albertkanaal en de binnenvaart.

Een jaar van vooruitgang

Met bijna 425.000 vervoerde eenheden werd een recordcontainertrafiek gerealiseerd op het waterwegennet van nv De Scheepvaart. Daartegenover stond een beperkte daling van de globale trafiek die evenwel toe te schrijven is aan de afbouw van staalactiviteiten in de Luikse regio.

De Vlaamse Regering heeft de vaste wil en de ambitie om de binnenvaart als transportmodus te versterken en het vervoersaandeel ervan te vergroten. Betrouwbare, bedrijfszekere waterwegen met voldoende capaciteit zijn dan ook noodzakelijk. Het Albertkanaal mag dan één van de modernste waterwegen van Europa zijn, dat betekent niet dat we op onze lauweren mogen rusten. De toekomstprognoses wijzen immers op een uitgesproken groei van het goederentransport tot 70% tegen 2030.

De strategische projecten in het werkgebied kregen verder vorm door aanzienlijke investeringen in de verhoging van de Albertkanaalbruggen, de verbreding van het kanaalvak tussen Wijnegem en Antwerpen, de bouw van gecombineerde pomp- en waterkrachtcentrales op de sluzencomplexen van het Albertkanaal, de verdere uitbouw van het Economisch Netwerk Albertkanaal en de verhoging van de bescherming tegen hoogwater langs de Maas.

nv De Scheepvaart heeft de opportuniteit inzake Europese subsidie voor de uitbouw van het waterwegennet aangegrepen en sterke aanvragen ingediend. Vol verwachting kijken wij uit naar de beoordeling van de EU.

Een jaar van innovatie

Bijzonder verheugend om vast te stellen was dat de inspanningen om, via innovatieve vervoers- en overslagconcepten, nieuwe marktniches voor de binnenvaart aan te spreken vruchten afwerpen. Het inzetten van specifieke catamaranschepen voor pallettransport en de uitrol van het project Watertruck, een duwbakkenconcept voor kleinere waterwegen, zijn hiervan mooie voorbeelden.

De Vlaamse overheid zet meer dan ooit in op het stimuleren van de binnenvaart. Minister Ben Weyts gaf het startschot voor de promotie campagne 'Watersnelweg' met als doelstelling meer ondernemingen te overtuigen van de meerwaarde die de binnenvaart hen kan bieden. Drie ambassadeurondernemingen bouwden schepen op ware grootte met materialen die zij vervoeren: betonblokken, isolatiemateriaal en bierbakken. Schepen in het landschap als zichtbare getuigen van hun vertrouwen in de binnenvaart.

Via media en evenementen zal de Watersnelweg-boodschap ook de volgende jaren uitgedragen worden.

Een jaar van verandering

2014 was een jaar van verandering voor onze vennootschap, met een Vlaamse Regering en bevoegd minister die nieuwe klemtonen legden waardoor voor de binnenvaart en waterwegen een nog sterkere rol wordt weggelegd binnen de transport-logistieke context. In december stelde de Vlaamse Regering een nieuwe raad van bestuur bij nv De Scheepvaart aan.

In 2014 namen we op gepaste wijze ook afscheid van Erik Portugaels als gewaardeerd gedelegeerd bestuurder.

Een jaar ook van ingrijpende beslissingen die meteen uitdagingen vormen en creativiteit, keuzes en doorzettingsvermogen vergen. In de regeerverklaring wordt een fusie van nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV vooropgesteld. De Vlaamse Regering maakt ook resoluut de keuze voor een verdere afslanking van het overheidsapparaat en ze gaf nv De Scheepvaart, net als andere Vlaamse entiteiten, de opdracht zich te bezinnen over haar kerntaken.

Ambitie om nog beter te doen in 2015

nv De Scheepvaart gaat de inhoudelijke en organisatorische uitdagingen vol ambitie en goesting aan. Onafgezien van de inspanningen die dit van onze organisatie zal vergen, blijven onze voornaamste doelstellingen het aanbieden van een kwalitatief hoogstaande en betrouwbare infrastructuur en een klantgerichte dienstverlening. Het is onze ambitie om samen met onze medewerkers, partners en stakeholders verder te blijven bouwen aan een toekomstgerichte binnenvaart in het belang van de maatschappij en mobiliteit.

De raad van bestuur en de directie dankt iedereen die in 2014 met zijn motivatie en inzet bijdroeg aan de goede resultaten van de vennootschap.



ir. Chris Danckaerts
gedelegeerd bestuurder



Frieda Brepoels
voorzitter

Wie zijn we?

1.1 Missie en visie van de vennootschap

nv De Scheepvaart staat in voor een duurzaam, dynamisch en commercieel beheer van waterwegen en watergebonden gronden. Daartoe investeert nv De Scheepvaart voortdurend in de realisatie van nieuwe en het onderhouden van 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.

1.2 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.



1.3 Organisatie en beleid

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. Hilde Crevits was de bevoegde minister tot 25 juli 2014. Bij het aantreden van de regering Bourgeois I nam Ben Weyts de bevoegdheid over.

Historiek

- 1928 - Oprichting van de Dienst der Scheepvaart – Office de la Navigation om de scheepvaart tussen Antwerpen en Luik te verzekeren
- 1930 - Start van de aanleg van het Albertkanaal
- 1939 - Ingebruikname van het Albertkanaal
- 1968 - Start verbreding van het kanaal en uitbouw van nieuwe sluiscomplexen
- 1976 - Opsplitsing in twee instellingen: Dienst voor de Scheepvaart (Hasselt) en Office de la Navigation (Luik)
- 2004 - Oprichting van nv De Scheepvaart met een verruimde opdracht
- 2014 - 75 jaar Albertkanaal

Raad van Bestuur

nv De Scheepvaart wordt geleid door een raad van bestuur en een algemene directie die het dagelijks bestuur op zich neemt. Op 19 december 2014 besliste de Vlaamse Regering tot een hersamenstelling van de raad. Hieraan werd op 25 januari 2015 uitvoering gegeven bij de installatie van de nieuwe raad van bestuur.

Tot 24/01/2015

Voorzitter Willy Claes

Ondervoorzitter Leo Delcroix

Bestuurders

Erik Portugaels (tot 30/04/2014)
ir. Chris Danckaerts (vanaf 01/05/2014)
Frieda Brepoels
Gisèle Buelens
Leo Clinckers
Nicky Debaets
Marleen Evenepoel
Paul Kumpen
Joeri Tielemans
Guy Vermesen
Erika Verstrepen
Frank Vols

Niet stemgerechtigde leden

Eddy Bruyninckx
Guido Hermans
Francis Wanten

Regeringsafgevaardigden

Dominique Van Hecke (*Mobiliteit en Openbare Werken*)
Albert Vanhoof (*Financiën en Begroting*)

Raadgever

Chris Danckaerts (tot 30/04/2014)
Erik Portugaels (vanaf 01/05/2014)

Secretaris

Ludo Vanmeer

Vanaf 25/01/2015

Voorzitter Frieda Brepoels

Ondervoorzitter Leo Delcroix

Bestuurders

ir. Chris Danckaerts
Nadia Bos
Eddy Bruyninckx (vanaf 26/02/2015)
Gisèle Buelens (vanaf 26/02/2015)
Luc Cardinaels
Willy Claes
Leo Clinckers
Marleen Evenepoel
Guido Hermans
Johan Sauwens
Joeri Tielemans
Francis Wanten (vanaf 26/02/2015)
Carmen Willems
Lut Wyers

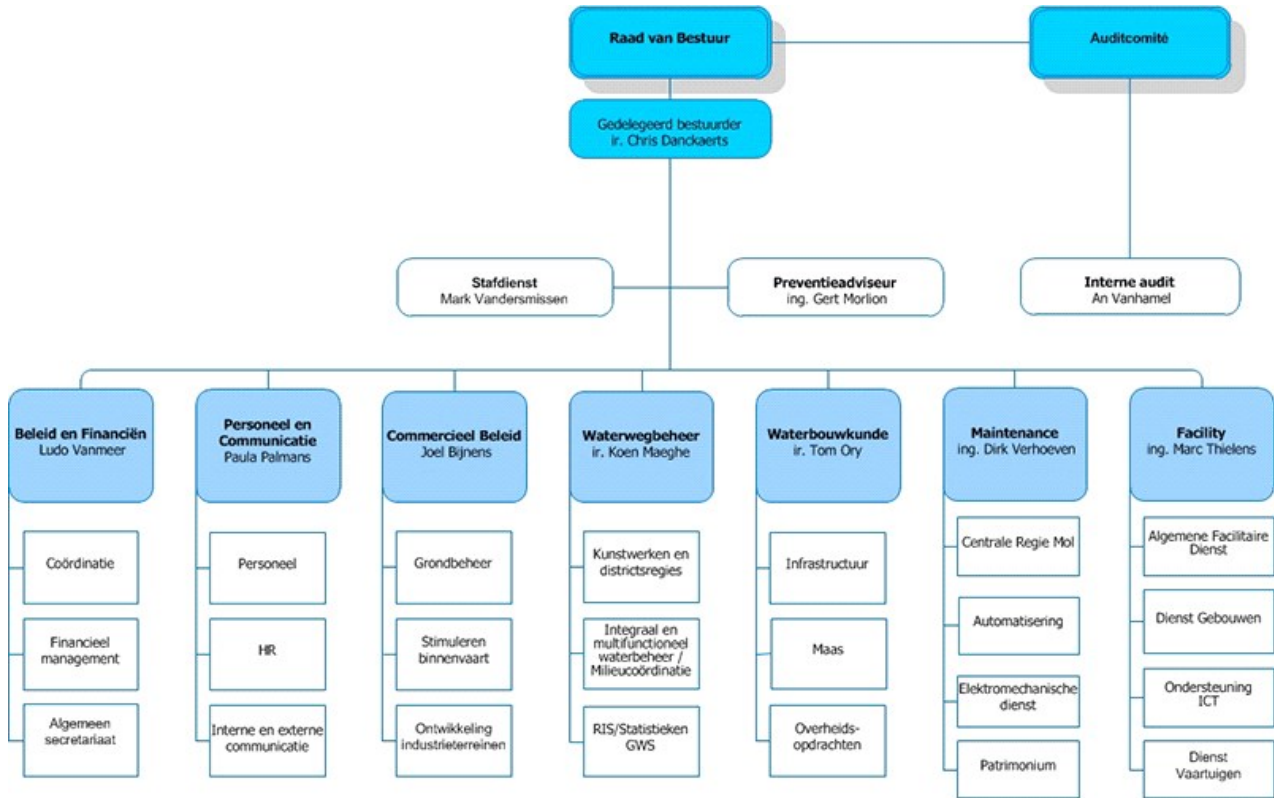
Regeringsafgevaardigden

Krista Maes (*Mobiliteit en Openbare Werken*)
Johan Vanschoenwinkel (*Financiën en Begroting*)

Secretaris

Ludo Vanmeer

1.3.1 Organogram



1.3.2 Beheersovereenkomst en ondernemingsplan

Op 17 december 2010 werd de derde beheersovereenkomst tussen het agentschap en de Vlaamse Regering goedgekeurd. Dit contract legde - voor de duur van de regeerperiode - de strategische en operationele doelstellingen van de vennootschap op formele wijze vast. De vooropgestelde doelstellingen en prestatie maatstaven laten toe om de resultaten van het agentschap te meten en te toetsen aan de door de Vlaamse Regering opgelegde doelstellingen.

nv De Scheepvaart engageert zich in het beheerscontract voor de periode 2011-2015, om het beleid van de Vlaamse Regering inzake mobiliteit en openbare werken te ondersteunen en uit te voeren via vijf strategische doelstellingen:

- een vlot en veilig scheepvaartverkeer verzekeren, als dienst aan de economie en de burger;
- een toename van het vervoer via de waterwegen nastreven als volwaardig alternatief voor het dichtslibbend wegvervoer;
- de waterwegen en hun infrastructuur moderniseren en op een efficiënte manier onderhouden om adequaat te kunnen inspelen op de transportbehoeften;
- duurzaam en multifunctioneel beheer en gebruik van de waterwegen;
- een commercieel grondbeleid voeren om watergebonden industrieterreinen te creëren en het patrimonium op een marktconforme manier te valoriseren.

De engagementen van nv De Scheepvaart worden jaarlijks vertaald in operationele projecten en taken met meetbare prestatie maatstaven, mijlpalen en verantwoordelijken via een ondernemingsplan.

De raad van bestuur keurde op 15 januari 2014 het ondernemingsplan voor het jaar 2014 goed. Dankzij de volgehouden inzet van velen binnen en buiten het agentschap konden de actieplannen voor 2014 omzeggens volledig worden uitgevoerd. Ondanks budgettaire beperkingen en doorgevoerde besparingen op personeel en middelen, en in soms moeilijke externe omstandigheden, zoals de tegenvallende economische conjunctuur, zijn alle doelstellingen uit het ondernemingsplan bereikt. De performantiemaatstaven zijn zelfs veelal overschreden.

Dit was het laatste jaar dat het ondernemingsplan afgeleid was van een beheersovereenkomst. Op 5 december 2014 besliste de Vlaamse Regering immers dat alle beheersovereenkomsten vanaf 2015 worden geïntegreerd in jaarlijkse ondernemingsplannen met een meerjarige component.

1.3.3 Waterwegbeleid

nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV stelden op 31 maart 2014 het 'Masterplan voor de binnenvaart in Vlaanderen - Horizon 2020' voor. Het masterplan werd toen officieel overhandigd aan de minister-president en aan de minister van Mobiliteit en Openbare Werken tijdens het tweede symposium van nv De Scheepvaart 'Het Albertkanaal, hefboom voor economie en mobiliteit'.

Het plan omvat de investeringen en initiatieven tot 2020 (met doorkijk tot 2030) die volgens beide agentschappen noodzakelijk zijn om met het Vlaamse waterwegennet een antwoord te bieden op de toekomstige uitdagingen inzake logistiek en transport, leefmilieu en een zuinig ruimtegebruik.

De nieuwe Vlaamse Regering gebruikte het masterplan als één van de leidraden voor haar beleidsnota 2014-2019 Mobiliteit en Openbare werken, waarvan onderstaande elementen van toepassing zijn op nv De Scheepvaart.

Voor een vlotte bereikbaarheid van de school of het werk focust de Vlaamse Regering op woon-werk en woon-schoolverplaatsingen. Vanuit de waterwegbeheerders is het belangrijk vast te stellen dat de inkomsten uit de kilometerheffing voor vrachtwagens ingezet zullen worden ten voordele van het kwalitatief versterken van het volledige vervoersnetwerk. Daarnaast is er aandacht voor het inschakelen van jaagpaden en zeedijken in fietsroutenetwerken waarbij er expliciet wordt gewezen op de primaire functie van jaagpaden voor onderhoud en beheer van waterwegen.

De Vlaamse Regering investeert in mens en leefomgeving om bij te dragen tot een meer leefbaar, gezond en groen Vlaanderen. Bescherming tegen overstromingen en waterschaarste worden daarbij prioritair naar voor geschoven. Voor nv De Scheepvaart wordt er verwezen naar de werken aan de gemeenschappelijke Maas en de installatie van pomp- en waterkrachtcentrales op het Albertkanaal. Daarnaast wordt waterbeheersing integraal benaderd, wat wil zeggen dat er meervoudige baten gegenereerd worden. Naast overstromingsveiligheid is ook ruimte voor natuur en recreatie.

De verkeersfunctie en de beschermingsfunctie tegen overstromingen blijven primieren maar er zal ook worden samengewerkt met het beleidsdomein Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE) in het kader van de instandhoudingsdoelstellingen. Bermbeheersplannen worden opgemaakt ter stimulering van de biodiversiteit en via natuurtechnische milieubouw worden de verschillende functies van de waterweg geïntegreerd en versterkt.

Ter verbetering van luchtkwaliteit en vergroening van energie wordt er ingezet op emissiereducerende technologieën, walstroom en alternatieve brandstoffen voor de binnenvaart zoals waterstof en LNG. Er wordt bovendien ook gezocht naar geschikte locaties voor het inplanten van windturbines.

Door de groeiende belangstelling voor waterrecreatie, -sport, -toerisme vraagt de beleidsnota aandacht voor het recreatief-toeristisch potentieel van waterwegen. Projecten met betrekking tot waterrecreatie kaderen in het 12-puntenplan uit het beleidsplan waterrecreatie en watertoerisme. De veiligheid van de gebruikers op en naast het water, conflictbeheersing t.a.v. beroepsvaart en natuurdoelstellingen worden hierbij echter niet uit het oog verloren.

De kern van het waterwegbeleid maakt onderdeel uit van de investeringen in de economische en logistieke netwerken. Vlaanderen en nv De Scheepvaart onderschrijven het nieuwe Europese infrastructuurbeleid en zullen volop inzetten op het bekomen van maximale Europese cofinanciering voor onder meer de opwaardering van het Albertkanaal dat deel uitmaakt van de corridor Noordzee – Middellandse Zee. (Lees meer)

Het toekomstige Vlaams vervoersbeleid is gericht op multimodaliteit. Het wegvervoer zal een belangrijke rol blijven spelen maar waar mogelijk aangevuld of vervangen door andere modi als trein en binnenvaart. Aan de uitbouw en versterking van het waterwegennet en de binnenvaart wordt door de Vlaamse Regering en nv De Scheepvaart vorm gegeven in drie actieprijers zoals ze omschreven staan in de beleidsnota en het 'Masterplan Binnenvaart 2020':

1. De eerste pijler van het beleid betreft **het aanbieden van een bedrijfszekere, betrouwbare en veilige waterweginfrastructuur**. Voldoende investeringen in het onderhoud van het bestaande patrimonium, het wegwerken van het achterstallige onderhoud en het op diepte houden van de waterwegen zijn hiervoor essentieel. Daarnaast willen de waterwegbeheerders via projecten van automatisering en afstandsbediening en door de verdere uitbouw van River Information Services toegevoegde waarde genereren voor het waterwegtransport en voor de logistieke spelers. (Lees meer)
2. De tweede pijler is gericht op **de uitbouw van het Vlaamse waterwegennet**. De waterwegbeheerders willen twaalf capaciteitsbeperkende knelpunten op korte of middellange termijn wegwerken. Voor nv De Scheepvaart gaat het onder

andere om de verdere opwaardering van het Albertkanaal en van het kanaal Bocholt-Herentals. Binnen deze pijler past ook de verderzetting van de PPS-regeling voor het bouwen van kaaimuren, een doordacht beleid voor de uitbouw van het netwerk van inland terminals en het aanbieden van faciliteiten voor de binnenvaart. (Lees meer)

3. De derde pijler zet tenslotte in op het **stimuleren van de binnenvaart en op innovatie**. De acties binnen deze pijler zijn gericht op het garanderen van een voldoende aanbod watergebonden bedrijventerreinen, op het stimuleren van het gebruik van kleine waterwegen door de toepassing van innovatieve vervoers- en overslagconcepten en op het aantrekken van nieuwe vervoersniches naar de binnenvaart. Promotie en marktprospectie moeten ervoor zorgen dat de opportuniteiten van de binnenvaart niet alleen gekend zijn, maar ook optimaal benut worden. (Lees meer)

De uitvoering van deze pijlers vergt aanzienlijke investeringen. Naast de reguliere middelen vormen Europese subsidies, initiatieven voor publiek-private samenwerking en het principe van het doorrekenen van kosten aan de gebruiker zijn voor de waterwegbeheerders de verschillende alternatieven voor de financiering.

