

*jaarverslag 2013*



# inhoudstafel

## Voorwoord

p. 4

## Inleiding

### Missie en visie van de vennootschap

### Werkingsgebied

p. 6

p. 7

p. 9

### 1. Watergebonden transport

1.1 Trafiekcijfers 2013

1.2 Grafieken 2013

p. 10

p. 11

p. 13

### 2. De binnenvaart verder op de kaart zetten

2.1 Internationale en Europese beleidscontext

2.2 Mobiliteitsplan Vlaanderen

2.3 Watergebonden bedrijventerreinen

2.4 Logistiek advies

2.5 Initiatieven ter bevordering van de binnenvaart

p. 14

p. 15

p. 17

p. 18

p. 21

p. 23

### 3. Moderne technologie in de binnenvaart

3.1 Vlaamse steunmaatregel AIS groot succes

3.2 River Information Services

p. 24

p. 25

p. 27

### 4. Infrastructuur voortdurend verbeteren

4.1 Vernieuwing van de infrastructuur

4.2 Inspectie van de infrastructuur

4.3 Monitoring

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

4.5 Onderhoud van de infrastructuur

p. 28

p. 29

p. 31

p. 33

p. 34

p. 37

### 5. Integraal waterbeleid

5.1 Uitbouw en gebruik van infrastructurele netwerken

5.2 Onderhoud van jaagpaden

p. 38

p. 39

p. 39

### 6. nv De Scheepvaart

6.1 Beheer en beleid

6.2 HR & Personeelsbeleid

6.3 Klantgerichtheid

6.4 Financiële middelen

p. 40

p. 41

p. 44

p. 50

p. 50

# Voorwoord

**nv De Scheepvaart manifesteerde zich opnieuw als een slagkrachtig Vlaams overheidsbedrijf dat in moeilijke economische tijden heel wat initiatieven nam om de kanalen en de binnenvaart nog beter op de kaart te zetten. Het was een jaar waarin de toekomstige uitdagingen voor onze waterwegen en binnenvaart zich aftekenden en waarin tegelijk ook perspectieven ontstonden voor de beoogde versnelde uitvoering van strategische investeringsprojecten.**

Ondanks de aanhoudende precaire economische situatie bleven de vervoersprestaties op het waterwegennet van nv De Scheepvaart in 2013 op een meer dan behoorlijk peil. Bovendien hebben we het voorbije jaar enkele nieuwe concessies met watergebonden bedrijven afgesloten. De belangrijkste realisatie is ongetwijfeld de geplande uitbreiding van het distributiecentrum van Nike op het watergebonden industrieterrein Ham-Zwartenhoek. Hierdoor zullen er jaarlijks niet alleen 15.000 extra containers via de binnenvaart worden aangevoerd, maar zal ook de tewerkstelling in de regio toenemen met 500 arbeidskrachten.

De strategische investeringsprojecten van De Scheepvaart - de verruiming van het Albertkanaal tussen Antwerpen en Wijnegem en het project van de brugverhogingen - kregen in 2013 verder vorm. Op het einde van 2013 beschikken 19 bruggen over het Albertkanaal al over een doorvaarhoogte van 9,10 m en zijn 10 projecten in uitvoering.

## Business as usual?

Toch niet ... 2013 was het jaar waarin de Europese en Vlaamse toekomstige uitdagingen voor onze waterwegen en de binnenvaart duidelijk werden.

Vlaanderen beschikt als één van de weinige landen in Europa over een dicht waterwegennet. Dit betekent dat de binnenvaart een belangrijke Vlaamse troef is op het vlak van mobiliteit en logistiek. Het Vlaamse waterwegennet is momenteel performant, genereert al heel wat transport en levert op die wijze een aanzienlijke bijdrage in het beheersen van de mobiliteit in Vlaanderen.

De versterkte rol en de uitbouw van onze waterwegen binnen het Europees Transportnetwerk zoals door de Europese Commissie in 2013 vastgelegd, alsook de voorspelde groei van het goederentransport in Vlaanderen en de schaalvergroting in de binnenvaart zullen evenwel een doordacht en versneld investeringsbeleid in onze waterwegen vergen. Het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen stelt voorop dat tegen 2030 het gezamenlijke aandeel van binnenvaart en spoor in het goederenverkeer tot minimum 30% is toegenomen.

Toekomst- en klantgericht investeren in een sterke en slimme binnenvaartinfrastructuur, in de hard- en software van onze waterwegen is dan ook de boodschap.

## We zijn intussen al een eindje gevorderd in 2014.

Samen met Waterwegen en Zeekanaal werd het Masterplan 2020 voor de Vlaamse waterwegen opgesteld dat de investeringen en initiatieven tot 2020 (met doorkijk tot 2030) omvat die noodzakelijk zijn om met het Vlaamse waterwegennet een antwoord te bieden op de toekomstige uitdagingen inzake logistiek en transport, leefmilieu en een zuinig ruimtegebruik. Het nieuwe masterplan werd op 31 maart 2014 tijdens het symposium van nv De Scheepvaart 'Het Albertkanaal, hefboom voor economie en mobiliteit' officieel voorgesteld en overhandigd aan de minister-president en aan de minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

De uitdagingen voor de uitbouw van onze waterweginfrastructuur zijn immens, de vereiste investeringsmiddelen substantieel. De vooruitzichten op een aanzienlijk Europese subsidie en de beslissing van de Vlaamse Regering om via alternatieve financiering 15 bruggen te herbouwen zijn voor De Scheepvaart opportuniteiten om zowel voor het verhogen van de bruggen als voor het verruimen van het vak Wijnegem-Antwerpen 2020 als horizon voor de voltooiing voorop te stellen. De Vlaamse waterwegbeheerders investeerden al aanzienlijk in de uitbouw van River Information Services (RIS) dat nu al tal van applicaties omvat: digitale vaarkaarten, track & tracing-mogelijkheden, sluisplanningssystemen. RIS kan echter ook een belangrijke meerwaarde betekenen voor de logistieke ondersteuning van

ondernemingen en daar willen we samen met de sector werk van maken. Proefprojecten toonden de haalbaarheid van dergelijke samenwerking al aan. Nieuwe infrastructuur en digitalisering is één zaak, het onderhoud van het bestaande patrimonium is minstens even belangrijk. In 2013 werden dan ook aanzienlijke budgetten besteed aan onderhoud van waterwegen en infrastructuur en aan baggerwerken om de bevaarbaarheid te garanderen. Een gedegen onderhoud is immers de sleutel van bedrijfszekere en betrouwbare waterwegen!

De bouw van gecombineerde pomp- en waterkrachtcentrales op de sluiscomplexen in Ham en Olen nadert zijn voltooiing. Eens ze operationeel zijn zullen ze een belangrijke bijdrage leveren aan een duurzame waterhuishouding. In 2014 bestaat het Albertkanaal 75 jaar en dat wordt uitgebreid gevierd. Al driekwart eeuw zorgen we via het Albertkanaal immers voor betrouwbaar goederenvervoer, voor watervoorziening, voor duurzame economische ontwikkeling met stabiele werkgelegenheid en voor toeristisch-recreatieve meerwaarde.

Het feestprogramma omvat een symposium waarin verleden, heden en toekomst van het Albertkanaal centraal staan, de uitgave van een jubileumboek en een tentoonstelling op het water in een duwbak die op verschillende locaties langs het Albertkanaal afmeert.

Onze partners, belanghebbenden en het publiek worden nauw bij de verschillende initiatieven betrokken om zo nog meer belangstelling voor de waterwegen en binnenvaart te wekken.

De raad van bestuur en de directie danken alle personeelsleden die zich in 2013 constructief hebben opgesteld en door hun motivatie en inzet hebben bijgedragen aan de goede resultaten van de vennootschap.

**ir. Chris Danckaerts**  
gedelegeerd bestuurder

**Willy Claes**  
voorzitter

# inleiding



Kaaimuur Albertkanaal

## 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 een aantal waarden:

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

nv De Scheepvaart beheert het Albertkanaal, het Vlaamse deel van de Schelde-Rijnverbinding, de Kempense kanalen en de Gemeenschappelijke Maas. De vennootschap beheert en commercialiseert ook heel wat gronden en bedrijventerreinen.

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;
- 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.

## WISSELING VAN DE WACHT

**De heer ir. Chris Danckaerts is op 1 mei 2014 gestart als nieuw gedelegeerd bestuurder van nv De Scheepvaart. Hij volgt de heer Erik Portugaels op die na een welgevulde carrière op 30 april op pensioen ging.**

*Dankzij zijn lange loopbaan van 30 jaar bij nv De Scheepvaart heeft Chris Danckaerts (54) een rijke ervaring. Hij begon in 1985 als ingenieur en was achtereenvolgens afdelingshoofd van de afdelingen Exploitatie en Waterwegbeheer. Op 1 juni 2009 werd hij bevorderd tot algemeen directeur, en op 1 mei 2014 tot gedelegeerd bestuurder.*





### Werkingsgebied

nv De Scheepvaart beheert het Albertkanaal, en de kanalen ten noorden van het Albertkanaal, met name 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 Nederland, in voor het beheer van de Gemeenschappelijke Maas.

Kanaal	Vervoerde tonnage 2013
Albertkanaal	35.018.784 ton
Schelde-Rijnverbinding	73.700.115 ton
Zuid-Willemsvaart	1.014.903 ton
Kanaal Bocholt-Herentals	1.816.455 ton
Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten	860.995 ton
Kanaal Briegden-Neerharen	619.036 ton
Kanaal naar Beverlo	272.390 ton
Kanaal Dessel-Kwaadmechelen	1.529.209 ton

## hoofdstuk 1

# watergebonden transport



Transport van goederen op palletten per schip

### 1.1 Trafiekcijfers 2013

*Op het Albertkanaal en op de Kempense kanalen werd in 2013 een lichte daling van de trafiek vastgesteld. Als gevolg van de economische crisis maar ook ten gevolge van de afbouw van de staalnijverheid in Luik verwachtte nv De Scheepvaart zich aan een moeilijk jaar.*

Na het topjaar 2011, noteerden we nu al het tweede jaar op rij dalende trafiekcijfers.

In 2011 werden meer dan 40 miljoen ton goederen vervoerd. Vooral de afbouw van de staalindustrie in de Luikse regio speelt ons parten in de doorvaartcijfers: door het stilleggen van de hoogovens verliezen we jaarlijks een volume aan kolen en ertsen van ongeveer drie miljoen ton. De grootste klap kregen we al in 2012, maar ook in 2013 was er nog een flinke daling in het transitverkeer van kolen en ertsen.