1.3.4 Internationale en Europese context

In 2011 lanceerde de Europese Commissie haar Witboek Transport, waarin het stappenplan werd uitgetekend voor een versterkt Europees vervoersbeleid. In het Witboek wordt de rol van de binnenvaart onderstreept als een milieuvriendelijke transportmodus met ruimte voor groei om de congestie op de weg te helpen verminderen.

In 2014 resulteerde deze visie in een nieuw Europees beleid voor de uitbouw van een Europees netwerk van vervoersinfrastructuur. Bedoeling is om de netwerken van de lidstaten beter op elkaar aan te sluiten en alle vervoersmodi onderling af te stemmen. Om dit mogelijk te maken worden knelpunten weggewerkt en ontbrekende verbindingen gelegd. Met de zogenaamde TEN-T verordening werden de technische criteria vastgelegd waaraan de infrastructuur moet voldoen. Daarnaast voorziet de CEF-verordening de financiële ondersteuning om het netwerk uit te bouwen, niet alleen voor de nodige infrastructuurwerken, maar ook voor projecten op het vlak van innovatie en communicatie.

Belang voor nv De Scheepvaart

Het Albertkanaal maakt deel uit van dit grotere Europese vervoersnetwerk en vervult er ook een centrale rol in. De hoogte van de bruggen over het Albertkanaal en de breedte van het Albertkanaal ter hoogte van Antwerpen-Wijnegem worden door Europa beschouwd als ernstige knelpunten tussen belangrijke economische centra, havens of stedelijke gebieden. Daarnaast gelooft nv De Scheepvaart, net als Europa, in vooruitgang door innovatie. Daarom werden volgende drie projecten ingediend voor de oproep voor subsidie-aanvragen van 2014:

- De verhoging van de bruggen tot 9,10 meter en de verbreding van het Albertkanaal (lees meer)
- Watertruck+, als voorzetting van het Watertruck-project
- River Information Services

KADERSTUK

De Europese Commissie heeft prof. Balazs aangeduid als coördinator van de corridor 'Noordzee-Middellandse Zee', waarvan het Albertkanaal deel van uitmaakt. In september 2014 bracht hij een werkbezoek aan de Vlaamse waterwegen. Tijdens deze gelegenheid werd het Vlaamse beleid voor de waterwegen toegelicht en de meerwaarde die de Vlaamse waterwegen betekenen in het Europese vervoersnetwerk werd zichtbaar gemaakt aan de hand van een helicoptervlucht.

1.4 Middelen

1.4.1 Personeel

Personeelsbestand

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 fundamentele 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 2014.

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 en herziene 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. Andere spanningsvelden op het vlak van HR- en personeelsbeleid zijn er ondermeer tussen de aanwezige en gewenste competenties, tussen de opleidingsnoden- en wensen, tussen oudere en jongere generaties, tussen de regelgeving en de praktijk, tussen het algemeen en het individueel belang.

Een sterke ploeg gaande van ingenieurs, sluiswachters, onderhoudspersoneel, administratieve tot commerciële medewerkers ijvert dagelijks voor de uitbouw van een klantgericht, daadkrachtig en efficiënt agentschap. Het aantal voltijds tewerkgestelde personeelsleden daalde in 2014 van 551,55 naar 548,68. Het statutair personeel blijft ruimschoots in de meerderheid: op 31 december 2014 waren er 523 personeelsleden vast benoemd. Op het einde van het jaar waren er in totaal 586 personeelsleden, waarvan 15% vrouwen.

Wat betreft de kansengroepen scoort nv De Scheepvaart:

- Personen met een migratieachtergrond 1,9 %
- Personen met arbeidshandicap 3,92 %
- Vrouwen op N-1 niveau 14 %
- Kortgeschoolden (niveau D) 63 %
- Ervaren werknemers (>45) 52,73 %

Op HR-vlak werd prestatieregistratie ingevoerd voor alle sluisen en magazijnen. De reorganisatie van de bediening op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten werd voorbereid, resulterend in de invoering van centrale bediening vanuit Rijkvorseel in het voorjaar van 2015. In 2014 werd voorts in het bijzonder aandacht besteed aan de kwaliteit van leidinggeven, een actief aanwezigheidsbeleid en integer samenwerken.

Sociale Dienst

In uitvoering van de beslissing van de Vlaamse Regering van 25 april 2014, sloot nv De Scheepvaart op 1 januari 2015 aan bij de vzw Sociale Dienst voor het Vlaams Overheidspersoneel.

Vorming

In 2014 volgden 289 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 behoeften situeren op het vlak van kennis, vaardigheden of attitudes. Met een proactief wervingsbeleid in combinatie met interne of externe opleiding of coaching wordt gewerkt aan de ontwikkeling of het verwerven van deze competenties en vaardigheden.

Preventie en welzijn op het werk

Welzijn op het werk is essentieel voor elke organisatie. Het voorkomen van arbeidsongevallen is één van de belangrijkste onderdelen van het welzijnsbeleid dat iedere werkgever moet uitwerken en toepassen. De risico's waaraan de werknemers worden blootgesteld moeten worden opgespoord en zo volledig mogelijk worden uitgeschakeld. Dit moet onder meer gebeuren door middel van een risicoanalyse en het nemen van de daaruit voortvloeiende preventiemaatregelen.

Het welzijnsbeleid wordt vanuit de afdelingen Personeel en Communicatie, Facility en de interne vertrouwenspersoon ondersteund. De interne vertrouwenspersoon is in eerste instantie het aanspreekpunt voor de slachtoffers van geweld, pesten en ongewenst seksueel gedrag op het werk. In deze functie geeft ze raad en biedt ze opvang, hulp en de vereiste bijstand.



Terwijl de aansluiting bij de Gemeenschappelijke Dienst voor Preventie en Bescherming van de Vlaamse overheid (GPDB) wordt voorbereid, geeft de interne preventieadviseur vorm aan het veiligheidsbeleid binnen de organisatie.

Het veiligheidsbeleid wordt vertaald in concrete acties die halfjaarlijks worden geëvalueerd. Het jaaractieplan 2014 kreeg het thema 'Wat zij doen, doe ik ook'. Hiermee wil nv De Scheepvaart benadrukken dat het goede voorbeeld geven essentieel is. Veiligheid staat boven alles in iedere situatie.

1.4.2 Financiën

nv De Scheepvaart realiseert uit de exploitatie van de beheerde kanalen en de watergebonden industrieterreinen belangrijke eigen inkomsten: 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 586 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 2014 een winst van 2.752.906,47 euro. De balans geeft een getrouw beeld van het vermogen van de vennootschap op 31 december 2014.

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 2014 werd hiervoor 52.241.000 euro aan nv De Scheepvaart toegekend.

1.4.3 Huisvesting

Bij nv De Scheepvaart gaat milieuvriendelijk en energiezuinig bouwen hand in hand met een aangename werkplek en goede werkomstandigheden. Zo werden in 2014 de werken aanbesteed voor de oprichting van een duurzaam, nieuw districtskantoor in Ham. Vanuit deze moderne infrastructuur zal een deel van het Albertkanaal en de Kempische Kanalen efficiënter beheerd worden.

Wat doen we?

Pijler 1: een bedrijfszekere, betrouwbare en veilige waterweginfrastructuur aanbieden

De eerste pijler van het waterwegbeleid betreft het aanbieden van een bedrijfszekere, betrouwbare en veilige waterweginfrastructuur. Voldoende investeringen in het onderhoud van het bestaande patrimonium, het wegwerken van het achterstallige onderhoud en het op diepte houden van de waterwegen zijn essentieel hiervoor. Daarnaast willen de waterwegbeheerders via projecten van automatisering en afstandsbediening en door de verdere uitbouw van River Information Services toegevoegde waarde genereren voor het waterwegtransport en voor de logistieke spelers.



2.1.1 Watergebonden transport: cijfers en grafieken

Voor nv De Scheepvaart was 2014 een recordjaar op het vlak van containervervoer. Er werd bijna 424.000 TEU (Twenty Feet Equivalent Unit) vervoerd over de kanalen in Antwerpen en Limburg. Dit is 24.000 TEU (6%) meer dan in 2013 en zelfs 11.000 TEU (3%) meer dan in het recordjaar 2012.

De economische crisis blijft echter ook doorwegen op het vervoer over het water. Globaal daalde het vervoer van goederen over het Albertkanaal en de Kempense kanalen tot iets meer dan 35,2 miljoen ton. Dat is een daling van 2,5% ten opzichte van vorig jaar. Het wegvallen van de staalnijverheid in de Luikse regio, in het verleden goed voor 3 miljoen ton per jaar, is zeker nog niet goedgemaakt door andere transporten.

Per goederengroep was er een trafiekstijging bij de landbouwproducten (+5,5%), bij de metaalproducten (+2,67 %) en bij de nijverheidsproducten (+4,7%). De bouwmaterialen, petroleumproducten, ertsen en voedingswaren gaan er lichtjes op achteruit maar de grootste daling is er bij de vast brandstoffen (-23,78%) en bij de meststoffen (-16,07%).

Kanaal	Vervoerde tonnage 2014
Albertkanaal	35.019.000 ton
Schelde-Rijnverbinding	73.700.000 ton
Zuid-Willemsvaart	1.015.000 ton
Kanaal Bocholt-Herentals	1.816.000 ton
Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten	861.000 ton
Kanaal Briegden-Neerharen	619.000 ton
Kanaal naar Beverlo	272.000 ton
Kanaal Dessel-Kwaadmechelen	1.529.000 ton

2.1.2 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.

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. Dit 'zenuwcentrum' monitort sinds 2009 alle waterwegen die nv De Scheepvaart beheert, 24 uur per dag, zeven dagen per week.

De voorbije jaren hebben de Vlaamse waterwegbeheerders al heel wat toepassingen in het kader van RIS ontwikkeld en geïmplementeerd. Het Vlaamse binnenvaartinformatiesysteem voldoet volledig aan de Europese verplichtingen en standaarden. De RIS-kerntechnologieën werden bovendien aangevuld met extra ontwikkelingen om de dienstverlening in Vlaanderen te kunnen optimaliseren.

nv De Scheepvaart werkt in overleg met Waterwegen en Zeekanaal NV de Europese richtlijn voor zijn waterwegennetwerk verder uit en ontwikkelde in 2014 de volgende diensten:

- De Vlaamse waterwegen werden nauwkeurig opgemeten met behulp van Mobile Mapping. Een techniek waarbij vanop een schip met een aantal opnamesensoren en een GPS-systeem de omgeving over 360° in beeld wordt gebracht. De inventarisatie van alle data is in volle uitvoering en op basis van deze informatie worden in 2015 meer gedetailleerde digitale vaarkaarten opgemaakt.
- Het project VisuRIS, de visualisatie en bevragingstool van RIS, is gestart in oktober 2014.
- Het project 'Enig Meldpunt' werd uitgevoerd en is momenteel in testfase.
- Er wordt een systeem ontwikkeld dat de verschillende RIS-toepassingen beter op elkaar zal afstemmen voor een hoger gebruiksgemak voor de klant. In het kader van de afstandsbediening op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten werd een eenvoudige toepassing ontwikkeld om de passages aan de verschillende kunstwerken te registreren. Hiermee hebben de sluisbedienaars een duidelijk overzicht van de positie van de verschillende schepen op het traject.

In 2014 werkte nv De Scheepvaart actief mee aan nationale en internationale overlegfora over RIS. De binnenvaart werkt binnen een internationale context en daarom is de afstemming met de Europese partners cruciaal.

2.1.3 Infrastructuur continu en duurzaam beheren

Het kwalitatieve onderhoud van de kanaalinfrastructuur is een voortdurende zorg van nv De Scheepvaart. Het onderhoud gebeurt door de verschillende districtsregies, de afdeling Maintenance en door externe aannemers.

- 372 km waterwegen waarvan 47 km Gemeenschappelijke Maas;

- 45 sluisen en 172 bruggen, waaronder 28 ophaalbruggen;
- 220 kaaimuren;
- 94 km aanlegplaatsen (wachtplaatsen);
- meer dan 500 km jaagpaden;
- 600 km oeververdediging;
- 66 functionele gebouwen (bedieningsgebouwen, magazijnen, kantoren, werkhuisen ...);
- 123 woningen.

In 2014 werd een nieuwe brug gebouwd in Maaseik-Solt over de Zuid-Willemsvaart. En de vervanging van de ophaalbruggen in Brecht, Beerse en Retie op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten werd afgerond of aanbested. In het kader van modernisering worden er op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten nu 10 bruggen vanop afstand bediend. (Lees meer over de automatisering van deze bruggen)

Het dagelijks onderhoud door de districtsregies bestaat onder meer uit het opruimen van zwerfvuil en sluisstorten, het reinigen van duikers, het vrijmaken van grachten zodat de waterafvoer verzekerd blijft, het snoeien en kappen van overtollig houtopslag, het bestrijden van ratten, het strooien en het sneeuwvrij maken van bruggen.

De afdeling Maintenance staat in voor de grotere onderhoudswerken en voor het snel ingrijpen bij defecten of averijen. Deze afdeling staat 24 uur op 24, en zeven dagen per week beschikbaar om pannes op te lossen. Daardoor blijven scheepvaartstromingen meestal zeer beperkt. Voor grotere of specifieke onderhoudswerken doet nv De Scheepvaart beroep op aannemers.

Herstelling sluisdeuren Middensluis Hasselt

In 2014 is de middensluis van het sluisencomplex van Hasselt drooggezet.

Probleem: lekkages aan de afwaartse deuren

Vaststellingen: - defect afsluitprofiel aan de deur - slijtage aan de drukstoelen - scheuren in de deur en in de omloopriolen

Oplossing: droogzetting van de sluis door de centrale regie en herstelling

nv De Scheepvaart investeert voortdurend in de uitbouw, het onderhoud en de inspectie van haar infrastructuur, met respect voor het milieu en de omgeving. Een grondige inspectie van de infrastructuur zorgt ervoor dat mogelijke tekortkomingen tijdig worden opgemerkt en reduceert de herstellingskosten. Daardoor verbetert de kwaliteit van de kanaalinfrastructuur en dit maakt een veiliger en vlotter scheepvaartverkeer mogelijk.



Onderhouden van jaagpaden en bermen

nv De Scheepvaart voerde in 2014 structureel onderhoud uit over een totale lengte van 38km jaagpaden. Deze jaagpaden situeren zich langs het Albertkanaal, het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten, het kanaal Bocholt-Herentals, de Zuid-Willemsvaart en het kanaal Briegden-Neerharen.

In aansluiting op de nieuwe brug 11 over het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten in Brecht werd ook de nieuwe brug nr. 5 in Beerse voorzien van een extra breed fiets- en voetpad. Bovendien werd er, tijdens de bouw van beide bruggen, een alternatieve oversteekplaats van het kanaal met behulp van een ponton gemaakt, zodat fietsers en voetgangers niet de

omleiding voor de auto's moesten volgen.

Schappen bij de Scheepvaart

In juni 2014 startte nv De Scheepvaart met een begrazingsproject op de bermen van het Albertkanaal ter hoogte van het militaire domein van Grobbendonk.

Het begrazingsproject gebeurt in samenwerking met de buitendienst Antwerpen van het Agentschap Natuur en Bos (ANB) en volgt uit de samenwerkingsovereenkomst die nv De Scheepvaart en ANB samen afsloten. Het militaire domein van Grobbendonk is een Speciale BeschermingsZone (SBZ) waarvoor er instandhoudingsdoelstellingen zijn geformuleerd. Eén van de doelstellingen voor dit gebied betreft het herstel van heischraal grasland.

Door schapenbegrazing op deze bermen mogelijk te maken werkt nv De Scheepvaart in deze zone mee aan het herstel van dit habitatype om dit in een meer gunstige staat van instandhouding te krijgen. In een eerste fase wordt de berm drie keer begraasd gedurende zeven dagen en dit over een afstand van vier km. Nadien volgt een evaluatie en wordt het begrazingsbeheer indien nodig bijgestuurd. Met de begrazing beoogt nv De Scheepvaart ook dat de langsracht, van belang voor de afwatering van de dijk, in de toekomst over de volledige lengte door de schapen wordt vrijgehouden.

Door de begrazing met schapen moet deze berm niet meer gemaaid worden. Het is dan ook een voorbeeld van hoe nv De Scheepvaart via de toepassing van een alternatieve beheertechniek een bijdrage levert aan een betere ecologie zonder bijkomende kosten.



Inspecteren van bruggen

De inspecties en het onderhouden van de bruggen over de kanalen vormt een belangrijke opdracht voor nv De Scheepvaart.

nv De Scheepvaart beheert momenteel 172 bruggen, waarvan 63 in gemengd beheer. Het Agentschap Wegen en Verkeer beheert de bovenbouw van deze bruggen, nv De Scheepvaart staat in voor de onderbouw.

Tijdig onderhoud van kleine gebreken kan later zware onderhoudskosten voorkomen. Daarom zijn deskundige medewerkers met gespecialiseerd materiaal voortdurend bezig met de uitvoering van bruginspecties. 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 wordt eveneens vermeden dat de vennootschap aansprakelijk wordt gesteld voor mogelijke schade. Door een volgehouden beleid van inspectie en onderhoud zijn de bruggen niet alleen op technisch vlak volledig in orde, maar kan ook de modale weggebruiker vaststellen dat de infrastructuur als een goede huisvader wordt beheerd, met een degelijke wegverharding, goede fiets- en voetpaden en mooi geschilderde brugleuningen.



De geleverde inspanningen van de laatste jaren betreffende inspecties en onderhoud werpen hun vruchten af. Er bevonden zich in 2014 geen bruggen, beheerd door nv De Scheepvaart, op de lijst van prioritair te onderhouden kunstwerken.

Controleren van oevers



De dijkwachters inspecteren voortdurend de staat van de oevers. Daarnaast gebeuren er ook specifieke onderzoeken en worden er inspectiedossiers opgesteld door de oeverinspecteurs. Ook bij calamiteiten, bijvoorbeeld wanneer een schip tegen de oever vaart of bij abnormale waarnemingen worden occasionele inspecties uitgevoerd.

Al deze inspecties zijn de basis voor een doelgericht onderhoud aan oevers, kaaimuren en kunstwerken. Na elke inspectie wordt een uitgebreid inspectierapport opgemaakt met desgevallend een uitvoeringsdossier voor onderhoudswerken.