#### Ook lichte daling van aantal behandelde containers

In 2013 werden er op het kanalenet van nv De Scheepvaart 400.000 TEU-containers behandeld (TEU - Twenty feet Equivalent Unit), een daling met 3%. Ook deze daling is ongetwijfeld te wijten aan de haperende economie.

#### Ladingen en lossingen langs de kanalen blijven op peil

Het aandeel van ladingen en lossingen langs het Albertkanaal is aanzienlijk groter dan de doorvoer richting Wallonië. De terugval bij de ladingen bedroeg ca. 4% terwijl de lossingen met 17,7 miljoen ton nagenoeg op het peil van 2012 zitten.

#### Productgroepen

Volgens goederengroep was er een trafiekstijging bij de landbouwproducten (118,33%) bij de voedingswaren (102,7%) en bij de nijverheidsproducten (109,56%) een bijna status quo bij de petroleumproducten (98,01%), metaalproducten (98,34%) en bij de meststoffen (98,61%) en een daling bij de vaste brandstoffen (81,07%), de ertsen (80,20%), en de bouwmaterialen (95,43%).

## GROEIPERSPECTIEVEN VOOR 2014

*De Vlaamse minister voor Mobiliteit en Openbare Werken voert samen met de Vlaamse Regering al geruime tijd een stimulerend beleid voor de bevordering van de binnenvaart. De investeringen in watergebonden industrieterreinen van de voorbije jaren hebben op z'n minst een deel van het trafiekverlies kunnen goedmaken en bieden economisch rendabele perspectieven voor investeerders.*

*In 2013 werd nog een belangrijke overeenkomst afgesloten met Nike voor een zeer aanzienlijke uitbreiding van het distributiecentrum op het grondgebied van Ham. Deze uitbreiding levert niet alleen 500 nieuwe arbeidsplaatsen op, maar ook minstens 15.000 containers (TEU) op jaarbasis.*

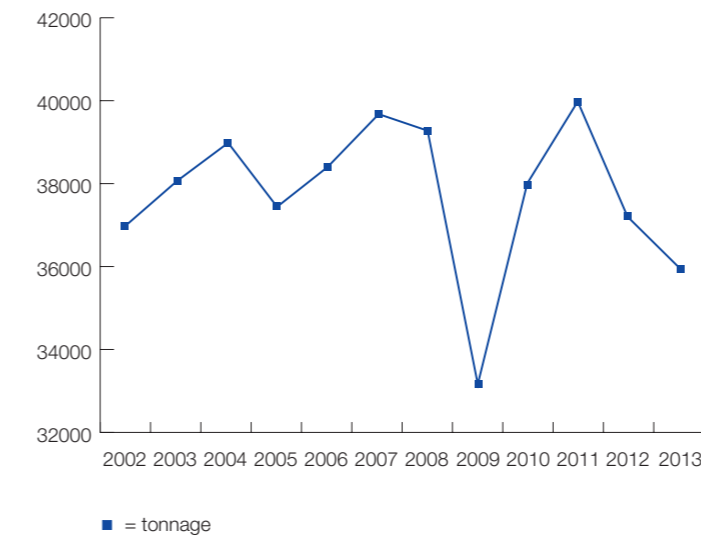
*Ook de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal, een project dat tegen 2020 rond moet zijn, zal de containertrafiek een verdere boost geven.*



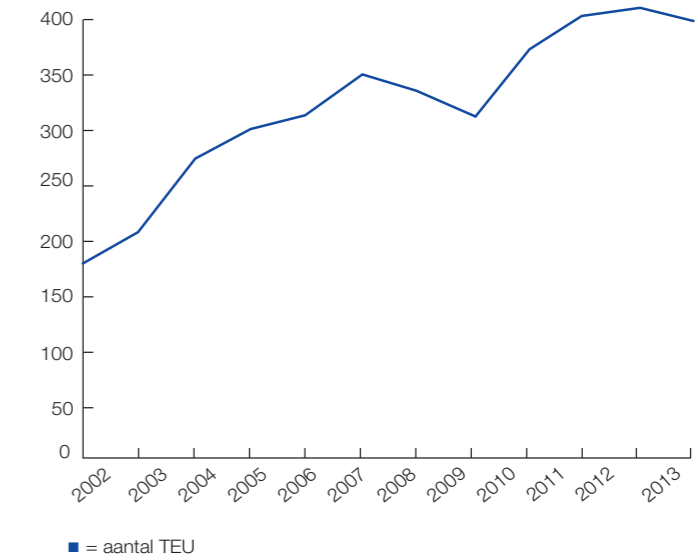
Sluizencomplex, waterkrachtcentrale en containerterminal in Ham

## 1.2 Grafieken 2013

Evolutie van de tonnage (x 1.000)



Evolutie van de containertrafiek  
Aantal containers (TEU) (x 1000)



## hoofdstuk 2

# de binnenvaart verder op de kaart zetten



Albertkanaal, kaaimuur Vanpelt in Schoten

*Samen met Europa doet de Vlaamse Regering bijzondere inspanningen om het marktaandeel van de binnenvaart te verhogen. De binnenvaart is een milieuvriendelijke vervoersmodus die een onmisbare schakel wordt in het oplossen van de mobiliteitsproblemen op de wegen.*

*Daarom investeert nv De Scheepvaart voortdurend in de verdere uitbouw en een kwaliteitsvol onderhoud van de infrastructuur. Maar we investeren ook in de verdere uitbouw van het aanbod aan bedrijventerreinen en logistieke ondersteuning voor ondernemingen.*

## 2.1 Internationale en Europese beleidscontext

Het Vlaamse waterwegennet is geen eiland op zich maar maakt deel uit van het grotere Europese net waarbinnen het een centrale rol vervult die nog sterk zal vergroten wanneer het aangesloten wordt op het netwerk van de Seine. Als deel van dit groter geheel krijgt het Vlaamse netwerk ook te maken met normen en voorschriften die deels verplichtend en deels aanbevelend zijn.

- **Trans-Europese vervoersnet**

### TEN-T richtsnoeren en Connecting Europe Facility (CEF)

Met het Trans-Europese vervoersnet brengt Europa de hoofdwaterwegen in kaart en legt de minimale technische kenmerken vast waaraan dit netwerk moet beantwoorden. Het Albertkanaal maakt deel uit van dit netwerk.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen het uitgebreid en het kernnetwerk. Het kernnetwerk moet ontwikkeld zijn tegen 2030, het uitgebreide netwerk tegen 2050. Voor de waterwegen bestaat zowel het uitgebreide netwerk als het kernnetwerk uit alle waterwegen van klasse IV of hoger.

Om het kernnetwerk op een gecoördineerde manier te realiseren ontwikkelt de Europese Commissie ook het concept van corridors van het kernnetwerk (CNC). Deze CNC's zijn een cluster van projecten over lange afstand waaraan één coördinator door de Europese Commissie wordt toegewezen. Voor Vlaanderen ligt een groot aantal van de waterwegen op de kernnetwerkcorridor 'Noordzee - Middellandse zee'.

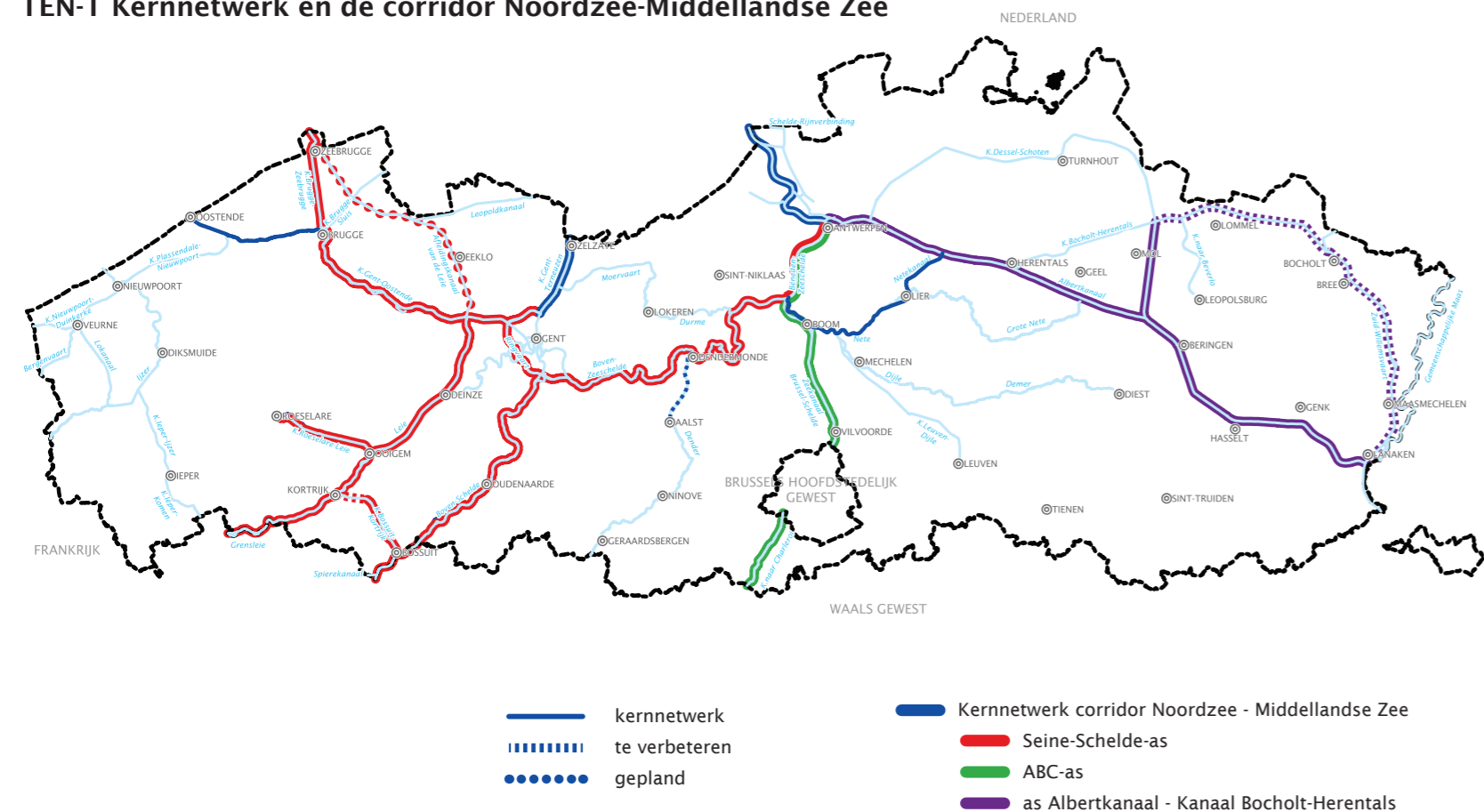
Binnen deze corridors zijn ook vooraf geselecteerde assen opgenomen. De projecten van nv De Scheepvaart situeren zich op de as Albertkanaal – Kanaal Bocholt-Herentals.