Schone Waters

Elk jaar ligt er in april, na de hoogwaterperiode, een enorme hoeveelheid zwerfafval op de oevers van de Gemeenschappelijke Maas. Het hoogwater neemt al het afval mee 'omhoog', waardoor het op de oevers belandt en het zich ophoopt voor stuwen en sluisen. Het gevolg: een lelijk landschap en schade aan flora en fauna. Een probleem dat kan oplost worden door samen te werken!

nv De Scheepvaart ruimde samen met de Nederlandse collega's van Rijkswaterstaat op donderdag 10 april 2014 tussen 12.00 en 17.00 uur samen het zwerfvuil langs de Maas op. In 2014 gaan ze richting Koningssteen, het meest noordelijke stukje van de Gemeenschappelijke Maas tussen Kessenich en Thorn, tussen de twee grote plassen en exact op de Belgisch-Nederlandse grens.

Maar ook langs de oevers van de kanalen en in de sluisen vormt het zwerfvuil een probleem. Daarom organiseert de afdeling Waterwegbeheer net zoals vorig jaar op dezelfde dag ook een opruimactie in alle districten.

Waarom is dit zo belangrijk?

Je ziet het regelmatig, drijvend plastic. Niet alleen afkomstig van schepen of vanuit de industrie. Ook de onbedachtzame burger laat zwerfvuil achter. Kortom we zijn allemaal in meer of mindere mate mee schuldig aan deze vervuiling. Als dit afval lang blijft liggen, kan een bermmaaier het afval verkleinen. Het regenwater of de wind nemen de kleine deeltjes zwerfafval mee richting beken en rivieren. Plastic in rivieren stroomt uiteindelijk richting zee en veroorzaakt de bekende 'plastic soep': de grote drijvende eilanden van plastic in de oceanen.

Naar schatting komt er jaarlijks 4,7 miljoen ton plastic in de zee terecht. Dat is gemiddeld 12.000 ton per dag! Door verwerking, zonlicht en golfslag verbreekt het grote plastic en ontstaan er talloze kleine stukjes. Deze 'soep' is er nu in bijna alle zeeën en rivieren ter wereld, zelfs in de meest afgelegen gebieden of gebieden die tot voor kort onaantast waren!



Inspecteren van duikers

nv De Scheepvaart is verantwoordelijk voor het beheer van 125 duikers. Naast het dagelijks ruimen van het afval dat zich hier verzamelt, wordt de toestand van deze duikers in kaart gebracht. Daarna worden de nodige maatregelen getroffen om de afvoercapaciteit te verzekeren en de veiligheid van de constructie te waarborgen.



Pijler 2: het waterwegennet verder uitbouwen

De tweede pijler van het waterwegbeleid is gericht op de uitbouw van het Vlaamse waterwegennet. De waterwegbeheerders willen twaalf capaciteitsbeperkende knelpunten op korte of middellange termijn wegwerken. Voor nv De Scheepvaart gaat het onder andere om de verdere opwaardering van het Albertkanaal en van het kanaal Bocholt-Herentals. Binnen deze pijler past ook de verderzetting van de PPS-regeling voor het bouwen van kaaimuren, de vergroening van het netwerk volgens de principes van integraal waterbeleid, een doordacht beleid voor de uitbouw van het netwerk van inland terminals en het aanbieden van faciliteiten voor de binnenvaart.



2.2.1 Wegwerken capaciteitsbeperkende knelpunten

Het waterwegbeleid van de Vlaamse waterwegbeheerders voorziet voor nv De Scheepvaart in de uitvoering van onderstaande strategische projecten.

De verbreding van het vak Wijnegem-Antwerpen

Het kanaalvak tussen Wijnegem en Antwerpen wordt aangepast tot een klasse VIb-bevaarbaarheid (bevaarbaar tot 10.000

ton). Dit vergt investeringen in de verbreding en verdieping van het kanaal en aanpassing van de oevers.

In 2014 werden de volgende werken voltooid:

- Vernieuwing van de rechteroever tussen de spoor- en Noorderlaanbruggen in Merksem.
- Tweede fase van de vernieuwing van de linkeroever afwaarts van de Houtlaanbrug.

Daarnaast werden de voorbereidende studies aangevat voor start van de verbreding van de bocht van Merksem. In Schoten is ter hoogte van de firma Van Pelt de vernieuwing van de kaaimuren aangevat. De bestekken voor de vernieuwing van de linkeroever afwaarts van Van Pelt zijn aanbesteed.



Kaderplan Antwerpen

De omgeving van het Albertkanaal in Merksem, Deurne, Schoten en Wijnegem is - na de haven van Antwerpen - het grootste bedrijventerrein van de provincie Antwerpen. Het Albertkanaal en het omliggende bedrijventerrein zijn van cruciaal belang voor de economie. Blijvende investeringen in infrastructuur zijn nodig. Daarnaast is het ook een buurt waar heel wat mensen graag wonen.

Met het kaderplan 'Albertkanaal: Antwerpen Schoten Wijnegem' stellen we een toekomstvisie op voor het gebied 'De KanaalKant'. Dit plan wordt gecoördineerd door de provincie Antwerpen in samenwerking met heel wat partners, waaronder nv De Scheepvaart. Samen willen we een plek realiseren waar het aangenaam wonen en werken is, die goed bereikbaar is en waar je veilig door kunt rijden. De uitvoering van de verbreding van de Bocht van Merksem is één van de acties die nodig is om dit plan te realiseren.

Het plan zet vooral in op tewerkstelling. Bedrijven die hun activiteiten op een duurzame manier uitbouwen, krijgen steun. Net als bedrijven die de voordelen van het Albertkanaal benutten. Want meer verkeer over het water is minder verkeer op de weg.

De werken die nv De Scheepvaart er uitvoert, zoals de verbreding van het vak Wijnegem-Antwerpen en de verhoging van de bruggen over het kanaal, stimuleren dus niet alleen de economie, maar gaan ook hand in hand met het verbeteren van de mobiliteit en de leefbaarheid van het gebied.

Samen met de provincie Antwerpen, POM Antwerpen, Agentschap Wegen en Verkeer, omliggende gemeenten ... stelt nv De Scheepvaart zo de toekomst van bedrijven én bewoners veilig.

De verhoging van de bruggen over het Albertkanaal

Het streefdoel van nv De Scheepvaart is om uiterlijk in 2020 alle bruggen over het Albertkanaal aangepast te hebben tot een vrije hoogte van 9,10 meter. Dit maakt het varen met vier lagen containers mogelijk en vergroot de mogelijkheden voor Short Sea Shipping.

Over het Albertkanaal liggen 62 bruggen. Op het einde van 2014:

- hebben al 28 bruggen een doorvaarthoogte van 9,10 meter;
- is voor 3 bruggen de verhoging in uitvoering of gebudgetteerd;
- moeten 31 bruggen nog worden herbouwd, waarvan 1 nieuwe brug;
- naast deze bruggen is de bouw van 1 nieuwe fietsbrug voorzien.

In 2014 werd de sluisbrug van Olen aangepast zodat deze voldoet aan een doorvaarthoogte van 9,10 meter. De werken voor de herbouw van de brug Oelegem I (Ranst), de brug Meerhout-Veedijk, de brug van Viersel (Zandhoven), het verhogen van de Houtlaanbrug en het verhogen van de E34-bruggen (Ranst) werden voltooid. De herbouw van de brug Olen-Hoogbuul is gestart.

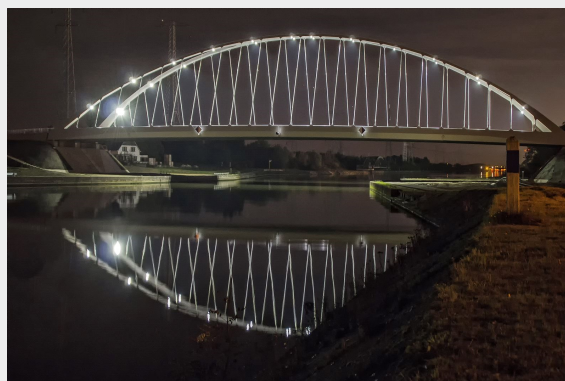


Generieke bruggen

nv De Scheepvaart liet een generieke boogbrug ontwerpen die toepasbaar is op verschillende sites langs het Albertkanaal waar een nieuwe brug moet gebouwd worden. Bij het ontwerp van deze brug werd maximaal rekening gehouden met standaardisatie van elementen om optimaal te genieten van economische schaalvoordelen.

Tegelijk is het concept voor de brug voldoende flexibel zodat het aangepast kan worden aan de verschillende sites en situaties langs het Albertkanaal. Het is een metalen bowstring brug met een centrale boog en twee hellende vlakken.

Deze 'generieke bruggen' zullen op verschillende locaties langs het Albertkanaal gebruikt worden. Oelegem, Viersel, Meerhout-Veedijk en Olen-Hoogbuul vormden de eerste reeks van vier gelijkaardige bruggen. Op termijn zullen meer dan 20 gelijkaardige bruggen volgens dit principe worden gebouwd.



Project capaciteitsverhoging van het sluisencomplex Wijnegem

De gestage groei van de trafiek op het Albertkanaal was voor nv De Scheepvaart de aanleiding om een onderzoek te laten uitvoeren naar de noodzaak om de capaciteit van de sluiscomplexen op het Albertkanaal uit te breiden. Het is immers zaak om tijdig op mogelijke capaciteitsknelpunten in te spelen. De capaciteitsstudie voor het Albertkanaal werd in 2010 afgerond en toonde aan dat zich voor Wijnegem een uitbreiding van de capaciteit aandient. Het vervolgtraject voorziet in de uitvoering van een plan-MER met een geïntegreerde maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Deze studie startte in december van 2013 en duurt 2 jaar.



Het vervangen van de drie 600-ton sluisen in Mol-Lommel

Gelet op het positieve resultaat van de maatschappelijke kosten-batenanalyse werd in februari 2012 een project-MER opgestart. De resultaten van de MER-studie werden medio 2013 voorgelegd aan o.a. het Agentschap voor Natuur en Bos en het Agentschap Ruimte Vlaanderen. Het voorkeustracé werd naar aanleiding van deze besprekingen lichtjes aangepast. Naast het MER-rapport moest ook een passende beoordeling en compensatiedossier worden opgemaakt. Het Agentschap voor Natuur en Bos startte hiervoor in 2014 de nodige studies op. Het MER-eindrapport wordt in 2015 ter goedkeuring ingediend, wanneer deze resultaten bekend zijn.

Pompen op het Albertkanaal

Door het gewijzigde klimaat ondervindt nv De Scheepvaart tijdens droge periodes moeilijkheden om het waterpeil op het Albertkanaal te garanderen. Het kanaal wordt gevoed met Maaswater en bij langdurige droogte levert de rivier onvoldoende water. Om de bedrijfszekerheid van de binnenvaart te blijven garanderen bouwt nv De Scheepvaart waterkracht- en pompinstallaties op de zes sluiscomplexen van het Albertkanaal (Wijnegem, Olen, Ham, Hasselt, Diepenbeek en Genk).

Met deze installaties levert nv De Scheepvaart baanbrekend werk. Dit type waterpompen met dergelijke afmetingen en capaciteit zijn tot nog toe uniek in de wereld. In periodes van watertekort zullen de installaties het water van onder aan de sluis terugpompen naar de bovenkant, zodat dezelfde hoeveelheid water opnieuw kan worden gebruikt om schepen door de sluis te laten varen. In periodes dat er voldoende water beschikbaar is, produceren de installaties groene stroom uit waterkracht. Er wordt verwacht dat de waterkrachtcentrales jaarlijks energie opwekken voor 10.000 gezinnen.

In 2014 werden de eerste twee installaties in dienst genomen op de sluiscomplexen van Ham en Olen. Op 4 oktober kon het grote publiek de installatie in Ham bewonderen in het kader van 75 jaar Albertkanaal en Open Bedrijvendag.

Automatisering bediening bruggen en sluis

Om het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten efficiënter te beheren werden in de voorbije jaren de voorbereidingen getroffen om 11 bruggen en één sluis geautomatiseerd op afstand te bedienen. Na de bouw van een centraal bedieningsgebouw in Rijkevorsel, de aanleg van een glasvezelnetwerk en de lokale installatie van camera's, luidsprekers, marifoonantennes ... worden de bruggen en de sluis één voor één paraat gemaakt en aangesloten.

In 2014 gingen er acht bruggen over op centrale bediening, nadat eerder al twee bruggen niet langer lokaal opgehaald en neergelaten werden. Hiermee nadert het project zijn einde. In 2015 schakelt de sluis over op centrale bediening en wordt de laatste, nieuwe brug 5 in Beerse in dienst gesteld en gekoppeld om bediend te worden op afstand.

2.2.2 Integraal waterbeleid

Het jaagpad is er voor iedereen

In 2014 is een sensibiliseringscampagne opgestart om de fietsers, wandelaars en andere gebruikers van het jaagpad te informeren over de specifieke eigenschappen van deze weg. Met ludieke controleacties op het jaagpad werden de verschillende gebruikers gewezen op regels. Jaagpadgebruikers die hier niet thuishoorden kregen een 'rode kaart'.

Een jaagpad langs een waterweg werd oorspronkelijk aangelegd voor het voorttrekken van de schepen. Hoewel het jaagpad vandaag een gewijzigde functie heeft, blijft het een onlosmakelijk deel vormen van de waterweg. Het blijft in eerste instantie een dienstweg voor de waterwegbeheerder of zijn opdrachtnemers om de waterweg te inspecteren, te onderhouden of om snel ter plaatse te kunnen zijn.

Naast deze primaire functie van de jaagpaden, vervullen jaagpaden eveneens een belangrijke functie op vlak van zachte recreatie. Jaagpaden zijn opgenomen in recreatieve fiets- en wandelroutenetwerken. Vooral op zomerse dagen maken veel fietsers, wandelaars, rolschaatsers ... gebruik van het jaagpad.

Om deze verschillende functies harmonieus met elkaar te verenigen en conflicten tussen de verschillende gebruikers te vermijden, werd een sensibiliseringscampagne 'Het jaagpad is er voor iedereen' uitgewerkt. Hiermee worden de gebruikers van het jaagpad op een positieve manier gewezen op de vele functies van het jaagpad en op specifieke eigenschappen ervan, zoals de mogelijke aanwezigheid van (vergunde) wagens, vrachtwagens, kranen ... en de maximale toegelaten snelheid van 30km/u.

Tijdens de actie deelden de dijkwachters folders uit aan de verschillende gebruikers. Diegenen die hier niet thuishoorden kregen een 'rode kaart' met daarop de basisregels als eerste waarschuwing. Er werden 165 wagens gecontroleerd, waarvan 84% zonder vergunning reed. Algemeen kan gesteld worden dat de regelgeving en de signalisatie onvoldoende gerespecteerd wordt.

De meeste gecontroleerden reageerden vrij positief en begrepen het doel van deze actie. Er was vooral commotie bij de vissers. Door de campagne steeg het totaal aantal klachten bij nv De Scheepvaart in 2014 van 59 naar 71. De waterwegbeheerders hebben daarom samen met de sector een oplossing gezocht om tegemoet te komen aan de behoeften van deze doelgroep. In 2015 worden er wegmarkeringen en informatieborden geplaatst en wordt er verder gesensibiliseerd op het terrein.



Recreatie op en langs het water

Multifunctionaliteit en het verbeteren van de recreatief-toeristische mogelijkheden van de waterwegen maken deel uit van de missie en de strategische doelstellingen van nv De Scheepvaart. Hieraan wordt voortdurend vorm gegeven in samenwerking met externe partners.

nv De Scheepvaart stelde de beleidsvisie 'Recreatie op het water op' in samenwerking met Waterwegen en Zeekanaal NV, met als gezamenlijk doel de verdere ontwikkeling van de recreatie op de Vlaamse waterwegen.

Uitgangspunten van de beleidsvisie zijn: mogelijkheden voor meer ruimte voor recreatie binnen bepaalde voorwaarden en aandacht voor een kwalitatief betere en maatschappelijk verantwoorde recreatie.

Deze beleidsvisie vormt de basis voor de jaarlijkse projecten en initiatieven, en is het kader voor overleg en samenwerking inzake recreatie op het water met andere overheden, organisaties en stakeholders.

Samenwerkingsprotocol duurzame mobiliteit en natuurbehoud

Het Agentschap voor Natuur en Bos en nv De Scheepvaart ondertekenden op 30 april 2014 een samenwerkingsovereenkomst om het natuurbehoud en bosbeheer langs de kanalen te optimaliseren en af te stemmen op de Vlaamse instandhoudingsdoelstellingen.

Naast een belangrijke economische verbindingfunctie vormen de waterwegen ook een ecologisch netwerk en leefgebied voor tal van bijzondere planten en dieren. Langs de kanalen in Limburg en de Antwerpse Kempen liggen heel wat mooie natuurgebieden. Over de waarde van deze gebieden is geen twijfel.

Met de ondertekening van deze overeenkomst engageerden beide partners zich om hun doelstellingen optimaal af te stemmen in het werkingsgebied van nv De Scheepvaart. Het is uitdrukkelijk de bedoeling om integrerend te werken door het zoeken naar synergiën en het duurzaam combineren van ecologische en economische functies.

Om de samenwerking in goede banen te leiden werden twee overlegorganen opgericht. Op Vlaamse niveau bewaakt en controleert het Beheercomité de uitvoering van deze overeenkomst. Het evalueert de gebiedsvisies, de natuurbeheerplannen, de programma's met de geplande beheerwerken en het jaarlijkse uitvoeringsrapport van de provinciale werkgroepen. Zo wordt gewaakt over de compatibiliteit van deze documenten met reeds bestaande en goedgekeurde plannen.

In de provincies Antwerpen en Limburg, de provincies waarbinnen nv De Scheepvaart werkzaam is, wordt ook een provinciale werkgroep opgericht.



Monitoring van waterstanden

De bewaking van de waterpeilen is cruciaal voor de veiligheid. Het garanderen van de diepgang, het voorkomen van wateroverlast en watertekorten zijn dan ook een voortdurende bekommernis. Met een netwerk van 58 peilmeters en 10 debietmeters wordt het kanalenet voortdurend gemonitord zodat er op elk ogenblik een actueel en volledig beeld van de hydrologische situatie op het waterwegennet is. Het meetnet vormt voor de watercoördinatoren hét instrument om de waterhuishouding van waterwegennet te beheersen en problemen van wateroverlast en -tekort te voorkomen. De waterpeilen van het net van nv De Scheepvaart zijn online raadpleegbaar op www.waterinfo.be.

Waterinfo.be

Waterinfo.be is een nieuwe en gedetailleerde website waar burgers en hulpdiensten alle actuele informatie over overstromingsrisico, getijden, neerslag en droogte kunnen vinden. De portaalsite waterinfo.be is technologisch zeer vooruitstrevend en bundelt informatie die nu nog op verschillende websites staat zoals overstromingsvoorspeller.be, waterstanden.be ... De webpagina kan door de bezoeker zo ingesteld worden dat de actuele toestand voor een bepaalde buurt, specifieke regio of voor heel Vlaanderen te zien is.

Betrouwbare waterstandgegevens en voorspellingen zijn cruciaal om overstromingsschade zoveel mogelijk te beperken. Die informatie was tot nu toe versnipperd over de websites van de verschillende Vlaamse overheidsinstanties.

Samenwerking

nv De Scheepvaart sloeg in 2014 de handen ineen met de Vlaamse Milieumaatschappij, het Waterbouwkundig Laboratorium (Departement Mobiliteit en Openbare Werken), Waterwegen en Zeekanaal NV en het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust. Het resultaat van deze samenwerking is www.waterinfo.be.

Informatie over waterstanden, voorspellingen en de watertoets

Alle actuele waterstanden en voorspellingen voor de bevaarbare en onbevaarbare waterlopen in Vlaanderen, van de Kust tot aan de Maas, en voor de Noordzee, zijn nu overzichtelijk en voor iedereen op één website beschikbaar.

De Gemeenschappelijk Maas: waterbeheersing, creatie van natuurwaarde en toeristische meerwaarde staan voorop

Vlaanderen (nv De Scheepvaart) en Nederland (Rijkswaterstaat) werken al jaren intensief samen aan de Gemeenschappelijke Maas in het kader van hoogwaterbescherming en natuur- en recreatieontwikkeling. Daarnaast is er een gezamenlijk meet- en monitoringprogramma voor de waterstanden en wordt er samen gewerkt aan waterkwaliteit, inspecties en calamiteitenoefeningen.

Sinds 2007 is de Maas aan Vlaamse zijde aanzienlijk verruimd. Zowel in Nederland (Eijsden, Maastricht, Borgharen, Itteren) als in Vlaanderen (Smeermaas, Herbricht, Kotem) is de hoogwaterstand met enkele decimeters gezakt, lokaal tot zelfs 30 cm. Deze Vlaamse zogenaamde 'Boertienlocaties' zijn in 2013 opgeleverd en leidden op korte termijn meteen al tot een betere veiligheid van de inwoners bij hoogwater. Door deze werken wordt het overstromingsrisico in Zuid-Limburg verminderd naar één keer in de 250 jaar. De werken werden voornamelijk op Vlaams grondgebied uitgevoerd met Nederlandse middelen voor een totale kostprijs van vijf miljoen euro. Dit is bovenop de uitvoering van het Programma Maaswerken (NL) en het Vlaams investeringsprogramma voor de Maas.

Nieuwe waterwegenvignetten

In 2014 ging de nieuwe regelgeving voor de waterwegenvignetten van kracht. Naast de pleziervaartuigen die op de waterwegen van het Vlaamse Gewest varen, moeten nu ook de pleziervaartuigen die meren op een al dan niet vergunde of geconcessioneerde ligplaats een waterwegenvignet aanbrengen. De prijs van het waterwegenvignet wordt nog steeds bepaald door de lengte van het vaartuig, de snelheid en de geldigheidsperiode.

De afhandeling van deeltijdse waterwegenvignetten werd aanzienlijk vereenvoudigd door ze te beperken tot twee of één deeltijds vignet per categorie van pleziervaartuig. Dit is een grote verbetering voor de pleziervaarder, want voorheen bestonden er meer dan 20 soorten. Om de aanvragen te vergemakkelijken stellen de waterwegbeheerders de formulieren ook ter beschikking op hun website. De lay-out van de vignetten werd eveneens aangepast zodat ze beter zichtbaar zijn.

Op deze nieuwe regelgeving werd in 2014 nader toegezien op het terrein, en de pleziervaarders en de watersportfederaties werden erover geïnformeerd.



Hiermee zijn ook enkele honderden hectaren natuurgebied gecreëerd waarin kan worden gewandeld. Het natuurgebied maakt deel uit van het grensoverschrijdende Rivierpark Maasvallei. Tijdens de hoogwaterstanden van 2010 en 2011 werd duidelijk dat er ondanks de vele ingrepen van de afgelopen jaren nog twee grote knelpunten zijn tussen Meeswijk (Maasmechelen) en Rotem (Dilsen-Stokkem). De Maas moet hier dringend worden verbreed om overstromingen te voorkomen. Door de mijnverzakking rond Eisden, Leut en Lanklaar wonen zo'n 10.000 mensen in een gebied dat, bij een dijkdoorbraak, op zes uur tijd onder een laag water van vier tot zes meter zou kunnen komen te staan.

De werken startten eind 2014 en zullen vier jaar duren, tot eind 2019. Het project wordt geraamd op 12,5 miljoen euro.

Ter hoogte van het Stokkemse gehucht Boyen wordt het winterbed over een oppervlakte van 70 hectare of zo'n 140 voetbalvelden gemiddeld vier meter verlaagd. Hierbij komt naar schatting ongeveer 2,5 miljoen kubieke meter grind vrij. De aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning is in september 2014 ingediend samen met de conform verklaarde project-MER.

In 2014 zijn de werken aan de winterdijk in Dilsen-Stokkem gestart. Deze worden afgerond in de zomer in 2015.

Oefenen aan de Maas

Op donderdag 2 oktober 2014 vond de internationale, multidisciplinaire, operationele calamiteitenoefening plaats op de Gemeenschappelijke Maas ter hoogte van Maasband en Leut. Deelnemende organisaties aan deze oefening zijn de brandweer Maasmechelen en Sittard/Stein(NL), de politie Lanaken-Maasmechelen, de Nederlandse politie (regionale Milieurecherche), Rijkswaterstaat en nv De Scheepvaart.

Jaarlijks houden de betrokken overheden een gezamenlijke calamiteitenoefening. In 2014 stond de samenwerking met de hulporganisaties (Nederlandse en Belgische brandweer en politie) in een operationele situatie op het programma. Met deze oefening wordt ervoor gezorgd dat alle partijen hun rol kennen bij een calamiteit.

Er vond een simulatie plaats waarbij afval werd gevonden dat een vervuilend effect had op de Maas. Het betrof een aantal vaten met afvalstoffen zoals die bij de productie van synthetische drugs ontstaan. Deze afvalstoffen hebben niet alleen een sterk vervuilend effect maar zijn ook in hoge mate zeer gevaarlijk voor mensen die hiermee in aanraking kwamen. Deze oefening zal de samenwerking bij 'echte incidenten/calamiteiten' in de toekomst ten goede komen.



Pijler 3: de binnenvaart stimuleren en inzetten op innovatie

De derde pijler van het waterwegbeleid zet in op het stimuleren van de binnenvaart en op innovatie. De acties binnen deze pijler zijn gericht op het garanderen van een voldoende aanbod watergebonden bedrijventerreinen, op het stimuleren van het gebruik van kleine waterwegen door de toepassing van innovatieve vervoers- en overslagconcepten en op het aantrekken van nieuwe vervoersniches naar de binnenvaart. Promotie en marktprospectie moeten ervoor zorgen dat de opportuniteiten van de binnenvaart niet alleen gekend zijn, maar ook optimaal benut worden.



2.3.1 Watergebonden bedrijventerreinen

De voordelen van de binnenvaart komen het sterkst naar voor als bedrijven zich kunnen vestigen op de oever van een kanaal, zodat het voor- en natransport van goederen volledig wegvalt of tot een minimum kan worden beperkt. Watergebonden bedrijventerreinen zijn dan ook van zeer groot belang voor de bevordering van de binnenvaart.

nv De Scheepvaart beheert ongeveer 900 ha watergebonden bedrijventerreinen. Deze terreinen worden in concessie gegeven aan bedrijven die voor de aan- en afvoer van grondstoffen en/of afgewerkte producten gebruikmaken van de binnenvaart.

Dat deze werkwijze tot zeer goede resultaten leidt, bewijst de evolutie van de ladingen en lossingen op de oevers van de kanalen. Daarnaast zijn er op de kanaaloevers heel wat bedrijventerreinen die geen eigendom zijn van nv De Scheepvaart. De meeste bedrijven op deze terreinen maken gebruik van de waterweg, sommige niet. nv De Scheepvaart probeert om ook deze bedrijven te overtuigen van de voordelen van de binnenvaart.

In 2014 werden devolgende watergebonden bedrijventerreinen ingericht:

- de bouw van de kaaimuur BBC/Albema in Meerhout werd afgerond;
- de bouw van de kaaimuur Niras in Mol werd afgerond;
- de bouw van een nieuwe kaaimuur voor Wienerberger in Beerse werd opgestart;
- het verlengen van de kaaimuur van Claesen Beton in Lummen werd aanbesteed;
- het verharderen van het kaaiplateau van Driessen in Genk werd aanbesteed.

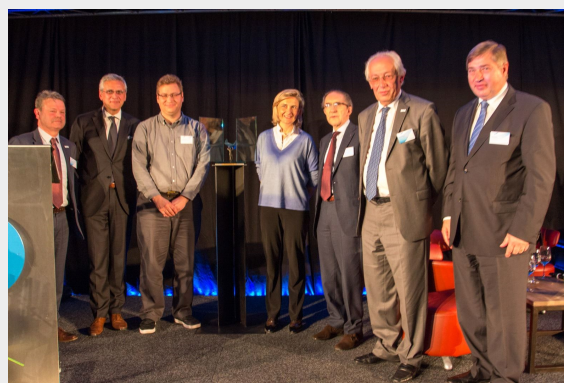


Prijs 'nv De Scheepvaart' uitgereikt aan distributiecentrum van Nike

Op 31 maart 2014 overhandigde Vlaams minister-president Kris Peeters tijdens het tweejaarlijkse symposium 'Het Albertkanaal, hefboom voor economie en mobiliteit' 'De prijs van nv De Scheepvaart' aan het distributiecentrum van Nike in Laakdal.

Deze prijs wordt toegekend aan een persoon, een bedrijf, een organisatie of een dienst die zich op bijzondere wijze verdienstelijk heeft gemaakt voor de bevordering van de binnenvaart in Vlaanderen. De prijs heeft uitdrukkelijk de bedoeling om goede praktijken in de kijker te plaatsen, en de inspanningen van de laureaat te symbolisch ondersteunen.

Het bedrijf Nike is op haar site in Laakdal al jaren bezig met duurzaam ondernemen. Eind vorig jaar besliste de directie om het verdeelcentrum sterk uit te breiden op het bedrijventerrein van Ham-Zwartenhoek. Dankzij de investering kunnen 500 personen tewerkgesteld worden en krijgt de trafiek op het Albertkanaal met een bijkomende jaarlijkse aanvoer van 15.000 containers vol sportschoenen een extra boost. Het Europees verdeelcentrum van Nike is daarmee een voorbeeld van milieuvriendelijke en maatschappelijk verantwoorde logistiek.



Vraag en aanbod

nv De Scheepvaart verkoopt geen watergebonden bedrijventerreinen, maar geeft de beschikbare terreinen in concessie aan

bedrijven die voor de aan- of afvoer van goederen en producten gebruik maken van de binnenvaart.

Er is een grote vraag naar watergebonden bedrijventerreinen. In 2014 werden vijf nieuwe concessies afgesloten met nieuwe gebruikers, voor een totale oppervlakte van 17 hectaren. Deze overeenkomsten moeten leiden tot 500.000 ton nieuwe trafieken via de kanalen.

Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA)

Bedrijven die zich op de oevers van een kanaal vestigen, kunnen optimaal gebruik maken van alle voordelen van de binnenvaart. Ze kunnen een gedeelte van hun goederen en producten per schip aan- of afvoeren, waarmee de mobiliteitsdruk op de wegen afneemt. Daarom heeft de Vlaamse Regering het ENA project, Economisch Netwerk Albertkanaal, opgezet. Van Antwerpen tot Lanaken nieuwe zones afbakenen en een bestemming als bedrijventerrein geven, dat is het plan. Om deze bestemmingswijziging te realiseren, worden uiteraard de normale procedures gevolgd.

Bedrijventerrein Beverdonk

In Grobbendonk werd een nieuw bedrijventerrein, 43 hectare groot, gelegen tussen het Albertkanaal en de E313, aangelegd. Op zeer korte tijd konden alle beschikbare gronden aan logistieke bedrijven in concessie worden gegeven.

Bedrijventerrein Ham-Zwartenhoek

Op de grens van de provincies Antwerpen en Limburg werd in Ham een nieuw bedrijventerrein van 90 ha ingericht. Eind 2013 besliste het Amerikaanse bedrijf Nike dit terrein een nieuw distributiecentrum uit te bouwen, goed voor in een eerste fase 500 nieuwe arbeidsplaatsen, en jaarlijks 15.000 containers (TEU) via de binnenvaart.

Terrein Dossche in Heusden-Zolder

In 2007 kocht nv De Scheepvaart een perceel industriegrond langs het Albertkanaal op het bedrijventerrein Zolder-Lummen in Heusden-Zolder. Op dit terrein stonden de oude gebouwen en installaties van voormalig veevoederfabrikant Dossche. Na het slopen van de gebouwen werd het terrein ontwikkeld tot een kwaliteitsvol watergebonden bedrijventerrein dat 9 hectare groot is.

Terrein Genk-Zuid-Kaatsbeek

Op het grondgebied van de gemeenten Bilzen, Zutendaal en Genk werd een deelgebied van het terrein Genk-Zuid, dat maar liefst 136 hectare groot is, ontwikkeld. Dit bedrijventerrein is bijna volledig ontwikkeld en ontsloten met wegen en nutsvoorzieningen. De ontsluiting van de laatste zes ha zal pas gebeuren wanneer de aanvragen van bedrijven concreter worden.

Terrein Hezemeerheide

Het bedrijventerrein Eindhoutsebaan in Geel, Meerhout en Laakdal is ook één van de bestaande bedrijventerreinen die in het kader van ENA geherstructureerd worden. nv De Scheepvaart streefde ernaar een maximaal aantal watergebonden kavels te realiseren. Een terrein van ongeveer 10 hectare werd gebruiksklaar gemaakt en kreeg een ontsluiting aan het Albertkanaal.

Terrein Lanaken-Lanaekerveld

Het terrein in Lanaken is een herstructurering en 'inbreiding' van een bestaand bedrijventerrein. Op dit terrein worden gronden die grenzen aan het Albertkanaal tot watergebonden terrein omgevormd. Daardoor komen 9 hectare voor watergebonden activiteiten ter beschikking.

Volgende projecten zijn in voorbereiding:

1. Lanaken-Lanaekerveld
2. Genk-Zuid-West
3. Genk-Zuid-Termien
4. Insteekhaven-Lummen
5. Heirenbroek - Herentals

Voor de volgende terreinen werd het onderzoek naar de milieueffecten in 2014 afgerond en moet de Vlaamse Regering een beslissing nemen of deze zones ontwikkeld worden tot watergebonden bedrijventerreinen:

1. Genk-Zuid-Oost
2. Zolder-Lummen-Zuid
3. Zwaaiikom Ranst
4. Genk-Zuid-Ebema

nv De Scheepvaart vergroot op verschillende manieren haar aanbod aan watergebonden bedrijventerreinen. Zo investeert ze in de vrijwillige aankoop van gronden. Wanneer zich opportuniteiten aanbieden, onderhandelt de vennootschap over de aankoop van watergebonden bedrijventerreinen. Uiteraard wordt hier een marktconforme prijs betaald.

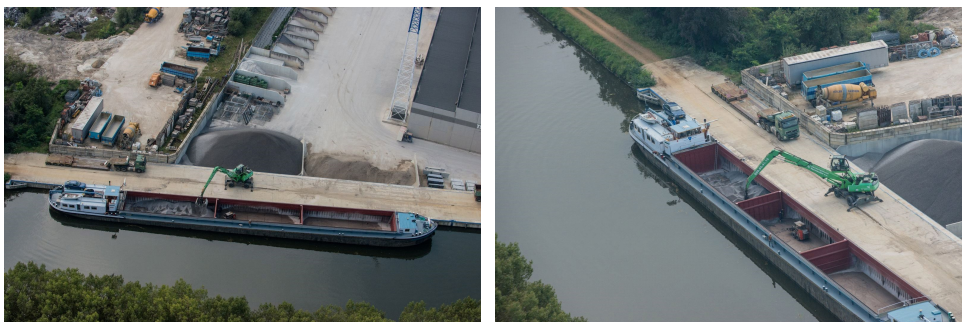
Daarnaast heeft nv De Scheepvaart in haar oprichtingsdecreet van 2 april 2004 ook de mogelijkheid gekregen om een voorkooprecht uit te oefenen op watergebonden gronden. De vennootschap maakt regelmatig gebruik van dit recht om watergebonden gronden aan te kopen. Bij de uitoefening van het voorkooprecht betaalt de vennootschap dezelfde prijs als het hoogste privébod. De markt bepaalt dus de prijs.



2.3.2 Logistiek advies

De mogelijkheden en de voordelen van de binnenvaart zijn soms onvoldoende gekend, daarom kunnen bedrijven kosteloos een beroep doen op de diensten van een ervaren transportdeskundige. In samenwerking met de werkgeversvereniging VOKA zetten de waterwegbeheerders sinds een aantal jaren enkele transportdeskundigen in.

De transportdeskundige onderzoekt voor bedrijven niet alleen de mogelijkheden van het gebruik van de binnenvaart, maar begeleidt ze ook bij de effectieve overstap. Mogelijke acties zijn de contacten leggen met rederijen of schippers, het organiseren van proefvaarten, het experimenteren met nieuwe laad- en lostechnieken, het samenvoegen van vrachten ...



Ondersteuning op maat van het bedrijf

- Voor een verwerker van heidegrond werden de verschillende transportstromen in kaart gebracht vanuit diverse plaatsen in Noord-Limburg naar Noord-Frankrijk. Voor nieuwe afvoerprojecten wordt onderzocht of een verzamelplaats aan het water rendabel is.
- Een tentenverhuurbedrijf uit Bree heeft zijn verschillende projectstromen onder de loep genomen om per project de opportuniteiten voor transport over het water te bekijken.
- In Genk wordt het eerste watergebonden bouwmaterialendepot van Vlaanderen, en bij uitbreiding van Europa, opgestart. Op deze manier zal een opstartende snelbouwfabrikant zeer efficiënt de Limburgse markt kunnen bereiken van aan het water.
- Een verwerker van laagradioactief afval in Dessel liet een kade bouwen en wil deze maximaal benutten. De technische mogelijkheden en het juridisch kader van het transport van laagradioactief afval via de binnenvaart werden onderzocht en de zoektocht naar een geschikt vaartuig is begonnen.
- Afvaltransport is een snel opstartende niche in de binnenvaart. Een operator, verlader en afnemer deden een test voor het transport van balen geperst karton tussen Gent en Roermond. Een volgende proeftransport vaart tussen Geel en Gent.
- In samenwerking met een aantal containeroperatoren werd de haalbaarheid onderzocht van het vervoer van opliggers via de binnenvaart tussen Genk, Geel en Zeebrugge.
- Een grote multinational die voor zijn activiteiten een watergebonden locatie in Limburg zoekt, wordt samen met de LRM en Agentschap Ondernemen begeleid om de financiële implicaties van de diverse mogelijke locaties te berekenen. Daarbij wordt rekening gehouden met transport over het water.

2.3.3 Initiatieven ter bevordering van de binnenvaart

Kaaimuren via Publiek Private Samenwerking (PPS)

Dikwijls is het ontbreken van een geschikte kaaimuur een belangrijk obstakel om de overstap naar de binnenvaart te maken. Via het PPS-kaaimurenprogramma krijgen bedrijven de gelegenheid om een nieuwe kaaimuur te laten bouwen. Het Vlaamse Gewest neemt 80% van de aanlegkosten voor zijn rekening en het bedrijf 20%. In ruil gaat het bedrijf de contractuele verplichting aan om gedurende 10 jaar, jaarlijks een bepaalde hoeveelheid goederen via de binnenvaart te vervoeren. In december 2010 stemde de Europese Commissie in met een verlenging van de Vlaamse PPS-steunmaatregel tot einde 2016.