Naast de minimale vereisten inzake bevaarbaarheid worden voor deze netwerken ook eisen gesteld aan de verkeersbeheersystemen en de positionerings- en navigatiesystemen.

Op 7 januari 2014 verspreidde de Europese Commissie een mededeling in verband met de verwachtingen en de geboden steun van de Commissie in verband met de ontwikkeling van het TEN-T netwerk en meer specifiek de kernnetwerkcorridors. In deze mededeling worden de prioriteiten naar voor geschoven. Er worden vijf grote projecten naar voor geschoven die een grensoverschrijdende missing link vormen.



### TEN-T Kernnetwerk en de corridor Noordzee-Middellandse Zee



De verhoging van de bruggen over het Albertkanaal is in de mededeling nominatief vermeld als een ernstig knelpunt tussen belangrijke economische centra, havens of stedelijke gebieden.

Voor het wegwerken van ernstige knelpunten en enkele andere prioriteiten stelt de Commissie een bedrag van 3,5 tot 4,5 miljard euro uit de CEF-middelen in het vooruitzicht.

#### Verklaring van Tallinn

Op 17 oktober 2013 ondertekende Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits samen met Europees Commissaris Siim Kallas, Frans minister Frédéric Cuvellier en vertegenwoordigers van Nederlands minister Melanie Schultz en Waals minister Carlo Di Antonio de 'Verklaring van Tallinn'. Vlaanderen, Wallonië, Nederland en Frankrijk werken samen voor een maximale Europese cofinanciering tot 40% voor projecten die nodig zijn voor de realisatie van de kernnetwerkcorridor Noordzee-Middellandse zee.



## 2.2 Mobiliteitsplan Vlaanderen

Iedereen wil zich graag vlot en veilig kunnen verplaatsen. Tegelijk wil Vlaanderen de Europese draaischijf voor logistiek en transport blijven. In een dichtbevolkte regio als Vlaanderen is het niet eenvoudig om de verschillende doelstellingen op elkaar af te stemmen. De korte- en middellangetermijndoelstellingen zijn omschreven in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Dit is de leidraad voor de toekomstige beleidsbeslissingen in Vlaanderen.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen is niet zomaar een vrijblijvend toekomstbeeld: het maakt fundamentele keuzes en legt concrete streefdoelen (horizon 2030 en ambities horizon 2050) vast. Deze zijn geënt op de vijf strategische doelstellingen van het Mobiliteitsdecreet voor het toekomstige mobiliteitsbeleid: een bereikbaar, toegankelijk, veilig, leefbaar, milieu- en natuurvriendelijk mobiliteitssysteem.

De operationele doelstellingen situeren zich op het vlak van:

1. Het verbeteren van de samenhang en robuustheid van het transportsysteem
2. Het verhogen van de gebruikerskwaliteit van modale netwerken
3. Het efficiënt en veilig gebruik van het transportsysteem
4. Het milieuvriendelijker en energie-efficiënter maken van het transportsysteem

Voor de waterwegen en binnenvaart zijn volgende streefdoelen (2030) relevant:

- op het hoofdwaterwegennet bedraagt het aantal uren stremming door technische defecten niet meer dan 1% van het totaal aantal bedieningsuren;
- we beschikken over een fijnmazig netwerk van multimodaal ontsloten inlandse knooppunten voor het goederenvervoer;
- een verbeterde multimodale dienstverlening;
- een waterwegennet dat voldoet aan de minimumvereisten voor de TEN-T netwerken en dat is uitgerust met sturings- en informatiesystemen;
- het gezamenlijk aandeel van spoor en binnenvaart in de modale verdeling neemt toe tot minimum 30% in 2030;
- de gemiddelde beladingsgraad in de binnenvaart neemt toe;
- het waterwegennet wordt op een milieuvriendelijke manier beheerd;
- de binnenvaart zet in op de vergroening van de vloot en op een daling van het energieverbruik;
- we streven in de binnenvaart naar een toename van het gebruik van alternatieve brandstoffen.

## 2.3. 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 hectare 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.

### STRATEGISCH PLAN LIMBURG IN HET KWADRAAT (SALK)

*Na de aankondiging van Ford om haar vestiging in Genk te sluiten stelde de Vlaamse Regering een groep experts aan om een strategisch actieplan voor Limburg (SALK) te ontwikkelen, alsook een Taskforce om de relance acties voor Limburg te coördineren en uit te voeren. Het SALK werd in 2013 door de Vlaamse Regering vastgesteld en formuleert voorstellen en randvoorwaarden om op korte en lange termijn duurzame en inclusieve werkgelegenheid in Limburg te creëren en om het economisch weefsel van de provincie Limburg te versterken.*

*Op korte termijn wordt een versnelde uitvoering van besliste infrastructuurprojecten beoogd met onder andere de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal. Verder stelt het SALK een verbeterde ontsluiting van Limburg als belangrijke randvoorwaarde voorop. Wat de waterwegen betreft gaat het om de verhoging bruggen Albertkanaal en de vervanging van de sluizen Mol-Lommel op het Kanaal Bocholt-Herentals.*

*Ook de realisatie van een aantal (watergebonden) ENA-bedrijventerreinen wordt als een essentiële randvoorwaarde gezien.*

### ECONOMISCH NETWERK ALBERTKANAAL (ENA)

*De ervaring leert dat bedrijven die zich op de oevers van een kanaal vestigen, optimaal kunnen genieten van alle voordelen van de binnenvaart. Omdat voor die bedrijven minstens een gedeelte van de goederen en producten per schip worden aan- of afgevoerd, is er ook geen bijkomende mobiliteitsdruk op de wegen. Vanaf 1990 begonnen de trafieken via de binnenvaart te groeien en tegelijk steeg ook de vraag naar watergebonden bedrijventerreinen. Al snel bleek dat er langs het Albertkanaal nauwelijks nog geschikte terreinen beschikbaar waren. 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. Dat leverde tegen eind 2013 al enkele mooie realisaties op:*

#### **Bedrijventerrein Beverdonk**

*In Grobbendonk werd een nieuw bedrijventerrein van 53 hectare groot aangelegd tussen het Albertkanaal en de E313. 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 hectare ingericht. Eind 2013 besliste het Amerikaanse bedrijf Nike op 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 hectare zal pas gebeuren als 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 tien hectare werd bruikbaar gemaakt en kreeg een ontsluiting aan het Albertkanaal.*

#### **Terrein Lanaken-Lanaken**

*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

*Voor enkele terreinen loopt er nog onderzoek naar de milieueffecten:*

1. Genk-Zuid-Oost
2. Zolder-Lummen-Zuid
3. Zwaikom-Ranst
4. Wommelgem-Ranst
5. Genk-Zuid-Ebema

### Concessie of vergunning

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 2013 werden zes nieuwe concessies afgesloten met nieuwe gebruikers, voor een totale oppervlakte van 20 hectare. Deze overeenkomsten moeten leiden tot 500.000 ton nieuwe trafiek via de kanalen.

nv De Scheepvaart investeert in het vergroten van haar areaal aan watergebonden bedrijventerreinen via:

- **De vrijwillige aan- en verkoop van gronden**

Wanneer zich opportuniteiten aanbieden, onderhandelt de vennootschap over de aankoop van watergebonden bedrijventerreinen. Uiteraard wordt hier een marktconforme prijs betaald.

nv De Scheepvaart beheert ook heel wat niet-watergebonden gronden. Dergelijke gronden kunnen tegen marktconforme voorwaarden worden verkocht.

- **Uitoefenen van het voorkeepsrecht**

nv De Scheepvaart kreeg in haar oprichtingsdecreet van 2 april 2004 de mogelijkheid om een voorkeepsrecht 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 voorkeepsrecht betaalt de vennootschap dezelfde prijs als het hoogste privébod. De markt bepaalt dus de prijs.



Containerterminal in Ham

## 2.4 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 transportdeskundige. In samenwerking met werkgeversverenigingen Voka en Unizo zetten de waterwegbeheerders sinds een aantal jaren enkele transportdeskundigen in.

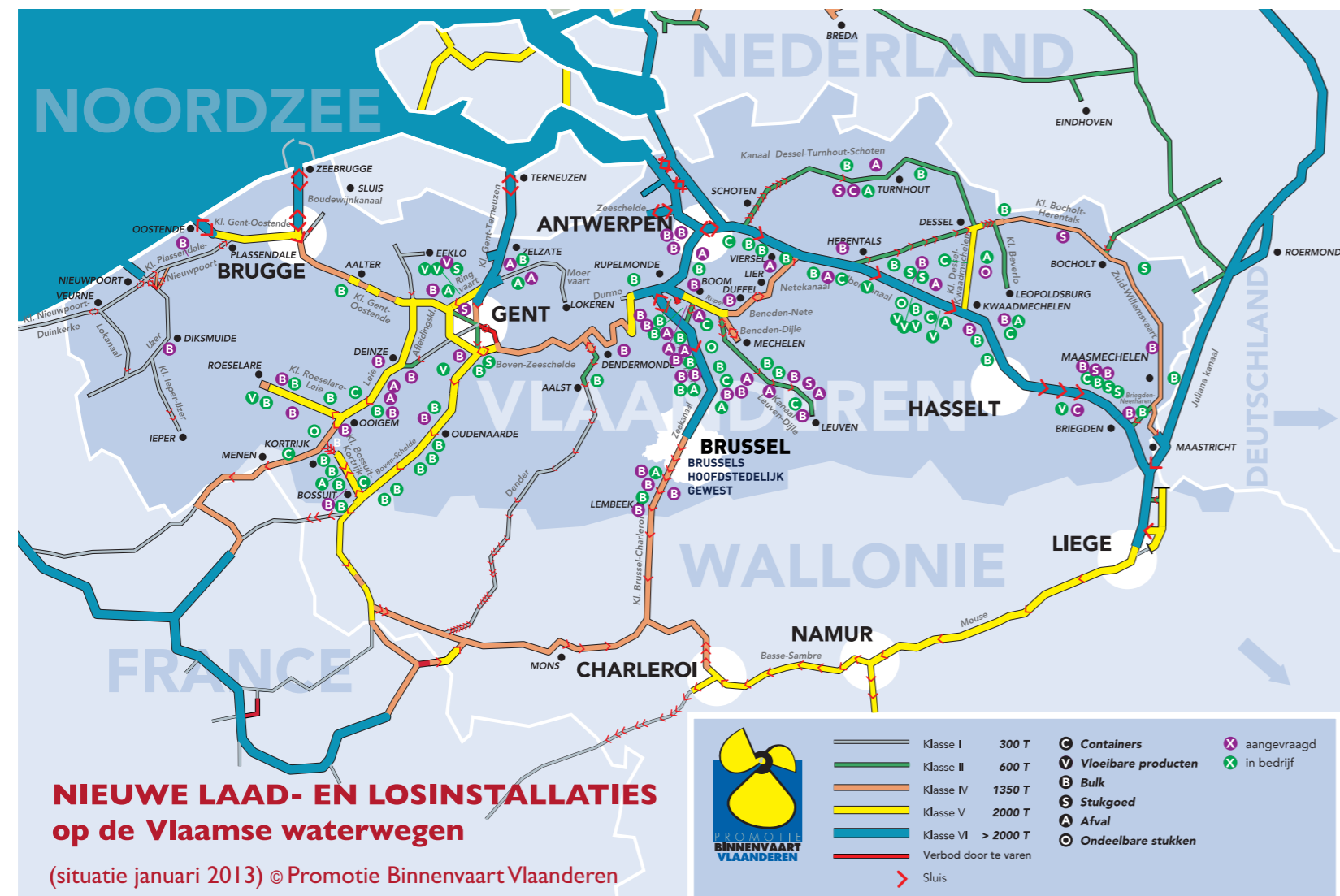
Een transportdeskundige bekijkt de in- en uitgaande goederenstromen van ondernemingen en onderzoekt of er mogelijkheden zijn om efficiënter en met minder kosten gebruik te maken van de binnenvaart.