Sinds de start van het programma in 1998 zijn in het werkingsgebied van nv De Scheepvaart 55 dossiers goedgekeurd. Van deze projecten zijn tot nu toe 40 kaaimuren in bedrijf, één project is in uitvoering, één project is opgeleverd en twee dossiers zijn aanbesteed. In totaal bedraagt het aandeel van nv De Scheepvaart in de gerealiseerde en aanbestede kaaimuren tot op heden 29,28 miljoen euro.

In 2014 werd de kaaimuur van Belgian Bulk Company in Meerhout en van Niras in Mol in gebruik genomen. Het kaaiplateau van de firma Gheys werd hersteld.



Binnenvaartcommunicatie 2014+

In 2014 hebben de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen, nv De Scheepvaart, Waterwegen en Zeekanaal NV en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken de krachten gebundeld voor een communicatiecampagne om de binnenvaart te promoten. Het opzet is het aandeel binnenvaart in het totale vervoersgebeuren doen stijgen. De campagne ging van start met een spectaculaire stunt. Op drie locaties in Vlaanderen werden levensgrote schepen gebouwd langs verkeersassen. Ze werden gebouwd met de materialen die per schip worden vervoerd. Daarnaast zijn verschillende communicatiedragers ontwikkeld en werden er infosessies georganiseerd. Binnenvaartklanten hebben grote banners opgehangen om kenbaar te maken dat ze gebruiker zijn van de waterweg. De campagne wordt ondersteund met een site www.watersnelweg.be, een facebookpagina en een twitteraccount. Op Radio 1 werd van 25 september tot 10 oktober de radiospot 'Schipper mag ik overvaren' uitgezonden. Tot slot verschenen diverse B2B advertenties. Deze campagne wordt gespreid over drie jaar en zal in 2015 verder uitgerold worden.



Innovatie

Doorbraak pallettransport

2014 was een doorbraakjaar voor pallettransport. Na enkele jaren van experimenteren, is het gepalletiseerd vervoer van goederen via de binnenvaart echt op gang gekomen. Dankzij de waterwegbeheerders, ontwikkelaars, firma's ... ontwikkelt zich een innovatief vervoers- en overslagconcept. Hierdoor ontstaan dan weer nieuwe scheepstypes zoals zelflossende catamarans die specifiek gebouwd zijn voor palletten en kleine waterwegen.

Zulu 1 en 2 op de Kempense kanalen

Blue Line Logistics wil met de Zulu 1 en 2 het vervoer van palletten en big bags over het water een nieuwe dimensie geven.

Met dit innovatief binnenschip wil de Belgische binnenvaartrederij Blue Line Logistics het vervoer van palletten en big bags over het water een nieuwe dimensie geven. De 'pallet shuttle barge' of PSB is een 50 meter lange catamaran met één groot bovendeck en zonder ruim. Het schip is uitgerust met een eigen kraan voor het laden en lossen van zijn vracht, beschikt naast de hoofdmotor over een boegschroef in elke romp en kan bediend worden door één enkel bemanningslid. De PSB kan 300 ton lading aan boord nemen. Het dek biedt plaats voor 200 palletten per laag, die tot vier meter hoog gestapeld kunnen worden.

Prototypes

Ondertussen zijn al twee prototypes te water gelaten: de Zulu 1 en 2. Als het project aanslaat stopt Blue Line Logistics niet met twee schepen. Dit type catamaran is vijf keer kleiner dan een doorsnee binnenschip en kan gemakkelijk alle Belgische, Noord-Franse en Nederlandse binnenwateren bevaren. Ze zijn efficiënter en milieuvriendelijker dan vrachtwagens en ze staan niet in de file. De klanten? Voor de bouwsector is dit vervoer ideaal maar Blue Line Logistics mikt ook op bedrijven die vinden dat hun hoeveelheden te klein zijn om per schip te vervoeren. Er is zelfs geen grote kade nodig. Met de kraan aan boord kunnen de goederen bij wijze van spreken vanop de weg op het schip gehoffen worden. Ook voor in de steden is dit schip ideaal. Aan de kade is er enkel een heftruck nodig.

Er zijn al diverse studies geweest in verband met de aan- en afvoer in stedelijke omgevingen. In Hasselt bijvoorbeeld zal het bedrijf Citydepot verhuizen naar een locatie aan het water. In Brussel zijn door de transportdeskundige van nv De Scheepvaart verschillende overslaglocaties vastgelegd om de Zulu's te laten aanmeren en bouwmaterialen te laten afleveren.

Blue Line Logistics sloot voor de Zulu 1 en 2 al langetermijncontracten af voor de distributie van bouwmaterialen van Wienenberger en Betonfabriek Coeck. Ook City Logistics, een onderdeel van Bpost gaat de Zulu 2 inzetten voor zijn stadsdistributieproject in Antwerpen en Brussel.



Watertruck

Op vrijdag 24 oktober 2014 maakten de Belgische, Nederlandse en Franse partners de resultaten bekend van het Europese Watertruck project, een innovatief transportsysteem dat ladingen naar de kleine waterweg verplaatst. Verschillende studies en proefvaarten toonden aan dat dit systeem een groot potentieel heeft om het goederentransport via de kleine waterwegen te doen heropleven.

Stortgoed, containers, goederen op paletten, afval, enz. zijn maar enkele voorbeelden van de vrachten die perfect van de weg naar de kleine binnenwateren verplaatst kunnen worden. Via het Watertruck-principe, waarbij kleine duwboten kleine duwbakken voortduwen, stijgt het potentieel per vaartuig van 400 naar 900 ton. In totaal betekent dit een potentieel van 400.000 ton, zijnde 16% van alle volumes van bedrijven uit de regio. En doordat het varen losgekoppeld wordt van het laden en lossen, beschikken de bedrijven over meer flexibiliteit.

Watertruck is een sterk alternatief voor het wegtransport. Eerder werden al proefvaarten uitgevoerd met slib, schroot, bouwafval, huishoudelijk afval en zout. Het tekort aan kleine duwbakken vormt wel een probleem. Dit project wil de industrie overtuigen van de mogelijkheden van de binnenvaart zodat dit principe snel op grote schaal kan worden toegepast in verschillende Europese landen.



Distribouw



Met het project Distribouw werken de waterwegbeheerders aan de uitbouw van een netwerk van een aantal aan de waterweg gelegen distributie- en consolidatiecentra (D&CC's) voor de sector van de bouwmaterialen.

Momenteel wordt geschat dat 1 op de 4 vrachtwagens in het verkeer op één of andere manier aan de bouwsector gerelateerd is. Door de distributieactiviteiten voor bouwmaterialen te bundelen in multimodale knooppunten zal in die sector de binnenvaart op meer rendabele wijze kunnen worden ingezet. De goederenstromen worden met andere woorden geclusterd om zo het schaalvoordeel van de binnenvaart beter te benutten.

Op 11 maart 2014 werd de subsidieaanvraag bij het Europese Fonds voor de Regionale Ontwikkeling (EFRO) voor dit project goedgekeurd. De maximale EFRO-steun die hierdoor verkregen wordt bedraagt 198.825 euro. Dankzij deze steun wordt het mogelijk om de eerste investeringen in de Vlaamse regio te doen, waardoor de bouwmaterialendistributie op een efficiënte en duurzame wijze ondersteund kan worden.

Toekomstgericht samenwerkingsakkoord

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, nv De Scheepvaart en Port Autonome de Liège ondertekenden op 31 maart 2014 een samenwerkingsovereenkomst om het belang van het Albertkanaal als economische as tussen Antwerpen en Luik te benadrukken. Met deze overeenkomst engageren de drie partijen zich tot een aantal concrete acties om het Albertkanaal tot logistieke as bij uitstek te ontwikkelen.

In eerste instantie verbinden de partijen zich ertoe om te voorzien in een adequate en performante binnenvaartinfrastructuur en gegevens en kennis inzake goederenstromen uit te wisselen. Alle partijen zullen de promotie van containerterminals langs het Albertkanaal ondersteunen, met name als opstappunt voor vrachtwagenchauffeurs, verladers en expediteurs vanuit het binnenland en Duitsland. Binnen deze overeenkomst streven de partijen er tot slot ook naar om de betrouwbaarheid en transparantie van lichtvervoer langs het Albertkanaal te verhogen. Tijdens een periodiek beleidsoverleg met alle partijen zal de voortgang van de geplande acties afgetoetst worden.

Voor nv De Scheepvaart is deze samenwerkingsovereenkomst bijzonder belangrijk. Het Albertkanaal heeft zich tijdens de voorbije 75 jaar omgevormd tot een industriële slagader. Het overgrote deel van de trafieken op het Albertkanaal komen van, of zijn bestemd voor de haven van Antwerpen of de Port Autonome de Liège. Voor bedrijven die zich op de bedrijventerreinen langs het Albertkanaal vestigen is de nabijheid van de havens dikwijls één van de doorslaggevende argumenten. Met dit samenwerkingsakkoord zullen in de toekomst de noden van elk van de partners nog beter op elkaar kunnen worden afgestemd met voor elke partner een win-win resultaat. De doelstelling is en blijft een nog betere dienstverlening bieden aan bedrijven en aan de binnenvaartondernemers.



Belevingscentrum De Brug

In 2014 is tentoonstelling voor het belevingscentrum in het gebouw onder de brug van Vroenhoven samengesteld en ontwikkeld. 'De Brug' is een initiatief van nv De Scheepvaart, in samenwerking met de gemeente Riemst en met steun van de Provincie Limburg. In dit centrum worden twee verhalen gebracht: het begin van de Tweede Wereldoorlog en de wereld van kanalen en binnenvaart. Het gloednieuwe belevingscentrum 'De Brug' brengt dit op een innovatieve, boeiende en interactieve manier.

Op 8 oktober 2014 bezocht Zijne Majesteit Koning Filip de 'De Brug' een bezoek ter ere van de 75ste verjaardag van het kanaal.

Op donderdag 8 januari 2015 openden Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en

Dierenwelzijn, Willy Claes, uittreidend voorzitter nv De Scheepvaart, Igor Philtjens, gedeputeerde van Toerisme, Erfgoed en Monumentenzorg en 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. Op zaterdag 10 januari gingen de deuren open voor het grote publiek. Ontdek het Belevingscentrum op www.debrugvanvroenhoven.be

De Bunker: de oorlog alsof je er zelf bij was

De oude boogbrug van Vroenhoven speelde een hoofdrol bij het begin van de Tweede Wereldoorlog. Deze huidige stalen brug en het bruggebouw zijn bedoeld als monument dat herinnert aan de gebeurtenissen van toen, in het bijzonder de inval van de Duitsers op 10 en 11 en 12 mei 1940. Het begin van de Duitse aanval tot het moment dat de hoofdmacht van het Duitse landleger over de bruggen trok, vormt de kern van het tentoonstellingsdeel 'De Bunker'. De regio die belicht wordt, strekt zich uit van Maastricht tot Eben-Emael en Tongeren in het westen en tot Lanaken in het noorden.

Dit stukje geschiedenis wordt in een ruimer kader gesitueerd: van de aanloop tot de Tweede Wereldoorlog en de ontwikkeling van de aanvalsplannen, tot het leven van burgers tijdens de bezetting en uiteindelijk de Bevrijding. 'De Bunker' brengt deze feiten en opmerkelijke getuigenissen voor de allereerste keer samen. Dingen die je nog niet wist. Stemmen die je niet vergeet. Ontroerende verhalen van mensen die het oorlogsgeweld meemaakten als soldaat, als burger, als kind. 'De Bunker' laat de laatste levende getuigen aan het woord.

Binnenvaart Experience: interactief de kanalen ontdekken

In het belevingscentrum over de binnenvaart krijgt de bezoeker uitgebreide informatie over de binnenvaart en haar troeven, over de kanalen, over de economische, recreatieve en milieuaspecten, over het leven op een binnenschip. En over nv De Scheepvaart zelf als waterwegbeheerder.

Wat vaart er allemaal op onze kanalen? Wat zwemt erin rond? Hoe bouw je een brug? Hoe werkt een sluis? Hoe ziet de stuurhut van een modern binnenschip eruit? Kan ik een binnenschip door een sluis sturen? Wat betekent een kanaal voor de economie en voor de mobiliteit? Allemaal vragen waarop 'Binnenvaart Experience' je het antwoord geeft. Met boeiende informatie, verrassende weetjes en veel interactiviteit. Je wordt uitgedaagd om je kennis en kunde te tonen.

Een uniek belevingscentrum

nv De Scheepvaart wil vooral kijken naar de toekomst en de enorme mogelijkheden van de binnenvaart verder uitbouwen. De bezoeker kan in dit belevingscentrum kennis maken met de wereld van de moderne binnenvaart en vaststellen dat deze de concurrentie met de andere vervoersmodi kan aangaan en voortreffelijk scoort op het vlak van milieuvriendelijkheid en betrouwbaarheid. Dit gloednieuwe belevingscentrum richt zijn pijlen op verschillende doelgroepen: het grote publiek, scholen, verenigingen en socio-culturele organisaties, bedrijven en de bedrijfsleiders.

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. De locatie ligt op het Limburgs fietsroutenetwerk en het gebouw heeft een aanlegkade voor watersporters.

Ontdek het Belevingscentrum op www.debrugvanvroenhoven.be

75 jaar Albertkanaal

In 2014 vierde nv De Scheepvaart het 75-jarig bestaan van het Albertkanaal. Dit was een goede aanleiding om het belang van het Albertkanaal en de binnenvaart in het algemeen onder de aandacht te brengen bij beleidsmakers en het grote publiek. De viering van 75 jaar Albertkanaal was eveneens een betekenisvol signaal naar de eigen medewerkers van nv De Scheepvaart over het maatschappelijk belang van onze opdracht.

2014 werd een feestjaar met diverse evenementen en activiteiten voor verschillende doelgroepen. Via de nodige communicatietools en samen met partners werden deze evenementen onder de aandacht van een ruim publiek gebracht. Op die manier stond het Albertkanaal en de binnenvaart het heel jaar in de belangstelling.

Evenementen

Symposium 'Het Albertkanaal, hefboom voor economie en mobiliteit'

Het symposium van 31 maart 2014 was het startevent voor de viering van 75 jaar Albertkanaal. De economische en maatschappelijke rol van het Albertkanaal in het verleden, het heden en in de toekomst kwamen aan bod. De minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister voor Mobiliteit en Openbare Werken, de burgemeesters van Antwerpen en Luik en verschillende prominente sprekers uit de private en publieke sector namen er het woord voor een publiek van bijna 350 genodigden en stakeholders uit de binnenvaartsector. Lees meer over het symposium.

Tentoonstelling op het water '75 jaar Albertkanaal'

nv De Scheepvaart organiseerde in het kader van 75 jaar Albertkanaal een multimediale tentoonstelling aan boord van een duwbak. Op 22 april openden gouverneur Herman Reynders van de Provincie Limburg en eerste gedeputeerde Luk Lemmens van de Provincie Antwerpen de tentoonstelling.

De tentoonstelling ging van start op 22 april in het Dok van Merksem en meerde als laatste aan in Vroenhoven op 15 juni 2014. Op weekdagen was de boot na reservatie toegankelijk voor groepen en bedrijven. Tijdens publieksdagen in Merksem, Schoten, Geel, Ham, Beringen, Hasselt, Genk, Eigenbilzen en Vroenhoven waren er 9.700 bezoekers. De groepen vertegenwoordigden 3.200 bezoekers. In totaal kwam er dus bijna 13.000 bezoekers.

Jubileumboek

Tijdens het symposium werd het jubileumboek '75 jaar Albertkanaal' van auteur Marcel Grauls voorgesteld. Het boek geeft een heldere beschrijving van de evolutie die het kanaal de voorbije 75 jaar doormaakte en focust vooral op de economische impact van het kanaal. Dit boek werd voorgesteld tijdens het symposium. Elke deelnemer kreeg een exemplaar als geschenk. Er werden ook een 1000-tal boeken verkocht en verdeeld aan bezoekers, stakeholders, personeelsleden en contacten, via de website en op de tentoonstellingsboot.

Open Bedrijvendag

In het kader van Open Bedrijvendag, zondag 5 oktober 2014, stelde nv De Scheepvaart de deuren van het sluisencomplex en de pomp- en waterkrachtcentrale in Ham open. Er kwamen bijna 6.000 bezoekers. Langsheen een goed uitgestippelde route met infopanelen stonden de medewerkers van nv De Scheepvaart in voor een vakkundige uitleg. Het uitzicht van op de sluisstoren was erg in trek. Ook de indrukwekkende pomp- en waterkrachtcentrale kreeg een constante stroom van bezoekers. De diverse aspecten van nv De Scheepvaart kwamen aan bod: sluisbediening, onderhoud van de waterwegen, het botenpark, multifunctioneel gebruik... Bezoekers konden van op de brug het schutten van schepen meemaken. De

'attractie' van de dag waren wellicht de boottochten door de sluis: zo'n 800 bezoekers werden 'versast' van en naar de containerterminal BCTN, die ook 'open deur' hield.

Koninklijk bezoek in Vroenhoven

Op 8 oktober 2014 bezocht Zijne Majesteit Koning Filip het Albertkanaal in Ternaaien (Lanaye) en Vroenhoven ter ere van de 75ste verjaardag van het kanaal. nv De Scheepvaart en Service Public de Wallonie organiseerden samen dit bezoek. Koning Filip bezocht in de voormiddag de werf van de vierde de sluis van Lanaye. Daarna ging het per boot over het jarige kanaal naar Vroenhoven. Tijdens deze boottocht nam de Koning deel aan een werklunch.

Daarna woonde de Vorst een academische zitting bij over 75 jaar Albertkanaal met toespraken door de heer Yvon Loyaerts en de heer Willy Claes. Aansluitend bracht Zijne Majesteit een werkbezoek aan de Brug van Vroenhoven en aan het belevingscentrum over WOII. Ruim 200 deelnemers waren aanwezig voor de academische zitting. De geschreven en audiovisuele pers was eveneens ruim vertegenwoordigd.

Media

De viering van 75 jaar Albertkanaal kwam, naast de betalende mediaruimte ook zeer goed aan bod in de diverse media (televisie, radio, kranten en diverse magazines en vaktijdschriften). Er werden telkens vijf reportages uitgezonden op ATV, RTV en TVL. In het Belang van Limburg en de Gazet van Antwerpen verscheen een extra katern. De diverse evenementen genereerden ook heel wat gratis media-aandacht.

Appendix

Balans

1 BALANS OP 31 DECEMBER 2014 NA WINSTVERDELING

1.1 Activa

	Boekjaar	Vorig Boekjaar
VASTE ACTIVA	474.043.230,30	458.806.498,40
Oprichtingskosten	-	-
Immateriële vaste activa	619.459,18	531.127,20
Materiële vaste activa	471.809.171,12	456.985.771,20
Terreinen en gebouwen	43.819.998,01	42.851.849,00
Installaties, machines en uitrusting	779.546,90	711.928,76
Meubilair en rollend materieel	4.712.707,65	4.698.372,28
Leasing en soortgelijke rechten	3.245.373,61	3.488.189,17
Overige materiële vaste activa	403.634.868,89	377.633.468,35
Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	15.616.676,06	27.601.963,64
Financiële vaste activa	1.614.600,00	1.289.600,00
Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat	1.614.600,00	1.289.600,00
Deelnemingen	1.614.600,00	1.289.600,00
VLOTTENDE ACTIVA	29.014.364,64	22.485.407,42
Vorderingen op meer dan één jaar	153.040,00	478.040,00
Overige vorderingen	153.040,00	478.040,00
Voorraden en bestellingen in uitvoering	1.223.104,38	1.339.128,32
Handelsgoederen	1.223.104,38	1.339.128,32
Vorderingen op ten hoogste één jaar	27.486.061,56	20.488.188,75
Handelsvorderingen	11.449.641,78	11.883.066,14
Overige vorderingen	16.036.419,78	8.605.122,61
Geldbeleggingen	-	-
Liquide middelen	18.957,32	109.619,72
Overlopende rekeningen	133.201,38	70.430,63
TOTAAL VAN DE ACTIVA	503.057.594,94	481.291.905,82

1.2 Passiva

	Boekjaar	Vorig boekjaar
EIGEN VERMOGEN	470.252.095,76	452.770.115,76
Kapitaal	7.165.000,00	7.165.000,00
Geplaatst kapitaal	7.165.000,00	7.165.000,00
Uitgiftepremies	-	-
Herwaarderingsmeerwaarden	-	-
Reserves	365.429,66	227.784,34
Wettelijke reserve	365.429,66	227.784,34
Overgedragen verlies/winst	4.132.283,51	1.517.022,36
Kapitaalsubsidies	458.589.382,59	443.860.309,06
Voorzieningen en uitgestelde belastingen	199.455,00	260.955,00
Voorziening voor risico's en kosten	199.455,00	260.955,00
Overige risico's en kosten	199.455,00	260.955,00
SCHULDEN	32.606.044,18	28.260.835,06
Schulden op meer dan één jaar	12.175.686,83	9.757.623,02
Financiële schulden	3.500.321,30	3.705.012,40
Leasingschulden en soortgelijke schulden	3.500.321,30	3.705.012,40
Overige schulden	8.675.365,53	6.052.610,62
Schulden op ten hoogste één jaar	20.003.546,18	18.462.104,18
Schulden op meer dan 1 jaar die binnen het jaar vervallen	228.152,20	217.420,01
Financiële schulden	2.115.681,70	-
Kredietinstellingen	2.115.681,70	-
Handelsschulden	12.415.054,06	14.823.430,70
Leveranciers	12.415.054,06	14.823.430,70
Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen	1.968.315,88	-
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	3.194.155,32	3.361.767,76
Belastingen	523.768,73	541.068,24
Bezoldigingen en sociale lasten	2.670.386,59	2.820.699,52
Overige schulden	82.187,02	59.485,71
Overlopende rekeningen	426.811,17	41.107,86
TOTAAL VAN DE PASSIVA	503.057.594,94	481.291.905,82

2 RESULTATENREKENING

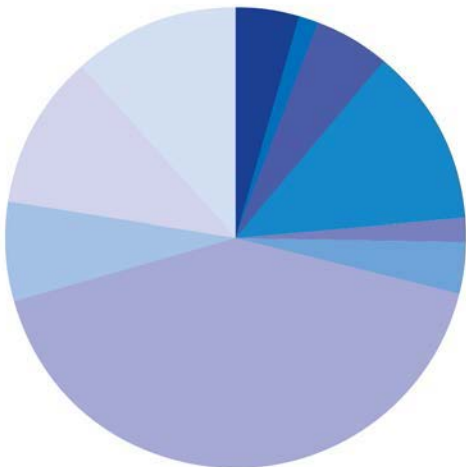
	Boekjaar	Vorig boekjaar
Bedrijfsopbrengsten	45.872.766,93	45.462.014,18
Omzet	43.221.765,41	44.289.180,81
Andere bedrijfsopbrengsten	2.651.001,52	1.172.833,37
Bedrijfskosten	61.336.924,51	59.670.402,35
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	806.157,38	1.084.604,05
Aankopen	690.343,76	772.696,98
Voorraad: afname (toename)	115.813,62	311.907,07
Diensten en diverse goederen	9.843.097,35	8.303.955,41
Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	33.197.785,61	32.742.042,30
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, immateriële en materiële vaste activa	17.020.243,52	17.087.612,78
Waardeverminderingen op voorraden, op bestellingen in uitvoering en op handelsvorderingen: toevoegingen (terugnemingen)	- 299.568,85	- 123.319,29
Voorzieningen voor risico's en kosten: toevoegingen (terugnemingen)	- 61.500,00	-
Andere bedrijfskosten	830.709,50	575.507,10
BEDRIJFSWINST (BEDRIJFSVERLIES)	- 15.464.157,58	- 14.208.388,17
Financiële opbrengsten	17.216.069,31	16.865.105,70
Opbrengsten uit vlottende activa	13.665,22	-
Andere financiële opbrengsten	17.202.404,09	16.865.105,70
Financiële kosten	208.917,95	217.668,49
Kosten van schulden	206.824,85	216.000,53
Andere financiële kosten	2.093,10	1.667,96
FINANCIEEL RESULTAAT	17.007.151,36	16.647.437,21
WINST (VERLIES) UIT DE GEWONE BEDRIJFSUITOEFENING VOOR BELASTING	1.542.993,78	2.439.049,04

Uitzonderlijke opbrengsten	27.736.547,62	13.952.788,64
Terugnemingen van afschrijvingen en van waardeverminderingen op immateriële en materiële vaste activa	-	-
Meerwaarde bij de realisatie van vaste activa	1.647.368,19	34.996,67
Andere uitzonderlijke opbrengsten	26.089.179,43	13.917.791,97
Uitzonderlijke kosten	26.526.634,93	13.939.227,64
Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	-	-
Minderwaarde bij de realisatie van vaste activa	1.372,80	8.713,04
Andere uitzonderlijke kosten	26.525.262,13	13.930.514,60
UITZONDERLIJK RESULTAAT	1.209.912,69	13.561,00
WINST (VERLIES) VAN HET BOEKJAAR VOOR BELASTING	2.752.906,47	2.452.610,04
WINST (VERLIES) VAN HET BOEKJAAR	2.752.906,47	2.452.610,04
TE BESTEMMEN WINST (VERLIES) VAN HET BOEKJAAR	2.752.906,47	2.452.610,04
TE BESTEMMEN WINST (VERLIES)	4.269.928,83	1.615.286,70
Te bestemmen winst (verlies) van het boekjaar	2.752.906,47	2.452.610,04
Overgedragen winst (verlies) van het vorige boekjaar	1.517.022,36	- 837.323,34
TOEVOEGING AAN HET EIGEN VERMOGEN	137.645,32	98.264,34
Aan wettelijke reserves	137.645,32	98.264,34
OVER TE DRAGEN WINST (VERLIES)	4.132.283,51	1.517.022,36