De transportdeskundige gaat niet alleen de theoretische mogelijkheden van een modal shift na, maar begeleidt het bedrijf ook bij de effectieve overstap naar de binnenvaart. Mogelijke acties zijn het contacteren en opvragen van offertes bij rederijen of schippers, het organiseren van proefvaarten, het experimenteren met nieuwe laad- en lostechnieken en het samenvoegen van vrachten van verschillende bedrijven of het zoeken van terugvrachten.

### ONDERSTEUNING OP MAAT VAN HET BEDRIJF

*De ondersteuning door de transportdeskundige is neutraal en niet marktverstorend, hij doet eerste berekeningen, zoekt technische oplossingen en faciliteert bij de contacten met potentiële logistieke dienstverleners:*

- *Sinds een aantal jaren verloopt het transport van spoorwarsliggers van Laakdal naar Rijsel via de binnenvaart. In eerste instantie zocht de transportdeskundige een technische oplossing om te laden en te lossen (met vorkliften), een schip werd gezocht en de juiste afhaalfrequentie werd bepaald. Momenteel wordt daar iedere maandag de levering van één week afgehaald in 6 uur tijd, waar vroeger men de hele week wachtte op de 45 vrachtwagens die ditzelfde volume moesten wegbrengen naar Rijsel. Dankzij het succes van dit project richten de Franse spoorwegen nu ook depots op aan de dichtbijzijnde waterwegen van hun werven.*
- *Voor een opstartend bedrijf met rietsuikerklontjes zocht de transportdeskundige eerst de ideale losapparatuur, bekeek mee de lay-out in de fabriek en hielp het bedrijf om contact te leggen met de nabijgelegen binnenvaarterminal in Grobbendonk. Na onderhandeling is het project opgestart.*
- *Aardappelen werden rechtstreeks via Shortseashipping in reefer (gekoelde containers) naar Antwerpen gebracht om dan op het tempo van de klant aangevoerd te worden vanop de binnenvaarterminal.*
- *Eerste calculaties van betonnen platen voor Jeddah resulteerden in een prijsvraag voor de complete oplossing zodat de klant een multimodale offerte kon maken van voor de kade in Grobbendonk tot op de kade in Jeddah.*
- *Het vervoeren van zuivere zink en halfafgewerkte zinkproducten werd eerst doorgerekend door de transportdeskundige samen met de klant. Na het zoeken van logistieke partijen werden er verschillende testvaarten uitgevoerd. Deze resulteerden in een stabiele flow van Limburg naar Antwerpen via het water.*



## 2.5 Initiatieven ter bevordering van de binnenvaart

### Kaaimurenprogramma

Een belangrijk obstakel om de overstap naar de binnenvaart te maken is dikwijls het ontbreken van een geschikte kaaimuur. 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 53 dossiers goedgekeurd. Van deze projecten zijn tot nu toe 40 kaaimuren in bedrijf, één project is in uitvoering en één dossier is aanbesteed.

In totaal bedraagt het aandeel van nv De Scheepvaart in de gerealiseerde en aanbesteede kaaimuren 30 miljoen euro.

In 2013 was de aanleg van de kaaimuur van Belgian Bulk Company in Meerhout in uitvoering.

### Vlaamse steunmaatregel ter bevordering van het gebruik van kleine waterwegen

De Vlaamse steunmaatregel bevordert het gebruik van kleine waterwegen en het gebruik van kleine schepen. Hiermee worden bedrijven ondersteund die bijkomende volumes via de kleine waterwegen willen vervoeren.

Wie met de binnenvaart goederen wil vervoeren, kan in Vlaanderen beroep doen op een uitgebreid en dicht netwerk van kanalen en rivieren. Niet alle waterwegen zijn bevaarbaar voor grote schepen. Ongeveer 40% van het netwerk bestaat uit kleine waterwegen. Het aandeel kleine schepen in de binnenvaartvloot daarentegen neemt af. De Vlaamse overheid wil verladers die toch gebruik willen maken van kleine waterwegen ondersteunen.

Wie een nieuwe trafiek wil opstarten op een klasse I of II waterweg, maar dit nog niet deed wegens een meerkost ten aanzien van het wegtransport, kan een aanvraag indienen. Op deze manier zal de binnenvaartsector van een trafiekverhoging genieten.

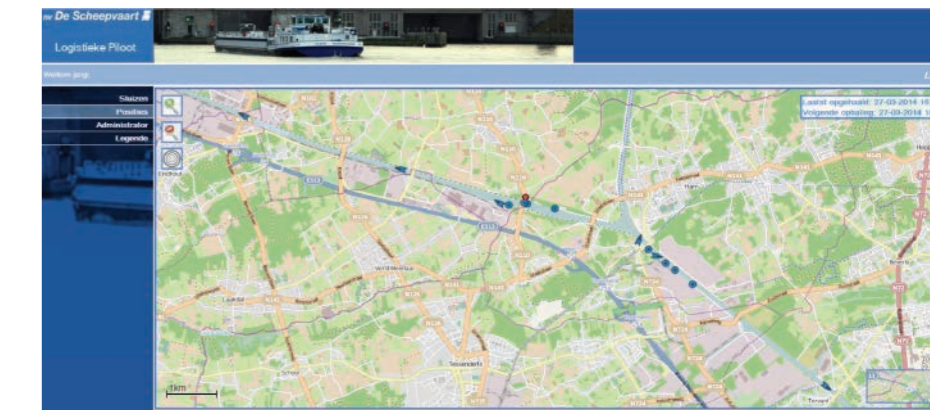
Voor het werkingsgebied van nv De Scheepvaart zijn twee projecten weerhouden voor een bedrag van 325.000 euro. Het totale beschikbare budget was 900.000 euro.



## hoofdstuk 3

# moderne technologie in de binnenvaart

*De binnenvaart ontwikkelde zich de voorbije jaren tot een vervoersmodus die gebruik maakt van de modernste technologie. De Vlaamse waterwegbeheerders dragen hier in belangrijke mate toe bij en maken werk van de invoering van moderne verkeersbegeleidingssystemen.*



### 3.1 Vlaamse steunmaatregel AIS groot succes

Met een AIS-systeem aan boord wordt een binnenschip op de waterweg 'zichtbaar'. Het systeem zendt automatisch gegevens door over naam, positie en vaarrichting van een schip. AIS maakt het mogelijk om informatie tussen schepen onderling en tussen een schip en de waterwegbeheerders uit te wisselen. Het systeem verbetert de communicatie, verhoogt de veiligheid, benut de bestaande infrastructuur optimaal en verbetert de efficiëntie van de binnenvaart en haar positie in de logistieke keten.

Voor de installatie van AIS konden de eigenaars van binnenvaartschepen rekenen op steun van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Begin 2011 sloten de waterwegbeheerders en binnenvaartorganisaties een protocol over een steunmaatregel voor de installatie van AIS-transponders en over de uitbouw van het netwerk van basisstations.

473 schippers maakten gebruik van deze steunmaatregel, met als resultaat dat einde 2012 nagenoeg de volledige Belgische binnenvaartvloot met AIS is uitgerust.

Via walstations kunnen de waterwegbeheerders met de varende schepen allerlei informatie doorspelen over de toestand van de waterweg en de mogelijke hinder op de vaarroute. Voor de rederijen en voor de verladers wordt via AIS nauwkeurige informatie beschikbaar gesteld over de juiste positie van het schip en de lading. Laad- en losoperaties kunnen daardoor nauwkeuriger in kaart worden gebracht.

Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart ronden in 2012 de installatie van 21 AIS-basisstations af, die samen zorgen voor een volledige dekking van het Vlaamse waterwegennet. De uitbouw vertegenwoordigt een investering van 650.000 euro. Ook in de Vlaamse havens is de AIS-dekking verzekerd.

In 2013 werd een nieuwe applicatie ontwikkeld die toelaat om alle AIS-informatie op een gebruiksvriendelijke wijze te publiceren op een digitale kaart van de waterwegen. Op elk ogenblik is bijgevolg een beeld beschikbaar van de locatie, de snelheid en de richting van de schepen op de Vlaamse waterwegen. Deze applicatie is beschikbaar op alle sluiscomplexen van het Albertkanaal en op de belangrijkste sluisen van de Kempense kanalen, waardoor het mogelijk wordt het schutproces nog efficiënter en sneller te laten verlopen.