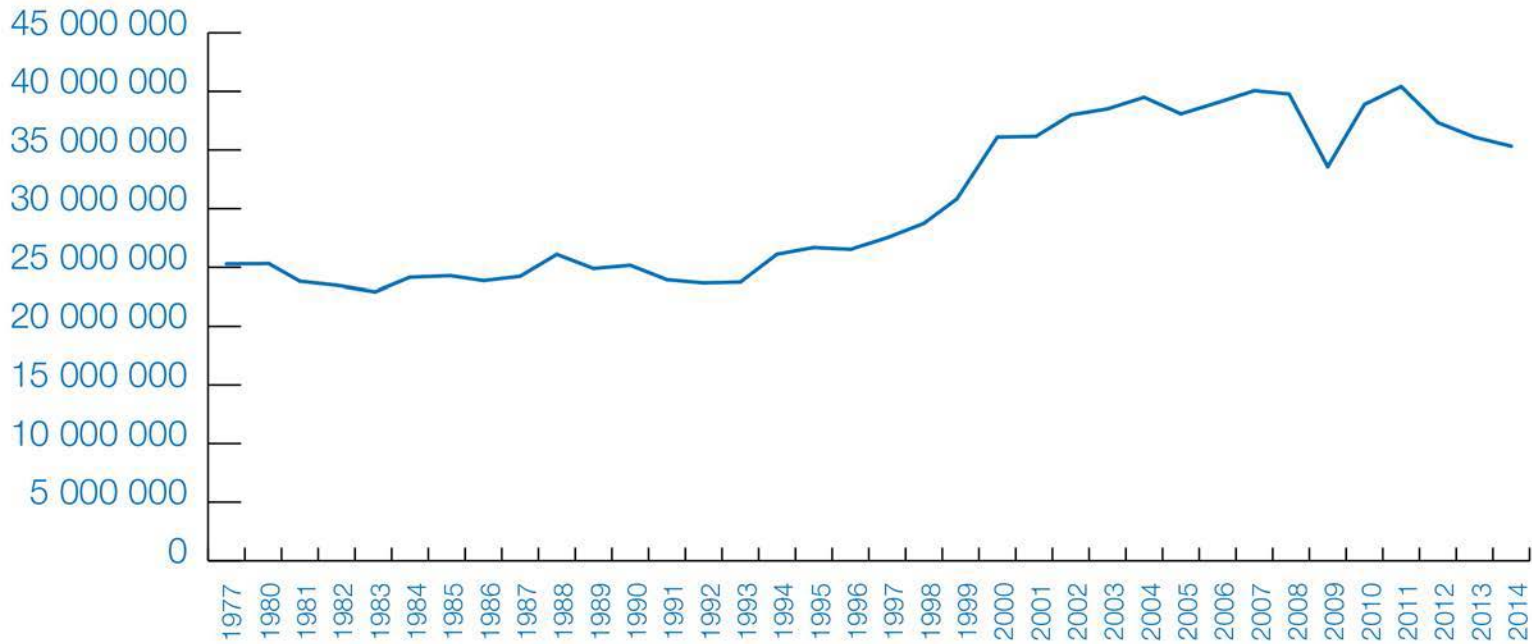
Appendix

Statistieken

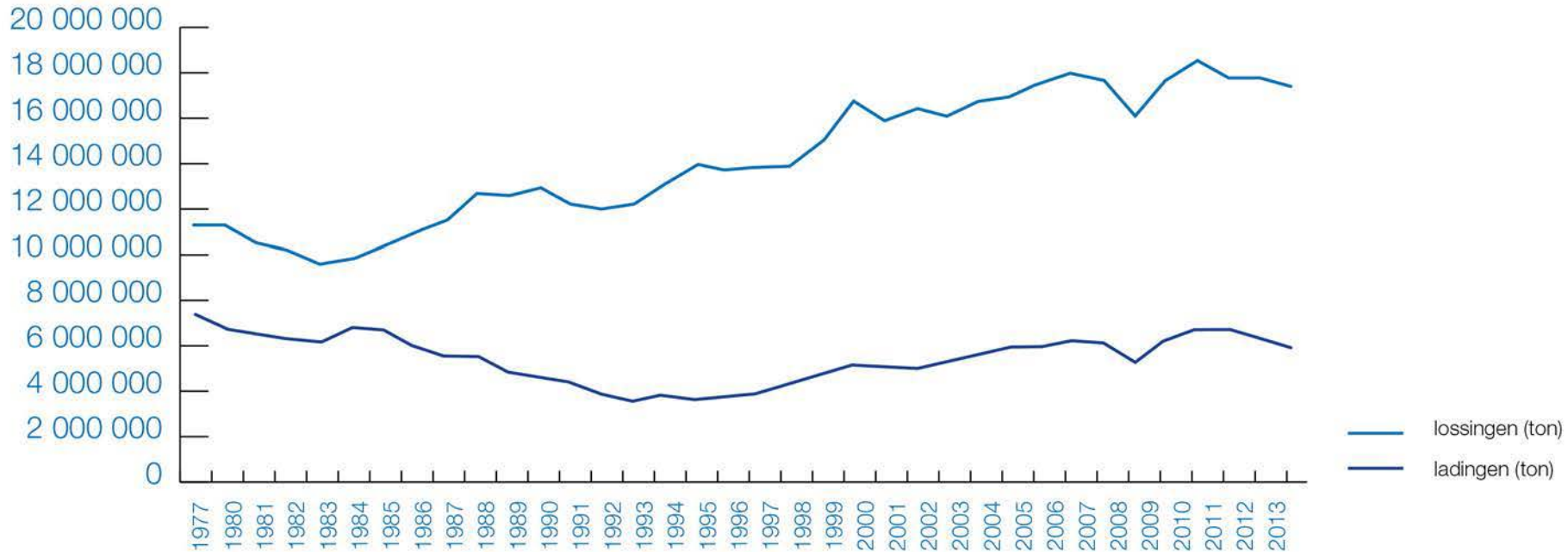
VERHOUDING GOEDERENGROEPEN



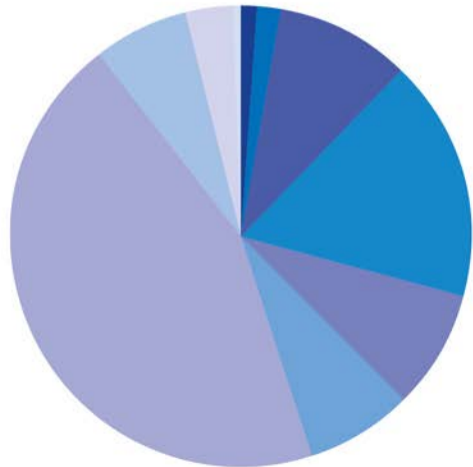
VERVOERDE TONNAGE



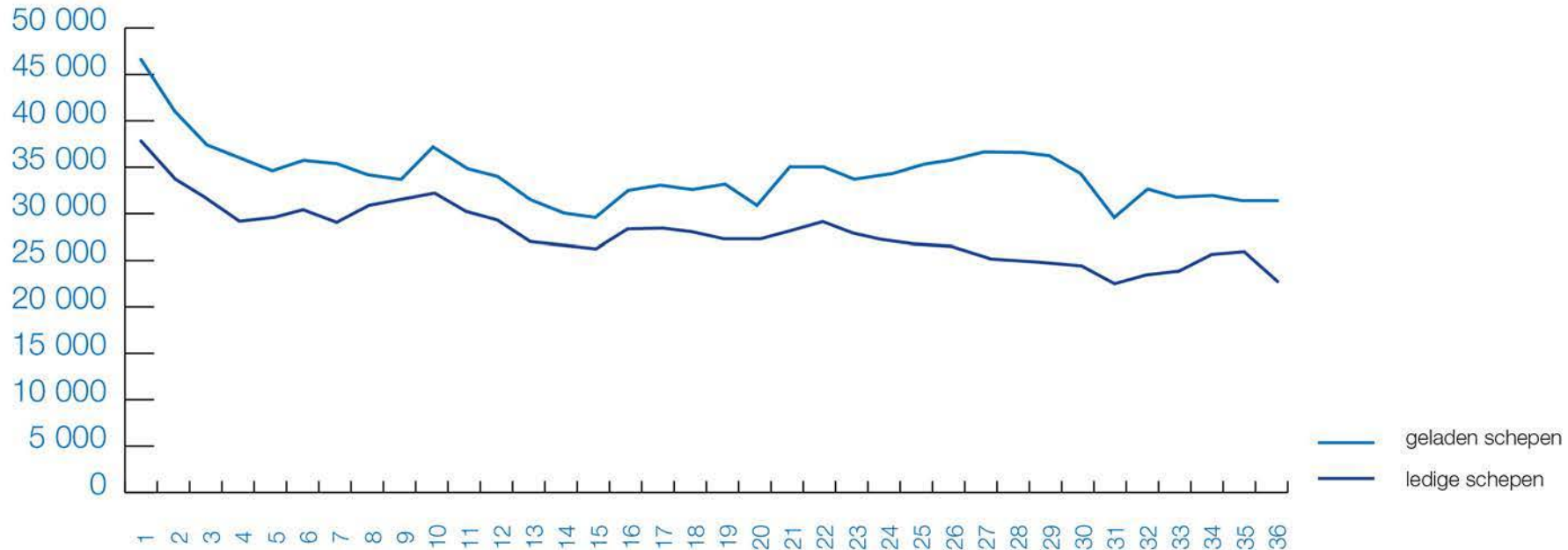
EVOLUTIE OVERSLAG



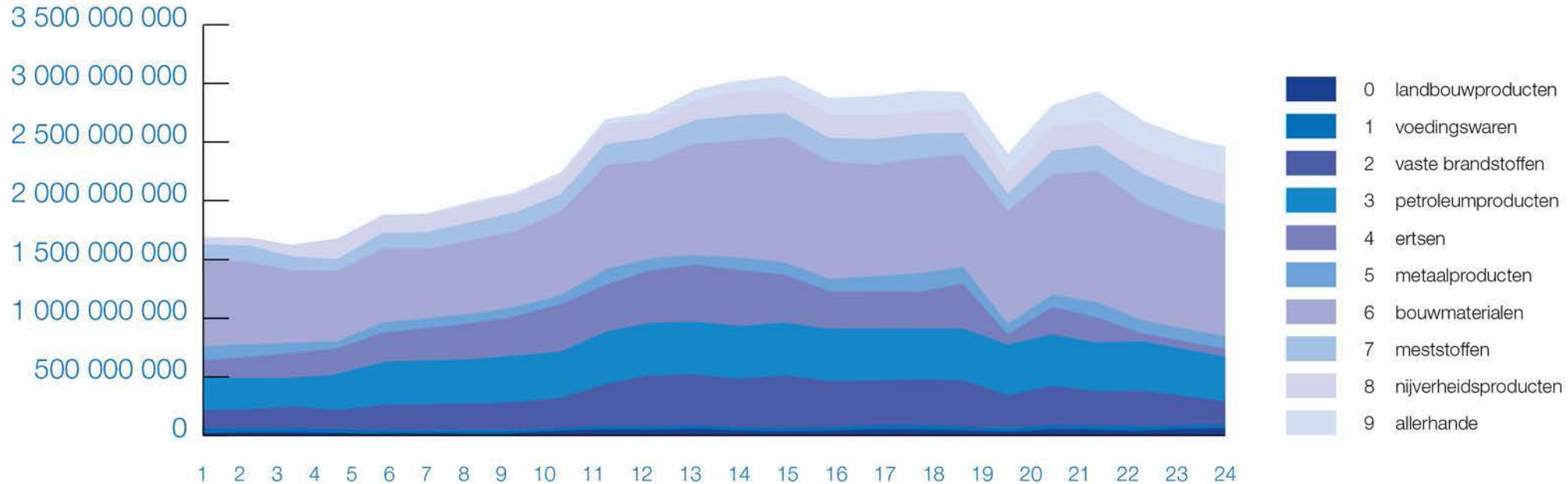
ONTWIKKELING PER GROEP VAN GOEDEREN VAN DE TONKILOMETER



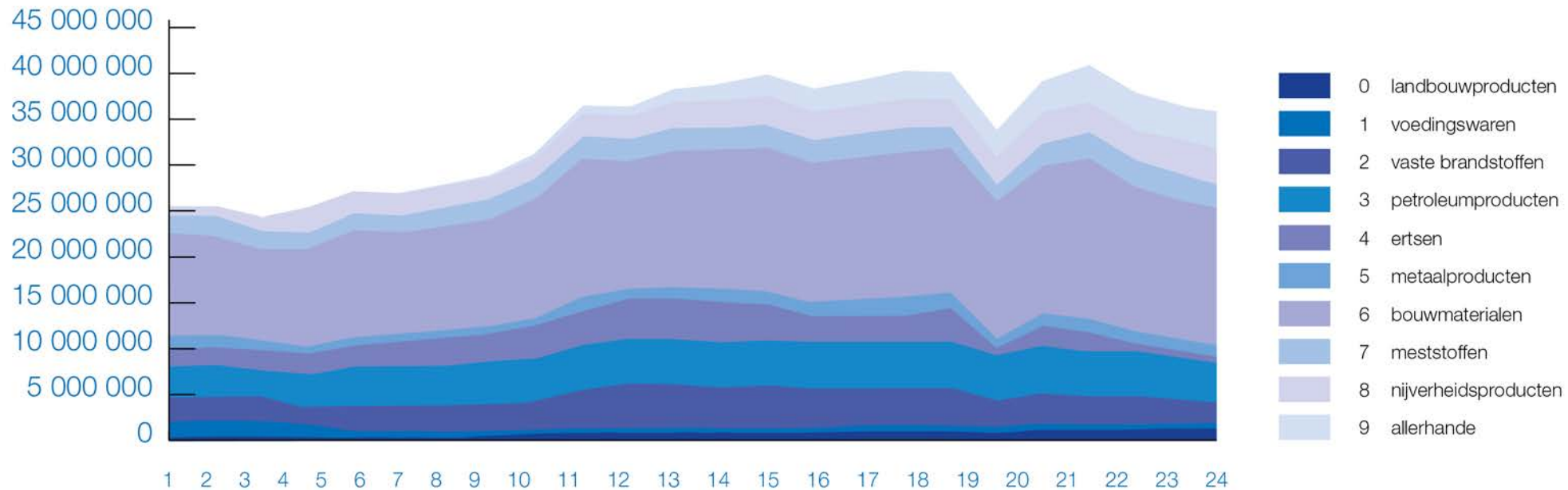
EVOLUTIE AANTAL SCHEPEN



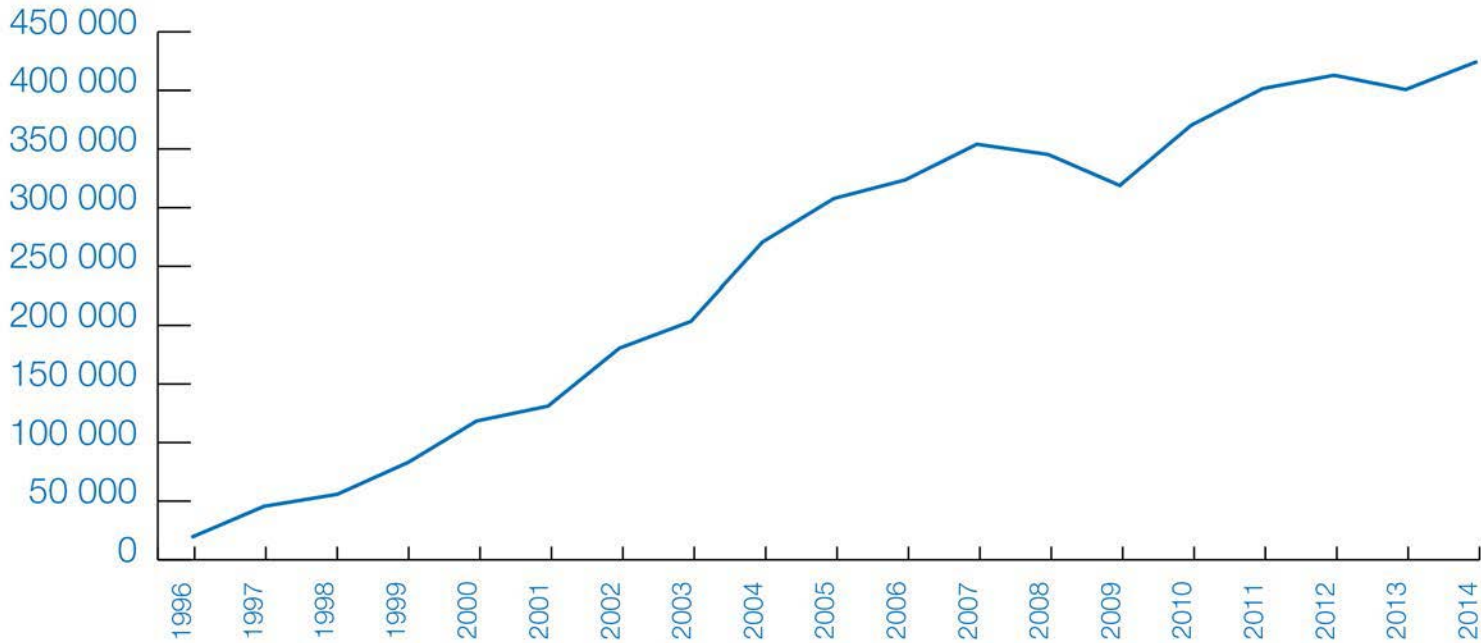
EVOLUTIE TONKILOMETER



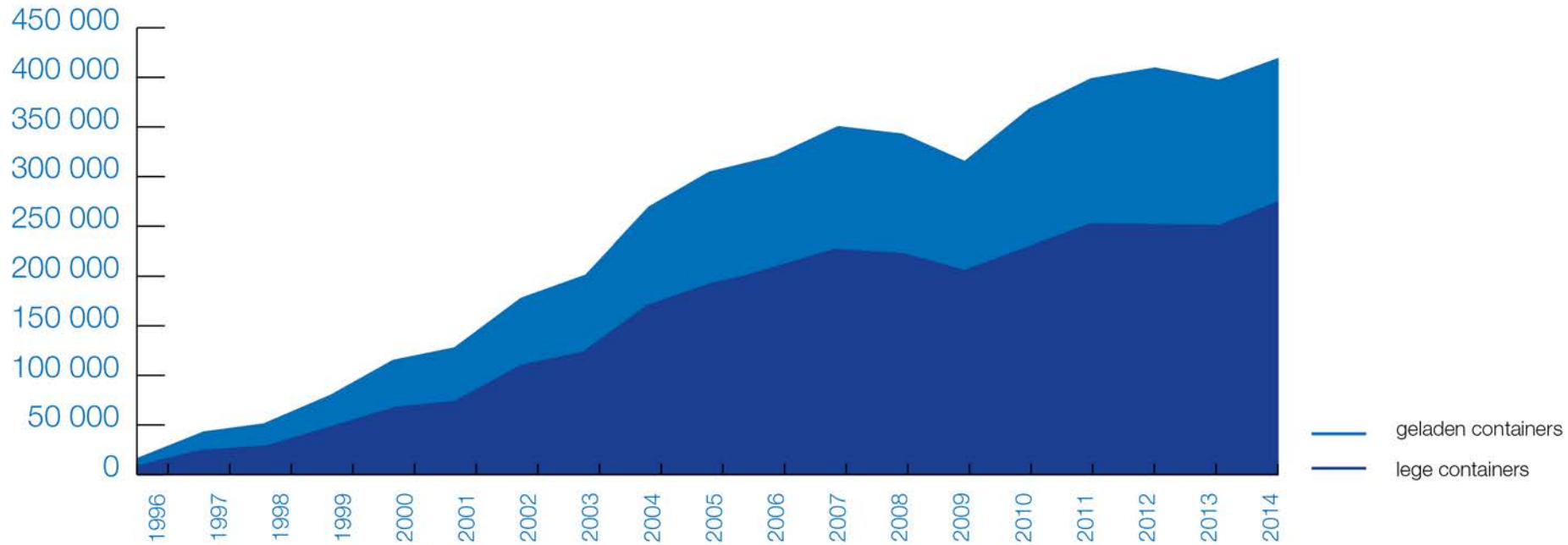
EVOLUTIE VERVOERDE TONNAGE



EVOLUTIE CONTAINERTRAFIEK



EVOLUTIE CONTAINERTRAFIEK



ONTWIKKELING PER GROEP VAN GOEDEREN VAN DE VERVOERDE TONNAGE

JAREN 1977, 2004, 2013 EN 2014

Rubrieken	1977		2004		2013		2014		Index 2014 ten opzichte van 1977
	ton	%	ton	%	ton	%	ton	%	
0. Landbouwproducten	598.679	2,37	1.007.947	2,57	1.540.520	4,27	1.626.165	4,61	271,63
1. Voedingswaren en veevoeders	1.561.570	6,18	513.696	1,31	485.288	1,35	455.335	1,32	29,16
2. Vaste brandstoffen	2.639.076	10,45	4.581.568	11,66	2.433.385	6,75	1.854.698	5,26	70,28
3. Petroleumproducten	3.365.852	13,32	4.864.133	12,38	4.705.070	13,06	4.443.500	12,61	132,02
4. Ertsen	1.662.965	6,58	3.822.672	9,73	650.324	1,80	608.966	1,73	36,62
5. Metaalproducten	1.706.034	6,75	1.358.334	3,46	1.208.074	3,35	1.240.313	3,53	72,70
6. Ruwe of verwerkte delfstoffen en bouwmaterialen	10.940.588	43,30	15.382.216	39,15	14.828.332	41,15	14.687.647	41,83	134,25
7. Natuurlijke en verwerkte meststoffen	1.726.219	6,83	2.475.298	6,30	2.834.060	7,86	2.378.723	6,75	137,80
8. Nijverheidsproducten	932.252	3,69	2.975.647	7,57	3.622.288	10,05	3.793.031	10,76	406,87
9. Allerhande goederen	132.135	0,52	2.305.810	5,87	3.731.090	10,35	4.088.458	11,61	3094,15
TOTALEN	25.265.370	100,00	39.287.321	100,00	36.038.431	100,00	35.176.836	100,00	139,23
Index ten opzichte van 1977	100,00		155,50		142,64		139,58		

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	1.626.165	40.598	68.706	507.511	718.222
1. Voedingswaren en veevoeders	455.335	58.638	3.924	212.113	78.541
2. Vaste brandstoffen	1.854.698	8.708	11.010	21.001	524.296
3. Petroleumproducten	4.443.500	3.906	24.733	1.347.083	11.144
4. Ertsen	608.966	162.346	32.681	92.207	159.552
5. Metaalproducten	1.240.313	26.234	68.297	286.653	239.442
6. Ruwe of verwerkte delfstoffen en bouwmaterialen	14.687.647	1.091.092	1.223.987	4.733.036	4.099.109
7. Natuurlijke en verwerkte meststoffen	2.378.723	23.299	230.987	642.750	67.458
8. Nijverheidsproducten	3.793.031	332.907	443.549	1.546.392	568.919
9. Allerhande goederen	4.088.458	162.291	1.810.183	1.346.083	139.008
TOTAAL 2014	35.176.836	1.910.019	3.918.057	10.734.829	6.605.691
Ter herinnering 2013	36.038.431	2.004.370	4.252.075	10.938.799	6.722.498

Herkomst	Bestemming											
	nv De Scheepvaart	Gemeenschappelijke Maas	Antwerpen	Haven van Brussel	Vlaanderen	Wallonië	Duitsland	Frankrijk	Groot-Brittanië	Nederland	Andere	Eindtotaal
nv De Scheepvaart	673.082	2.183	2.342.481	6.372	396.565	788.667	184.535	113.808	13.559	1.290.488	16.336	5.828.076
Gemeenschappelijke Maas	406.143				5.027							411.170
Antwerpen	4.060.896		45.343	0	21.050	2.789.343	2.127	2.904		170.579	930	7.093.172
Haven van Brussel	149.964					4.980				14.118		169.062
Vlaanderen	787.554	0	701		6.460	358.728	2.468	4.642		6.981		1.167.534
Wallonië	2.305.408		927.083	4.282	1.308.835	22.793	11.736	29.171	119.713	1.093.459	14.123	5.836.603
Duitsland	2.210.363		8.115		16.078	17.269	0			2.975		2.254.800
Frankrijk	464.176		61.717	2.055	95.817	56.742		1.491		83.810		765;808
Groot-Brittanië	68.185					6.712						74.897
Nederland	6.175.404		371.257	1.445	616.975	3.200.577	998	224.479		938.775		11.529.910
Spanje	3183					5.834						9;017
Andere	36.162		625									36.787
EINDTOTAAL	17.340.520	2183	3.757.322	14.154	2.466.807	7.251.645	201.864	376.495	133.272	3.601.185	31.389	35.176.836

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	673.082	1,91	3.536.268	10,05	1.618.726	4,60	5.828.076	16,57
	(1.390.705)	(3,86)	(3.615.505)	(10,03)	(1.558.123)	(4,32)	(6.564.333)	(18,21)
II. De Belgische waterwegen buiten het net van nv De Scheepvaart	7.709.965	21,92	5.494.625	15,62	1.472.951	4,19	14.677.541	41,73
	(7.355.793)	(20,41)	(5.577.973)	(15,48)	(1.487.640)	(4,13)	(14.421.406)	(40,02)
III. De waterwegen in het buitenland	8.957.473	25,46	4.461.218	12,68	1.252.528	3,56	14.671.219	41,71
	(8.914.799)	(24,74)	(4.929.456)	(13,68)	(1.208.437)	(3,35)	(15.052.692)	(41,77)
TOTALEN	17.340.520	49,30	13.492.111	38,36	4.344.205	12,35	35.176.836	100,00
	(17.661.297)	(49,01)	(14.122.934)	(39,19)	(4.254.200)	(11,80)	(36.038.431)	(100,00)

De cijfers tussen haakjes hebben betrekking op 2013

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, 2004, 2013 EN 2014

Aanduiding van de goederen	2014			2013			% verhoging of verlaging van de vervoerde tonnage ten opzichte van 2013	Tonkilometer		% verhoging of verlaging van de tonkilometer ten opzichte van 2013
	Vervoerde tonnage t	Aantal schepen	Gemiddelde tonnage geladen schepen t	Vervoerde tonnage t	Aantal schepen	Gemiddelde tonnage geladen schepen t		2014 t.km	2013 t.km	
0. Landbouwproducten	1.626.165	1.870	869,61	1.540.520	1.802	854,89	5,56	67.084.116	62.903.783	6,65
1. Voedingswaren en veevoeders	455.335	708	643,13	485.288	779	622,96	-6,17	16.985.750	16.025.855	5,99
2. Vaste brandstoffen	1.854.698	756	2.453,30	2.433.385	972	2.503,48	-23,78	191.224.436	248.301.650	-22,99
3. Petroleumproducten	4.443.500	2.437	1.823,35	4.705.070	2.700	1.742,62	-5,56	410.525.237	427.469.699	-3,96
4. Ertsen	608.966	504	1.208,27	650.324	512	1.270,16	-6,36	39.491.968	42.545.520	-7,18
5. Metaalproducten	1.240.313	1.161	1.068,31	1.208.074	1.098	1.100,25	2,67	105.732.267	108.359.321	-2,42
6. Ruwe of verwerkte delfstoffen en bouwmaterialen	14.687.647	12.427	1.181,91	14.828.332	12.783	1.160,00	-0,95	911.277.204	926.948.262	-1,69
7. Natuurlijke en verwerkte meststoffen	2.378.723	1.422	1.672,80	2.834.060	1.626	1.742,96	-16,07	208.691.160	236.185.728	-11,64
8. Nijverheidsproducten	3.793.031	3.395	1.117,24	3.622.288	3.013	1.202,22	4,71	265.454.291	250.629.219	5,92
9. Allerhande goederen	4.088.458	6.874	594,77	3.731.090	5.925	629,72	9,58	238.225.951	218.857.777	8,85
TOTALEN	35.176.836	31.554	1.114,81	36.038.431	31.210	1.154,71	-2,39	2.454.692.380	2.538.226.814	-3,29

Recapitulatie voor de

jaren	1977	25.265.370	46.504	543,29
	2004	39.287.321	35.865	1.095,42
	2013	36.038.431	31.210	1.154,71
	2014	35.176.836	31.554	1.114,81

ONTWIKKELING PER WATERWEG VAN DE TONKILOMETER

JAREN 1977, 2004, 2013 EN 2014

Aanduiding van de waterwegen	1977	2004	2013	2014	Index 2014 ten opzichte van 1977
Albertkanaal	1.447.145.245	2.941.504.289	2.426.718.568	2.342.568.752	161,88
Kanaal Briegden - Neerharen	9.224.602	1.444.406	879.028	850.821	9,22
Zuid-Willemsvaart	49.737.791	40.646.684	30.249.046	30.748.362	61,82
Kanaal Bocholt - Herentals	125.317.350	53.356.288	32.746.299	34.469.971	27,51
Kanaal naar Beverlo	3.148.194	828.513	1.253.214	1.401.095	44,50
Kanaal Dessel - Kwaadmechelen	2.488.898	17.654.980	22.246.398	23.992.715	963,99
Kanaal Dessel - Turnhout - Schoten:	50.990.811	20.399.137	24.134.262	20.660.660	40,52
TOTAAL	1.688.052.891	3.075.834.297	2.538.226.814	2.454.692.376	145,42

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 brandstof-fen	Petroleum-producten	Ertsen	Metaal producten	Ruwe of verwerkte delfstoffen + bouwma-terialen	Natuur-lijke en verwerkte meststoffen	Nijver-hedspro-ducten	Allerhande goederen
Albertkanaal		34.162.911	1.624.540	464.635	1.854.698	4.447.482	608.966	1.190.828	13.811.816	2.368.703	3.716.258	4.074.985
Kanaal Briegden - Neerharen		638.594	51.184	300	1.301	-	-	7.793	394.917	11.724	153.879	17.496
Zuid-Willemsvaart		1.048.412	47.189	17.965	300	-	968	51.747	846.889	20.844	42.989	19.521
Kanaal Bocholt - Herentals		1.961.374	33.356	17.665	22.648	-	1.004	110.830	1.421.890	2.475	302.230	49.276
Kanaal naar Beverlo		304.408	-	-	-	-	1.004	-	6.803	-	296.601	
Kanaal Dessel - Kwaadmechelen		1.672.778	35.395	16.212	2.205	9.391	61.771	55.299	1.028.837	1.105	300.234	162.329
Kanaal Dessel - Turnhout - Schoten		726.850					4.443		722.329			78
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
Ter herinnering :												
Voor het geheel der ww. in 2013	t	36.038.431	1.540.520	485.288	2.433.385	4.705.070	650.324	1.208.074	14.828.332	2.834.060	3.622.288	3.731.090
	%	100,00	4,27	1,35	6,75	13,06	1,80	3,35	41,15	7,86	10,05	10,35

ONTWIKKELING PER WATERWEG VAN DE VERVOERDE TONNAGE

JAREN 1977, 2004, 2013 EN 2014

Aanduiding van de waterwegen	1977	2004	2013	2014	Index 2014 ten opzichte van 1977
Albertkanaal	23.393.863	38.322.159	35.018.787	34.110.853	145,81
Kanaal Briegden- Neerharen	1.849.644	807.060	619.036	638.594	34,53
Zuid-Willemsvaart	3.933.118	1.740.682	1.014.903	1.048.412	26,66
Kanaal Bocholt - Herentals	4.733.532	2.838.246	1.816.455	1.961.374	41,44
Kanaal naar Beverlo	480.888	179.838	272.390	304.408	63,30
Kanaal Dessel - Kwaadmechelen	502.940	1.160.861	1.529.209	1.672.778	332,60
Kanaal Dessel - Turnhout- Schoten	1.715.742	712.132	657.685	726.850	42,36
Vervoerde tonnage over het gehele net	25.265.370	39.287.321	36.038.431	35.176.836	139,23
Index ten opzichte van 1977	100,00	155,50	142,64	139,23	

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	623.016	17.131	-	6.333	-	137.969	12.772	290.902	14.850	-	143.059	10,69
sluis Genk - kom Hasselt	211.452	3.885	-	-	9.252	2.785	2.065	184.607	-	1.952	6.906	3,63
kom Hasselt - kom Zolder	91.711	6.121	-	-	-	6.385	-	61.797	-	1.496	15.912	1,57
kom Zolder - sluis Ham	605.536	15.709	-	-	574	1.037	70	61.175	222.581	285.859	18.531	10,39
sluis Ham - sluis Olen	1.749.193	1.326	-	-	7.200	37.386	11.374	141.154	11.018	150.966	1.388.769	30,01
sluis Olen - sluis Viersel	114.246	-	2.158	2.375	5.764	-	-	14.610	2.165	1.741	85.433	1,96
sluis Viersel - sluis Wijnegem	142.654	8.617	-	-	150	1.804	233	126.112	3.132	1.941	665	2,45
sluis Wijnegem - Merksem	588.420	49.126	58.338	-	2.517	625	2.139	268.879	540	8.473	197.783	10,10
Merksem - Antwerpen	44.083	-	2.066	-	3.182	-	1.978	34.697	-	-	2.160	0,76
Deel-totaal 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
2013	4.718.514	78.359	58.283	4.068	33.007	219.947	24.347	1.570.854	403.657	576.628	1.749.364	75,42
2004	3.466.688	13.608	84.286	64.624	8.966	232.884	35.442	812.615	479.780	572.833	1.161.650	62,17
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 2014	22.102	-	-	-	-	-	-	10.342	-	11.760	-	0,38
2013	7.146	-	-	-	-	-	-	4.847	-	2.299	-	0,11
2004	5.129	-	-	-	22	-	-	5.107	-	-	-	0,09
1977	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,00
ZUID-WILLEMSVAART												
Smeermaas - Lanklaar	123.399	-	-	-	-	-	-	123.399	-	-	-	2,12
Lanklaar - Bocholt	3.481	-	-	-	-	968	2.433	-	-	-	80	0,06
Deel-totaal 2014	126.880	-	-	-	-	968	2.433	123.399	-	-	80	2,18
2013	120.231	2.051	-	-	-	-	1.520	115.646	840	-	174	1,92
2004	490.514	3.136	-	-	-	-	-	486.912	-	-	466	8,80
1977	1.593.433	-	-	91.412	-	118	2.116	1.497.608	-	-	2.179	21,92
KANAAL BOCHOLT - HERENTALS												
Bocholt - sluis 1 Lommel	877.970	-	-	-	-	-	47.808	808.018	-	-	22.144	15,06
sluis 1 Lommel - sluis 4 Dessel	5.349	600	-	-	-	-	-	-	-	4.749	-	0,09
sluis 4 Dessel - Herentals	146.979	-	-	11.010	-	-	12.801	122.612	-	556	-	2,52
Deel-totaal 2014	1.030.298	600	-	11.010	-	-	60.609	930.630	-	5.305	22.144	17,68
2013	932.925	-	-	346	-	-	19.902	911.471	-	-	1.206	14,91
2004	1.294.829	-	-	-	-	-	9.751	1.279.350	-	5.166	562	23,22
1977	1.592.289	204	362	-	-	1.280	217.493	1.301.731	-	57.095	14.124	21,91
KANAAL NAAR BEVERLO												
Deel-totaal 2014	303.383	-	-	-	-	-	-	6.782	-	296.601	-	5,21
2013	268.556	-	-	-	-	-	-	1.060	-	267.496	-	4,29
2004	179.139	-	-	-	-	-	839	-	-	178.300	-	3,21
1977	247.224	-	-	-	-	1.416	57.828	34.755	-	153.225	-	3,40
KANAAL DESSEL - KWAADMECHELEN												
Deel-totaal 2014	166.013	6.789	-	-	-	1.625	858	55.415	-	10.362	90.964	2,85
2013	107.801	4.414	-	-	-	-	-	37.088	-	10.443	55.856	1,72
2004	133.109	-	-	-	-	-	-	130.291	-	2.604	214	2,39
1977	307.689	-	-	-	-	-	-	307.689	-	-	-	4,23
KANAAL DESSEL - TURNHOUT - SCHOTEN												
Dessel - Turnhout	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60	0,01
Turnhout - Schoten	9.029	-	-	-	-	4.443	-	4.578	-	-	8	0,15
Deel-totaal 2014	9.089	-	-	-	-	4.443	-	4.578	-	-	68	0,16
2013	101.272	-	-	-	-	806	-	99.866	-	-	600	1,62
2004	6.945	-	-	-	-	6.550	-	395	-	-	-	0,12
1977	4.554	-	-	-	-	1.069	2.025	554	-	906	-	0,06
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	
% per categorie	100	1,88	1,07	0,34	0,49	3,35	1,62	39,72	4,36	13,32	33,84	-
ALGEMEEN TOTAAL												
2013	6.256.445	84.824	58.283	4.414	33.007	220.753	45.769	2.740.832	404.497	856.866	1.807.200	
2004	5.576.353	16.744	84.286	64.624	8.988	239.434	46.032	2.714.670	479.780	758.903	1.162.892	
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	1.894.467	1.293	-	507.420	548	58.091	147.520	838.589	4.690	250.759	85.557	10,93
sluis Genk - kom Hasselt	1.583.617	190.660	31.960	23.661	365.042	44.059	15.513	737.925	30.564	139.343	4.890	9,13
kom Hasselt - kom Zolder	1.093.258	-	1.383	-	9.375	48.624	-	1.030.633	-	-	3.243	6,30
kom Zolder - sluis Ham	2.495.006	38.782	-	-	513.692	14.975	90	1.027.658	513.199	381.434	5.176	14,39
sluis Ham - sluis Olen	2.784.691	81.552	1.099	-	27.496	6.329	206.704	371.594	76.551	1.052.516	960.850	16,06
sluis Olen - sluis Viersel	1.472.208	91.403	53.427	-	413.064	10.277	7.097	751.076	62.746	14.347	68.771	8,49
sluis Viersel - sluis Wijnegem	571.406	-	-	-	13.770	2.412	1.494	545.994	5.906	-	1.830	3,30
sluis Wijnegem - Merksem	2.512.648	630.398	114.372	-	2.516	3.379	2.160	1.424.180	3.540	72.442	259.661	14,49
Merksem - Antwerpen	720.583	154.824	88.413	-	3.333	3.467	390	446.275	1.262	10.026	12.593	4,16
Deel-totaal 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
2013	15.388.512	1.125.393	337.272	940.500	1.526.847	188.479	286.309	7.141.857	948.854	1.702.461	1.190.540	87,13
2004	14.463.397	747.535	350.712	1.012.533	1.430.149	161.599	539.787	7.002.314	773.727	1.457.002	988.039	86,66
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 2014	469.346	36.821	-	1.001	-	-	-	299.920	-	116.728	14.876	2,71
2013	482.213	45.020	-	-	-	1.460	-	335.985	7.756	81.435	10.557	2,73
2004	574.625	3.464	-	-	254	-	-	468.165	-	98.962	3.780	3,44
1977	53.126	-	-	-	-	-	-	340	1.488	48.790	2.508	0,47
ZUID-WILLEMSVAART												
Smeermaas - Lanklaar	27.588	-	-	-	-	-	-	16.335	697	10.556	-	0,16
Lanklaar - Bocholt	160.946	-	-	-	-	-	94.185	55.836	9.923	1.002	-	0,93
Deel-totaal 2014	188.534	-	-	-	-	-	94.185	72.171	10.620	11.558	-	1,09
2013	177.326	551	1.000	-	-	3.546	87.543	71.362	11.299	2.025	-	1,00
2004	75.810	-	-	-	-	330	-	62.680	12.745	-	55	0,45
1977	56.548	228	-	-	-	2.592	16.064	17.684	3.122	-	16.858	0,50
KANAAL BOCHOLT - HERENTALS												
Bocholt - sluis 1 Lommel	27.450	-	-	-	-	-	-	1.068	-	-	26.382	0,16
sluis 1 Lommel - sluis 4 Dessel	46.298	-	-	-	-	-	-	41.034	-	5.264	-	0,27
sluis 4 Dessel - Herentals	304.643	-	-	11.638	-	-	47.355	244.087	1.130	433	-	1,76
Deel-totaal 2014	378.391	-	-	11.638	-	-	47.355	286.189	1.130	5.697	26.382	2,18
2013	400.004	272	993	4.826	-	3.919	59.678	313.260	-	-	17.056	2,26
2004	683.313	-	-	424.905	701	532	72.961	181.648	-	2.561	5	4,09
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 2014	1.025	-	-	-	-	1.004	-	21	-	-	-	0,01
2013	3.834	-	-	-	-	-	-	3.150	-	676	8	0,02
2004	699	-	-	-	-	-	-	694	-	-	5	0,00
1977	233.664	-	-	-	3.006	224.905	3.126	2.325	-	262	40	2,07
KANAAL DESSEL - KWAADMECHELEN												
Deel-totaal 2014	457.579	-	-	1.577	9.391	59.142	3.587	282.169	-	60.461	41.252	2,64
2013	450.068	-	544	987	8.386	40.108	3.624	293.722	-	18.723	83.974	2,55
2004	186.348	-	-	-	23.713	-	-	157.161	-	5.409	65	1,12
1977	112.468	10.238	19.586	-	23.759	-	-	58.885	-	-	-	1,00
KANAAL DESSEL - TURNHOUT - SCHOTEN												
Dessel - Turnhout	262.608	-	-	-	-	-	-	262.608	-	-	-	1,51
Turnhout - Schoten	455.153	-	-	-	-	-	-	455.143	-	-	10	2,62
Deel-totaal 2014	717.761	-	-	-	-	-	-	717.751	-	-	10	4,14
2013	759.340	-	-	-	-	-	-	759.030	-	200	110	4,30
2004	705.187	-	-	-	100	-	1.570	703.517	-	-	-	4,23
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 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	
% per categorie	100	7,07	1,68	3,14	7,83	1,45	3,03	50,93	4,10	12,20	8,56	-
ALGEMEEN TOTAAL												
2013	17.661.297	1.171.236	339.809	946.313	1.535.233	237.512	437.154	8.918.366	967.909	1.805.520	1.302.245	
2004	16.689.379	750.999	350.712	1.437.438	1.454.917	162.461	614.318	8.576.179	786.472	1.563.934	991.949	
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	
	2014		2013		2014		2013	
	ton	%	ton	%	ton	%	ton	%
0. Landbouwproducten	94.929	1,88	130.624	3,60	149.580	2,12	120.616	1,56
1. Voedingswaren en veevoeders	39.767	0,79	21.355	0,59	50.822	0,72	45.730	0,59
2. Vaste brandstoffen	227.448	4,50	150.368	4,14	1.060.981	15,05	1.315.315	16,98
3. Petroleumproducten	76.494	1,52	2.050	0,06	2.947.066	41,81	3.057.407	39,48
4. Ertsen	96.314	1,91	63.382	1,75	67.197	0,95	111.067	1,43
5. Metaalproducten	296.959	5,88	294.708	8,11	355.918	5,05	463.290	5,98
6. Ruwe of verwerkte delfstoffen en bouwmaterialen	2.334.255	46,23	2.079.828	57,27	1.271.357	18,04	1.412.309	18,24
7. Natuurlijke en verwerkte meststoffen	944.560	18,71	244.720	6,74	460.717	6,54	497.740	6,43
8. Nijverheidsproducten	578.342	11,45	404.845	11,15	393.487	5,58	433.953	5,60
9. Allerhande goederen	359.826	7,13	239.993	6,61	291.176	4,13	287.612	3,71
TOTALEN	5.048.894	100,00	3.631.873	100,00	7.048.301	100,00	7.745.039	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	2014			2013		
	Schepen	Tonnage	t.km	Schepen	Tonnage	t.km
0. Landbouwproducten	932	1.104.126	5.741.458	868	1.035.251	5.383.305
1. Voedingswaren en veevoeders	570	472.990	2.459.548	772	730.408	3.798.122
2. Vaste brandstoffen	610	1.493.732	7.767.406	491	1.203.330	6.257.316
3. Petroleumproducten	3.589	8.286.939	43.092.081	3.575	8.731.158	45.402.021
4. Ertsen	590	866.776	4.507.236	204	266.465	1.385.618
5. Metaalproducten	1.884	2.212.467	11.504.829	1.758	2.370.243	12.325.264
6. Ruwe of verwerkte delfstoffen en bouwmaterialen	3.819	6.725.893	34.974.644	3.487	6.157.884	32.020.995
7. Natuurlijke en verwerkte meststoffen	351	449.847	2.339.204	406	541.627	2.816.459
8. Nijverheidsproducten	5.400	9.404.928	48.905.626	5.078	8.216.617	42.726.410
9. Allerhande goederen	8.133	11.049.644	57.458.151	7.734	10.125.969	52.655.041
Ledige schepen	13.128	-	-	15.569	-	-
TOTALEN	39.006	42.067.343	218.750.185	39.942	39.378.952	204.770.551
Afvaart	2014			2013		
0. Landbouwproducten	577	447.541	2.327.213	544	437.871	2.276.928
1. Voedingswaren en veevoeders	716	442.942	2.303.298	651	441.121	2.293.829
2. Vaste brandstoffen	691	1.519.609	7.901.969	1.296	3.180.807	16.540.198
3. Petroleumproducten	5.771	12.124.830	63.049.115	5.667	11.513.883	59.872.190
4. Ertsen	126	216.888	1.127.818	188	412.960	2.147.392
5. Metaalproducten	1.071	1.441.637	7.496.513	934	1.084.868	5.641.314
6. Ruwe of verwerkte delfstoffen en bouwmaterialen	1.391	2.238.229	11.638.791	2.065	2.515.652	13.081.390
7. Natuurlijke en verwerkte meststoffen	708	733.400	3.813.680	681	699.689	3.638.383
8. Nijverheidsproducten	5.053	7.753.902	40.320.291	5.357	8.272.147	43.015.164
9. Allerhande goederen	6.779	6.139.301	31.924.364	6.480	5.762.165	29.963.256
Ledige schepen	14.191	-	-	14.557	-	-
TOTALEN	37.074	33.058.279	171.903.052	38.420	34.321.162	178.470.045
TOTALEN	76.080	75.125.622	390.653.236	78.362	73.700.115	383.240.596

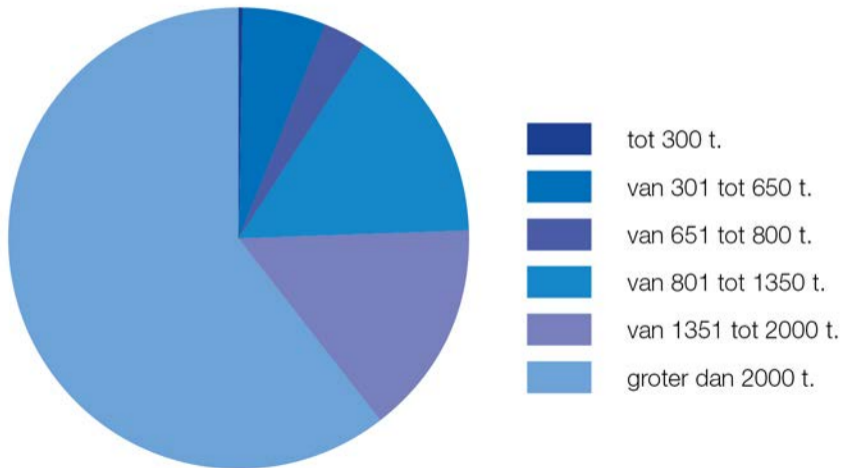
VERVOERDE TONNAGE PER KANAAL NAAR LAADVERMOGEN VAN DE SCHEPEN

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	68.722	1.758.182	1.125.955	5.051.810	5.712.821	20.393.363	34.110.853
Kanaal Briegden - Neerharen	0	154.988	19.160	9.370	1.370	1.335	186.223
Zuid-Willemsvaart	0	365.696	57.980	576.555	6.896	0	1.007.127
Kanaal van Bocholt naar Herentals	20.372	1.185.130	246.799	404.699	14.354	43.890	1.915.244
Kanaal naar Beverlo	21	241.426	55.175	7.786	0	0	304.408
Kanaal Dessel - Kwaadmechelen	1.548	750.526	252.809	187.375	222.199	183.317	1.597.774
Kanaal Dessel - Turnhout - Schoten	2.850	714.594	5.438	0	0	0	722.882

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	411	5.358	1.877	6.241	5.397	11.158	30.442
Kanaal Briegden - Neerharen	0	358	34	10	1	2	405
Zuid-Willemsvaart	0	873	96	588	6	0	1.563
Kanaal Bocholt - Herentals	98	2.684	433	397	9	23	3.644
Kanaal naar Beverlo	1	547	116	6	0	0	670
Kanaal Dessel - Kwaadmechelen	12	1.675	440	311	255	105	2.798
Kanaal Dessel - Turnhout - Schoten	14	1.860	7	0	0	0	1.881

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	1.626.165	145.294	104	1.397
1. Voedingswaren en veevoeders	455.335	15.686	19	826
2. Vaste brandstoffen	1.854.698	926.111	188	4.926
3. Petroleumproducten	4.443.500	114.175	51	2.239
4. Ertsen	608.966	45.006	26	1.731
5. Metaalproducten	1.240.313	91.382	54	1.692
6. Ruwe of verwerkte delfstoffen en bouwmaterialen	14.687.647	2.106.752	760	2.772
7. Natuurlijke en verwerkte meststoffen	2.378.723	1.220.581	325	3.756
8. Nijverheidsproducten	3.793.031	447.477	98	4.566
9. Allerhande goederen	4.088.458	2.098.012	1.732	1.211
TOTAAL	35.176.836	7.210.476	3.357	2.148
Ter herinnering 2013	36.038.431	7.751.850	3.784	2.049