Nieuwe brug Oelegem wordt op definitieve plaats gelegd

## 3.2 River Information Services

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 ontwikkelden en implementeerden de Vlaamse waterwegbeheerders al heel wat toepassingen in het kader van RIS. Het Vlaamse binnenvaartinformatiesysteem, kortweg Flanders RIS of FlaRIS, 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. De totale investeringen bedragen tot nu toe ongeveer 7,8 miljoen euro.

nv De Scheepvaart werkt in overleg met Waterwegen en Zeekanaal NV de Europese richtlijn voor zijn waterwegennetwerk volledig uit en ontwikkelde in 2013 de volgende diensten:

- Via Mobile Mapping werd in 2013 al meer dan de helft van het waterwegennet van nv De Scheepvaart nauwkeurig opgemeten. Mobile Mapping is een techniek waarbij vanop een schip met een aantal opnamesensoren en een gps-systeem de omgeving over 360° in beeld wordt

gebracht. Met behulp van camera's kan daarenboven op iedere gewenste positie de omgeving in beeld genomen worden vanuit verschillende zichtpunten. Het project wordt in 2014 verdergezet voor de nog resterende waterwegen. Op die manier bekomen we een volledige en zeer nauwkeurige dataset van de waterwegen, die de basis zal vormen voor de nieuwe digitale vaarkaarten die in 2014 geproduceerd worden.

- Scheepvaartrechten kunnen contant of op factuur worden betaald. Op een aantal sluiscomplexen is het ook mogelijk om de scheepvaartrechten met bancontact te betalen. In 2013 werd een studie naar mobiele betalingstechnieken uitgevoerd. Deze studie geeft een uitgebreid overzicht van gebruiksvriendelijke en veilige mobiele betalingstechnieken. Op basis van de resultaten wordt de implementatie van deze technieken in de administratieve afhandeling van het scheepvaartproces onderzocht.
- Het onderhoud van de bestaande RIS-applicaties (Flaris-modules, Berichten aan de Schipperij) werd geoptimaliseerd, zodat uitval van deze belangrijke applicaties tot een strikt minimum wordt gehouden. Er werden ook enkele bijkomende functionaliteiten toegevoegd.



RIS-centrum Hasselt

Zorgen voor een vlot en veilig scheepvaartverkeer is één van de belangrijkste opdrachten van nv De Scheepvaart. Het vakkundig onderhouden van de infrastructuur en de bouw van nieuwe infrastructuur vormen daarom blijvende aandachtspunten.

#### 4.1 Vernieuwing van de infrastructuur

Het infrastructuurplan van de waterwegbeheerders 'Horizon 2014' vormde de leidraad voor het waterwegbeleid van de Vlaamse Regering. Het geeft enerzijds een duidelijk overzicht van de investeringen die nodig zijn om de beslissingen uit het verleden te realiseren. Anderzijds stelt het masterplan ook nieuwe projecten voor die nodig zijn om de gewenste modal shift in Vlaanderen verder te ondersteunen en onze internationale verplichtingen na te komen. Dit vergt een totale investering van 2.248 miljoen euro in de periode 2009-2014. Hiervan is 1.382 miljoen euro gereserveerd voor de realisatie van reeds geplande en nog af te werken projecten. Een groot deel is bestemd voor het wegwerken van de infrastructuurknooppunten en missing links.

Het masterplan 'Horizon 2014' van de Vlaamse waterwegbeheerders voorziet voor nv De Scheepvaart in de uitvoering van volgende strategische projecten:

##### De verbreding van het vak Wijnegem-Antwerpen

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

In 2013 zijn de volgende werken uitgevoerd:

- Elektromechanische uitrusting van de wachthaven in Wijnegem;
- Vernieuwing van de rechteroever tussen de spoor- en Noorderlaanbrug;
- 2de fase van de vernieuwing van de linkeroever afwaarts de Houtlaanbrug.

Anderzijds werd de ontheffing van het project inzake GRUP voor de verbreding van het Albertkanaal tussen Wijnegem en Antwerpen goedgekeurd.

Door deze beslissing worden de zones vergunbaar, waar een kanaalverbreding noodzakelijk is. In deze optiek werd het bestek 'BB1042: Verbreding bocht van Merkssem' aanbesteed.

##### 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.

## GENERIEKE BRUGGEN ALBERTKANAAL

*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 bowstringbrug met een centrale boog en twee hellende vlakken.*

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

## hoofdstuk 4

# infrastructuur voortdurend verbeteren

Plaatsen van de nieuwe brug in Viersel

#### Over het Albertkanaal liggen 63 bruggen. Op het einde van 2013

- hebben al 19 bruggen een doorvaarthoogte van 9,10 meter;
- is voor 10 bruggen de verhoging in uitvoering of gebudgetteerd;
- moeten 34 bruggen nog worden herbouwd, waarvan één nieuwe brug.

In 2013 werden de sluisbruggen van Hasselt, Diepenbeek en Ham aangepast, zodat deze voldoen 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) en het verhogen van de E34-bruggen (Ranst) zijn in uitvoering.

De herbouw van brug Olen-Hoogbuul, de verhoging van de Houtlaanbrug en de sluisbrug van Olen werden aanbesteed.

#### De capaciteitsverhoging van het sluiscomplex 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-Baten-analyse (MKBA) die inmiddels werd opgestart.

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

Op basis van een positieve MBKA werd in 2012 een project MER opgestart.

De resultaten van de MER-studie werden medio 2013 voorgelegd aan o.a. het Agentschap Natuur en Bos en het Agentschap Ruimte en Erfgoed. Het voorkeurstracé werd naar aanleiding van deze besprekingen lichtjes aangepast, waardoor het eindrapport met inbegrip van de passende beoordeling en het natuurcompensatiedossier in april 2014 kan worden afgewerkt. Vervolgens kunnen de studies bij de cel MER ter goedkeuring worden ingediend.

#### Andere projecten

Naast deze strategische projecten zijn in 2013 volgende investeringen in infrastructuur gedaan in het kader van de automatisatie van bruggen en sluisen, waterbeheersing, grondbeleid, recreatie ...:

Vervanging van bruggen:

- de bouw van de nieuwe brug in Maaseik-Solt over de Zuid-Willemsvaart is in uitvoering;
- het vervangen van de ophaalbrug nr. 11 in Brecht op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten is in uitvoering;
- Het vervangen van de ophaalbrug nr. 5 in Beerse op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten is aanbesteed.

Inrichting van watergebonden bedrijventerreinen:

- de bouw van de kaaimuur BBC/Albema in Meerhout is in uitvoering;
- de bouw van de kaaimuur Niras is uitgevoerd.
- de bouw van een nieuwe kaaimuur voor Wienerberger is aanbesteed.

nv De Scheepvaart investeerde in 2013 in de herstelling en verbetering van meer dan 37 km jaagpaden die een belangrijke recreatieve meerwaarde hebben.

**In het kader van de multifunctionaliteit van de waterwegen** zijn de werken voor de bouw van een gecombineerde pomp-turbine-installatie op het sluiscomplex in Ham en Olen in uitvoering.

**In het kader van modernisering en op afstand bedienen van de bestaande kunstwerken** werden in 2013 de eerste twee bruggen in orde gebracht voor een bediening op afstand. De aanpassingen van de overige bruggen werd opgestart zodat er eind 2014, tien bruggen op het kanaal DTS, op afstand bediend zullen worden.

## 4.2 Inspectie van de infrastructuur

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.

De toestand van bruggen, oevers, duikers en kanaalbodems wordt nauwkeurig in kaart gebracht.

### 4.2.1 Bruginspecties

nv De Scheepvaart beheert momenteel 178 bruggen, waarvan 60 bruggen in gemengd beheer. Het Agentschap Wegen en Verkeer beheert de bovenbouw van deze bruggen, nv De Scheepvaart staat in voor de onderbouw.

De voortdurende inspanningen om de kwaliteit van onze bruggen in kaart te brengen werpen hun vruchten af. De onderhoudswerken die aan sommige bruggen nog moeten gebeuren, zijn in de planning opgenomen en worden op korte termijn uitgevoerd. In de loop van 2013 zijn er 56 bruginspecties uitgevoerd.

### 4.2.2 Oeverinspecties

De dijkwachters inspecteren voortdurend de staat van de oevers. Daarnaast gebeuren er ook specifieke onderzoeken en worden er inspectiedossiers opgesteld door de oeverinspecteurs.

In totaal zijn 40 oeverinspecties uitgevoerd, samen goed voor een afstand van 40 km. In functie hiervan worden de nodige onderhoudswerken uitgevoerd.

### 4.2.3 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.

In vorige inspectieopdrachten zijn er al 56 duikers geïnspecteerd. Per duiker is er een inspectierapport opgemaakt voorzien van een uitvoeringsdossier.

De duikers zijn droog gezet, geruimd en geïnspecteerd. Resultaten van deze inspecties worden gebruikt om het onderhoudsprogramma van de duikers verder vorm te geven.

Naar aanleiding van dit onderzoek worden 20 duikers gerenoveerd. In 2013 is gestart met de uitvoering op terrein, de werken zullen worden afgerond in de loop van 2014.





## INTERNE ONDERSTEUNING DOOR DIENST VAARTUIGEN

**De 'dienst vaartuigen' die haar thuishaven heeft aan het Albertkanaal in Hasselt, beschikt over vier zelfvarende boten en een hoogwerker op ponton. Deze vaartuigen kunnen multifunctioneel worden ingezet.**

- Met de President Verschave werden controlepeilingen verricht op volgende locaties: de beide oevers van Bocholt tot Dessel op het kanaal Bocholt - Herentals, de beide oevers van het Albertkanaal van Kanne tot Eigenbilzen (waarbij 14 wagens in het kanaal werden gelokaliseerd) en de kom van Merksem. In de loop van het jaar werden verschillende nieuwe infrastructuurwerken gecontroleerd: de wachthaven beneden de sluis van Wijnegem, verbredingswerken aan de brug van Briegden en de brug van Oevel-Punt. Tenslotte werden, naast diverse ad-hoc aanvragen, op regelmatige basis diepgangcontroles uitgevoerd aan diverse laad- en losplaatsen op het Albertkanaal. Voor het behalen van een communautair binnenvaartcertificaat werd de peilboot in juli 2013 in het droogdok van onze diensten in Mol binnengevaren voor het uitvoeren van aanpassingswerken. De werken duurden tot het einde van het jaar.

- De President Delmer, een robuuste ijsbreker en duwboot, wordt vooral ingezet voor het vervoeren van kraan- en slijkbakken van de centrale regie van Mol, als hulp bij het uitvoeren van baggerwerken in de jachthaven van Kanne, in Mol Rauw en aan de waterkrachtcentrales in Ham.
- De President Van Caenegem, de politieboot, wordt voornamelijk ingezet voor logistieke ondersteuning bij bruggeninspecties, beperkte dijken- en oeverinspecties, het uitvoeren van politiediensten en het verlenen van ondersteuning bij het vervangen van lampen en signalisatie op de sluiscomplexen.
- De President Boereboom, een kleine passagiersboot, wordt ingezet voor promotionele doeleinden.

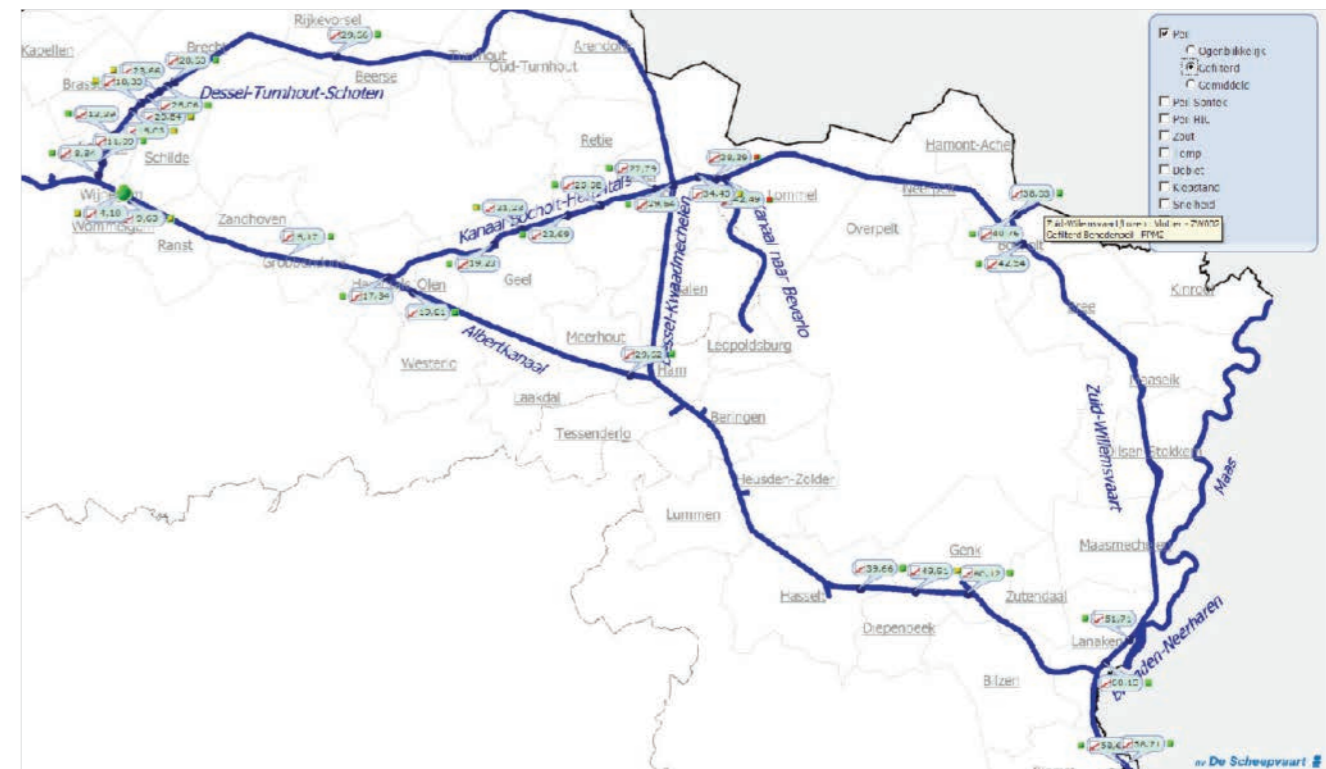


## 4.3 Monitoring

### Waterstanden

De bewaking van de waterpeilen is een uitermate belangrijke opdracht voor nv De Scheepvaart. Het garanderen van de diepgang, het voorkomen van wateroverlast en watertekorten zijn een voortdurende bekommernis. Met een netwerk van 58 peilmeters en 10 debietmeters wordt het ganse netwerk voortdurend gemonitord waardoor 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 het hele net 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](http://www.waterinfo.be).

Alle hydrologische informatie is gebundeld in één applicatie beschikbaar op het RIS-centrum. De applicatie geeft op één scherm alle waterpeilen weer wanneer bepaalde drempelwaarden worden over- of onderschreden, zodat onmiddellijk en doelgericht de juiste acties genomen worden om de situatie terug te normaliseren.



## 4.4 De Gemeenschappelijke Maas: waterbeheersing, creatie van natuurwaarde en toeristische meerwaarde staan voorop

De grootschalige werken aan de zuidelijke Maas in Vlaanderen en Nederland zijn in 2013 afgerond. De Maasbewoners tussen Eijsden en Maasmechelen zijn voortaan beter beschermd. De rivierverruiming en het tot stand brengen van een nieuw natuurgebied is het resultaat van een jarenlange samenwerking.

Hiermee zijn ook enkele honderden hectaren natuurgebied gecreëerd. Het 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 wordt verbreed om de veiligheid bij hoogwater in het mijnverzakkingsgebied te verbeteren.

De werken starten eind 2014 en zullen vier jaar duren. De milieueffecten van de geplande ingrepen zijn eind 2013 bestudeerd in een project-MER.

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.

Vanaf 2016 worden er ook werken uitgevoerd rond het veer van Meeswijk. De Maas is daar erg smal, waardoor de stroomsnelheid zeer hoog is. Door het zomerbed te verbreden verlaagt deze stroomsnelheid.

Het project wordt geraamd op 12,5 miljoen euro. Door uitvoering van het project zal de veiligheid tegen overstromingen in een belangrijke zone van de Gemeenschappelijke Maas verder verhogen.



## 20 JAAR NA DE GROTE OVERSTROMING

**Iedereen herinnert zich nog wel de beelden van de wateroverlast bij het hoogwater van de Maas tijdens de winters van 1993 en 1995. In december 1993 werd Limburg verrast door de overstroming van deze rivier. Duizenden woningen in Vlaanderen en Nederland kwamen onder water te staan. De bewoners keken machteloos toe hoe hun huis het slachtoffer werd van de natuur. De schade was enorm.**

### De kracht van de Maas

Twintig jaar geleden regende het vanaf begin december bijna onophoudelijk. Op 19 december toonde de toenmalige BRT de eerste beelden van de woeste waterhoogten van de Maas en haar zijrivieren. In de nacht van 20 december brak de hel los. De Nederlandse dorpen rond de Maas verdwenen letterlijk in de uitdijende rivier. In Vlaanderen bleef de Maas binnen het winterbed. Enkel in Heppeneert ging het Maaswater over de winterdijk. De Vlaamse dorpen werden vooral getroffen door kwelwater en grondwater.

Ruim een jaar na de overstroming van december 1993 trad de Maas door de grote neerslaghoeveelheden in de Ardennen en Noord-Frankrijk, op 14 januari 1995, opnieuw buiten haar oevers.

### Hoogwaterbescherming stapsgewijs verbeterd

Deze overstromingen hebben geleid tot een versnelde uitvoering van plannen om burgers beter te beschermen. Vlaanderen en Nederland werken hiervoor nauw samen. Enerzijds voeren Vlaanderen en Nederland, elk op hun grondgebied, hoogwaterbeschermingsmaatregelen uit. Grootschalige rivierverruimingswerken aan Vlaamse zijde werden bijvoorbeeld in Negenoord op grondgebied Dilsen-Stokkem uitgevoerd. De rivier krijgt meer ruimte, zodat de waterstanden bij hoge afvoeren dalen. Deze werken worden in onderling overleg ontworpen en gepland. Anderzijds is er soms aan één zijde niet voldoende plaats om de rivier nog meer ruimte te kunnen bieden. Daarom wordt op deze plaatsen gezocht naar oplossingen aan de andere zijde. De zogenaamde Boertienlocaties (Herbricht, Kotem en Hochter Bampd) zijn drie dergelijke plaatsen, waar langs Nederlandse zijde geen ruimte tot verbreding was. Langs Vlaamse zijde was deze ruimte wel beschikbaar, zodat daar rivierverruiming werd doorgevoerd. De werken in deze Boertienlocaties zijn ondertussen volledig beëindigd en leveren al een belangrijke bijdrage in een betere veiligheid tegen overstromingen.

De Vlaamse en Nederlandse ministers van Openbare Werken spraken principieel af dat we op een analoge manier op meer locaties aan de slag gaan. Dat worden Boertien pluslocaties. Nederland draagt daar dan weer financieel aan bij in ruil voor extra effecten op de waterstand. Op 4 september 2013 ondertekenden beide ministers een nieuwe Vlaams-Nederlandse Intentieverklaring voor de uitvoering van werken aan de noordelijke Grensmaas.

Alle uitgevoerde maatregelen samen leiden tot een significante daling van de waterstand bij hoge afvoeren, lokaal tot zelfs één meter.

### Twee Limburgen werken aan één Gemeenschappelijke Maas

In 1993 was er geen structureel overleg tussen Vlaanderen en Limburg over de risico's en de potenties van de Maas. Nu is de weg ingeslagen naar een Gemeenschappelijke Maas. Zonder grenzen en met een gezamenlijke aanpak op alle fronten.

Elk aspect van de Maas wordt samen besproken. De problematiek van hoog- en laagwater, de veiligheid nu en in de toekomst, het beheer en de natuur. Die samenwerking is heel sterk gegroeid. Het overleg is ingebed in de Vlaams-Nederlandse Bilaterale Maascommissie.

De bescherming van de bevolking aan beide Maasoevers is nu een veelvuldig onderwerp van gesprek. Hogere dijken aan de Maasoevers in Nederlands-Limburg als bescherming voor extreme waterafvoeren in de toekomst zou extra gevaar voor Vlaanderen opleveren. Samen wordt gezocht naar de beste mix van maatregelen. De samenwerking kan je het beste omschrijven als een gezamenlijke zoektocht naar de beste oplossingen voor alle partijen. Een aanpak waar iedereen alleen maar baat bij heeft.



Vlaams minister Hilde Crevits en Nederlands minister Melanie Schultz Van Haegen onthullen gezamenlijke Maaskei

## 4.5 Onderhoud van de infrastructuur

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

- 372 km waterwegen waarvan 47 km Gemeenschappelijke Maas;
- 45 sluisen en 178 bruggen, waaronder 24 ophaalbruggen;
- 220 kaaimuren;
- 94 km aanlegplaatsen (wachtplaatsen);
- meer dan 500 km jaagpaden;
- 600 km oeververdediging;
- 66 functionele gebouwen (bedieningsgebouwen, magazijnen, kantoren, werkhuizen ...);
- 123 woningen.

Het dagelijkse 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 overtollige houtopslag, het bestrijden van ratten, het strooien en het sneeuwvrij maken van bruggen en jaagpaden.

De afdeling Maintenance staat in voor de grotere onderhoudswerken en voor het snel ingrijpen bij defecten of averijen. Deze afdeling staat permanent beschikbaar om pannes op te lossen. Daardoor blijven scheepvaarstremmingen meestal zeer beperkt. Voor grotere of specifieke onderhoudswerken doet nv De Scheepvaart een beroep op aannemers.



## hoofdstuk 5

# integraal waterbeleid

De gemeenschappelijke Maas

*Multifunctionaliteit en het verbeteren van de recreatief-toeristische mogelijkheden van de waterwegen maken deel uit van missie en strategische doelstellingen van nv De Scheepvaart.*

*Hieraan wordt voortdurend vorm gegeven in samenwerking met externe partners.*

nv De Scheepvaart stelde in 2012 in samenwerking met Waterwegen en Zeekanaal NV een ontwerp van de beleidsvisie Recreatie op het water op, voor de verdere ontwikkeling van de recreatie op de Vlaamse waterwegen. Deze beleidsvisie vormt het kader voor overleg en samenwerking inzake recreatie op het water met andere overheden, organisaties en stakeholders binnen de sectoren recreatie, sport en toerisme.

De beleidsvisie kadert de mogelijkheden voor meer ruimte voor recreatie binnen bepaalde voorwaarden en geeft aandacht voor een kwalitatief betere en maatschappelijk verantwoorde recreatie.

Overleg, samenwerking(verbanden) en afspraken aangaande (mede)financiering van infrastructuur en/of diensten zijn voor de waterwegbeheerders bepalend voor het nemen van initiatieven en de uitvoering van specifieke projecten.

Het ontwerp beleidsvisie werd in 2013 verspreid naar alle betrokken overheden, organisaties en stakeholders. De reactie van diverse stakeholders waren een positieve voedingsbodem om de beleidsvisie verder aan te scherpen tot een definitieve tekst.

## 5.1 Uitbouw en gebruik van infrastructurele netwerken

In 2013 zijn verdere inspanningen verricht voor de uitbouw van het recreatieve netwerk. Het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten kent heel wat sluisen en bruggen die kort na elkaar gelegen zijn. Het is voor de waterrecreant dan ook soms moeilijk om bij te houden waar hij zich precies bevindt. Aan alle sluisen en beweegbare bruggen van het kanaal werden naamaanduidingsborden met vermelding van het kilometerpunt geplaatst, zodat de pleziervaarder zich tijdens het varen nauwkeurig kan situeren.

De provincie Antwerpen ontwikkelde in samenwerking met nv De Scheepvaart een onthaalpoort nabij de kruising van het Antitankkanaal en het kanaal Dessel-Schoten. Deze wordt ingericht als een uitzichtpunt met een informatiebord, fietsenstalling en zitbank.

### Onderhoud van de bestaande infrastructuur

Om de beroepsvaart en recreatieve vaart verder te stimuleren zijn grootschalige onderhoudsbaggerwerken uitgevoerd in het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten tussen Dessel en Schoten.

Tegen eind 2014 worden alle bruggen tussen brug 1 Turnhout en brug 11 Brecht centraal bediend vanuit de verkeerspost in Rijkvorsel. De 1e fase werd succesvol afgerond. Hiermee wordt de wachttijd aan de bruggen voor de pleziervaart verminderd.

## 5.2 Onderhoud van jaagpaden

nv De Scheepvaart voerde in 2013 structureel onderhoud uit over een totale lengte van 26,6 km jaagpaden. Deze situeren zich langs het Albertkanaal, het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten, het kanaal Bocholt-Herentals, de Zuid-Willemsvaart en het kanaal Briegden-Neerharen.



hoofdstuk 6

nv De Scheepvaart

*Het agentschap werd in 2004 bij decreet opgericht als naamloze vennootschap van publiek recht waarvan de aandelen volledig in handen zijn van het Vlaamse Gewest.*

*nv De Scheepvaart ressorteert binnen de Vlaamse overheid onder het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Bevoegd minister is Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken. nv De Scheepvaart wordt geleid door een raad van bestuur en een algemene directie die het dagelijks bestuur op zich neemt.*

## 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  
vanaf 1968 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 missie

## 6.1 Beheer en beleid

### DE RAAD VAN BESTUUR (SITUATIE 01/01/2013)

#### Stemgerechtigde leden:

Willy Claes, voorzitter  
Leo Delcroix, ondervoorzitter  
Gisèle Buelens  
Frieda Brepoels  
ir. Leo Clinckers  
Henry De Baets  
Marleen Evenepoel  
Paul Kumpen  
Joerie Tielemans  
Guy Vermesen  
Erika Verstrepen  
Frank Vools

#### Niet-stemgerechtigde leden:

Eddy Bruyninckx  
Guido Hermans  
Francis Wanten

#### Vlaamse regeringsafgevaardigden:

Dominique Van Hecke  
Albert Vanhoof

#### Raadgever:

ir. Chris Danckaerts

#### Secretaris:

Ludo Vanmeer



## ORGANOGRAM

Bij het uittekenen van de managementstructuur is teruggekeerd naar de roots van elke organisatie: de klant en het product. De organisatiestructuur is gebaseerd op de basisprincipes efficiëntie, performantie en klantgerichtheid. Een organisatie of agentschap is immers geen doel op zich. nv De Scheepvaart moet zoals elk ander modern bedrijf vlot kunnen inspelen op wijzigingen in de markt.

## BEHEERSOVEREENKOMST

Op 17 december 2010 is de derde beheersovereenkomst tussen het agentschap en de Vlaamse Regering goedgekeurd. Dit contract legt - 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:

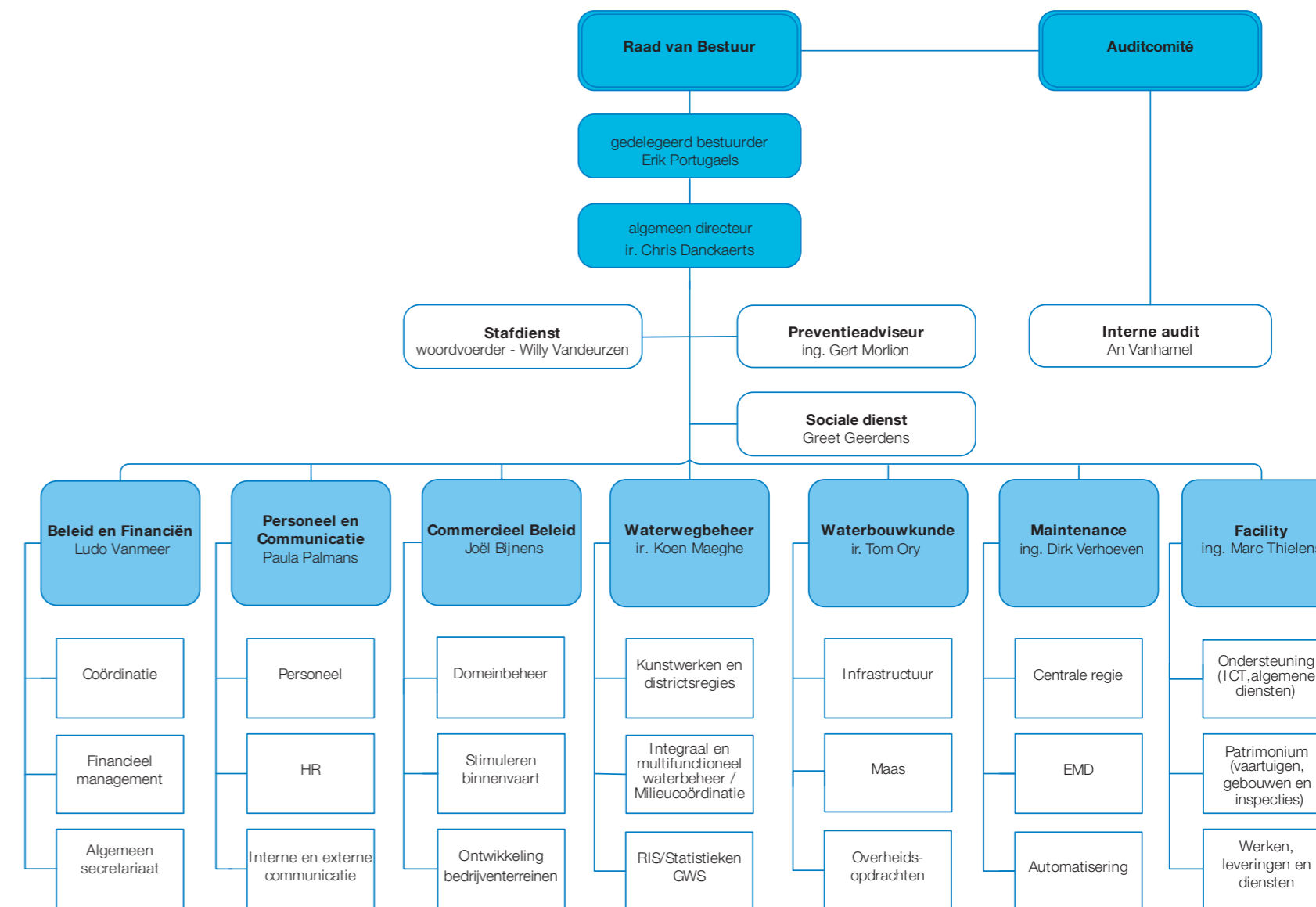
- een vlot en veilig scheepvaartverkeer verzekeren, als dienst aan de economie en de burger;
- een toename van het vervoer via de waterwegen nastreven als volwaardig alternatief voor het dichtslibbend wegvervoer;
- de waterwegen en hun infrastructuur moderniseren en op een efficiënte manier onderhouden 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 16 januari 2013 het ondernemingsplan voor het jaar 2013 goed.

Dankzij de volgehouden inzet van velen binnen en buiten het agentschap konden actieplannen voor 2013 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.

## Organogram (situatie 2013)



## 6.2 HR- & Personeelsbeleid

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

Het personeelsplan, hernieuwd in 2012, wordt maandelijks opgevolgd en ingevuld aan de hand van het wervings- en bevorderingsplan 2013.

nv De Scheepvaart staat voor verschillende uitdagingen. Het wegwerken van een aantal belangrijke knelpunten in het waterwegennet en het moderniseren van de infrastructuur en de personeelsbehoefte zal wellicht verder toenemen door de verruimde taakstelling en nieuwe opdrachten en projecten. Het spanningsveld tussen personeelsbehoeften en personeelskosten vergroot door de budgettaire krapte.

Op het vlak van HR- en personeelsbeleid vertaalt zich dat in concrete projecten om de kloof tussen aanwezige en gewenste competenties, de opleidingsnoden- en wensen, oudere en jongere generaties, het algemeen en het individueel belang zo klein mogelijk te houden. Dit vraagt een langetermijnvisie gebaseerd op de strategische doelstellingen van nv De Scheepvaart. Het HR- en personeelsbeleid van nv De Scheepvaart streeft naar een evenwicht tussen personeel en organisatie, tussen individueel en algemeen belang, tussen de rechten en plichten van werkgever én werknemer.

Een team personeelsleden gaande van ingenieurs, sluiswachters, onderhoudspersoneel, administratieve en commerciële medewerkers ijvert dagelijks voor de uitbouw van een klantgericht, daadkrachtig en efficiënt agentschap. Het aantal voltijds tewerkgestelde personeelsleden daalde in 2013 van 560,45 VTE naar 551,55. Het statutair personeel blijft ruimschoots in de meerderheid: op 31 december 2013 waren er 529 personeelsleden vast benoemd. Op het einde van het jaar waren er in totaal 578 personeelsleden in dienst.

Wat betreft de kansengroepen scoort nv De Scheepvaart:

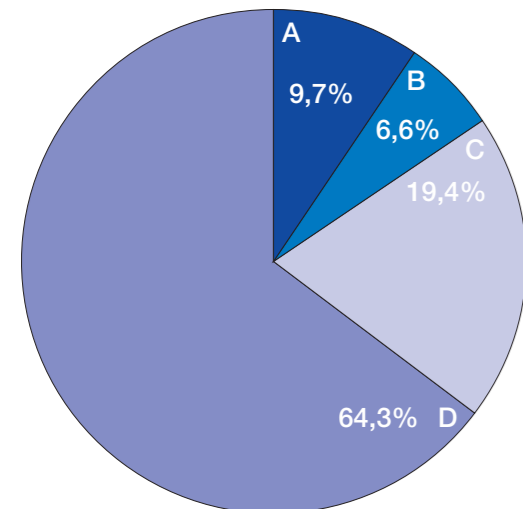
- Alloctonen 1,21%
- Personen met arbeidshandicap 3,6%
- Vrouwen op N-1 niveau 10%
- Kortgeschoolden (niveau D) 64,36%
- Ervaren werknemers (>45) 54,50%



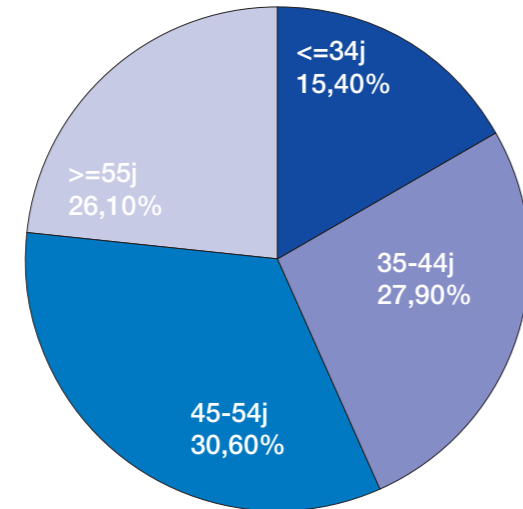
Kaaimuur Albertkanaal, vervoer van bakstenen per schip

**Personeelsverdeling per niveau**

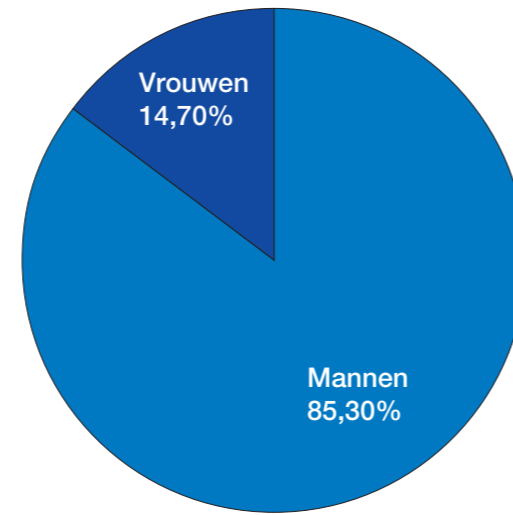
Per niveau		
A	56	9,7%
B	38	6,6%
C	112	19,4%
D	372	64,3%

**Personeelsverdeling per leeftijdscategorie**

Per leeftijdscategorie		
<=34 j	89	15,4%
35-44 j	161	27,9%
45-54 j	177	30,6%
>=55 j	151	26,1%

**Mannen-vrouwen**

Mannen-vrouwen		
Mannen	493	85,3%
Vrouwen	85	14,7%

**ZIEKTEVERZUIMBELEID**

Verzuimcijfers zijn een goede graadmeter voor de totale conditie van een organisatie. De mate waarin een medewerker gemotiveerd en betrokken is, bepaalt zijn gedrag. Sinds enkele jaren is nv De Scheepvaart gestart met een actief aanwezigheidsbeleid. Dit houdt in dat alle afwezigheden korter worden opgevolgd. Zo worden er op regelmatige basis verzuimgesprekken gehouden, dit resulteerde in een daling van de ziekteverzuimcijfers.

**SOCIALE DIENST**

nv De Scheepvaart heeft haar eigen sociale dienst. Naast een aantal materiële zijn er ook tal van immateriële voordelen waarop het personeel een beroep kan doen. Voorbeelden hiervan zijn sinterklaascheques, de verkoop van toegangskaarten voor recreatie en cultuur, een tegemoetkoming in jeugdvakanties en speelpleinwerking, kerstgeschenken voor gehandicapte kinderen, een personeelsfeest, een bijeenkomst voor gepensioneerden en gedecoreerden, een cursus voorbereiding op het pensioen. In 2013 werden gesprekken opgestart met de Vlaamse Sociale Dienst om uitvoering te geven aan de beslissing van de Vlaamse Regering aangaande de aansluiting in de agentschappen met rechtspersoon bij de Sociale Dienst van de Vlaamse overheid.

**INTEGRITEIT**

nv De Scheepvaart kiest ervoor om integriteit te benaderen als een manier van beroepsuitoefening, als professionele verantwoordelijkheid. Dit houdt in dat integriteit zowel een verantwoordelijkheid van de werkgever (de organisatie) als van de werknemer (het individu) is. 'Goed werkgeverschap' en 'goed ambtenaarschap' zijn hierbij onlosmakelijk met elkaar verbonden.

nv De Scheepvaart zet een aantal waarden en competenties op het voorplan die voor haar bepalend zijn voor de werkwijze en cultuur binnen de organisatie:

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

De missie van het integriteitsbeleid: het integriteitsbeleid van nv De Scheepvaart bevordert op een geïntegreerde manier de integriteit van de vennootschap als geheel en het integer handelen van de individuele personeelsleden afzonderlijk, teneinde de vennootschap te ondersteunen bij het uitvoeren van haar kerntaken.

nv De Scheepvaart is mede door zijn maatschappelijke opdracht en aandeelhoudersstructuur aan heel wat belanghebbenden verantwoordelijkheid verschuldigd. Het agentschap heeft er alle







Minister-president Kris Peeters onthulde samen met voorzitter Willy Claes, bestuurder Leo Deloix, Erik Portugaels en Chris Danckaerts de gedenkplaat in de hal.

## RENOVATIE DIRECTIEGEBOUW

**nv De Scheepvaart nam op 10 juni 2013 het gerenoveerde directiegebouw in Hasselt in gebruik. Na de ingebruikname van de nieuwbouw van nv De Scheepvaart in 2008, werden de eerste plannen gesmeed voor de volledige renovatie van het intussen meer dan 30 jaar oude gedeelte van het directiegebouw.**

*Beide gebouwen vormen één geheel en sluiten via een centrale hal op elkaar aan. Ook op het vlak van architectuur zijn ze perfect op elkaar afgestemd.*

*Het bestaande gebouw is in fases gerenoveerd en bleef tijdens de werken in gebruik. Er is een extra verdieping gebouwd en de bestaande verdiepingen kregen een volledig nieuwe inrichting. De beschikbare stedenbouwkundige mogelijkheden van deze locatie zijn optimaal benut. Een deel van de oppervlakte wordt verhuurd.*

### **Energiezuinigheid en duurzaamheid staan centraal**

*Bij deze grondige herinrichting is maximaal rekening gehouden met duurzaamheid en energiezuinigheid. Het gebouw heeft een beter energiepeil dan de 90-norm.*

*Buiten werd de parking heraangelegd voor 60 wagens en een overdekte fietsstalling voorzien. De uitstraling en afwerking van het oude en nieuwe gebouw werden maximaal op elkaar afgestemd zodat alles een mooi geheel vormt.*

belang bij om duidelijkheid te scheppen over de regels, waarden en normen die gerespecteerd moeten worden. Een goede werkgever beschermt zijn personeelsleden tegen misstappen door verleidingen en dilemma's tot een minimum te beperken aan de hand van een actief integriteitsbeleid. De deontologische code werd vernieuwd en uitgebreid en in 2013 is deze 'Blauwe code' geïmplementeerd als werkinstrument. De 'Blauwe code' weerspiegelt de waarden en competenties van nv De Scheepvaart zoals opgenomen in de deontologische code.

## VORMING EN OPLEIDING

Naast nieuwe personeelsbehoeften wordt ook permanent geïnvesteerd in het verwerven van nieuwe kennis en ontwikkelen van competenties. De doelstellingen uit de beheersovereenkomst zijn hierbij de leidraad om de operationele afdelingen te ondersteunen bij het behalen van de resultaatsverbintenissen via een klant- en oplossingsgerichte en doelmatige dienstverlening op het vlak van vorming.

In 2013 volgden 239 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.

nv De Scheepvaart voert daarom een vormingsbeleid dat de realisatie van de organisatiedoelen faciliteert en aandacht heeft voor de individuele opleidingsnoden van de personeelsleden, via:

- het uitwerken van een (vraaggestuurd) opleidingsaanbod in overleg met de afdelingshoofden;
- het stimuleren van de aandacht bij leidinggevendenden voor ontwikkelingsbehoeften van medewerkers onder andere bij evaluatie- en planningsgesprekken;
- de organisatie van een infodag voor nieuwe personeelsleden;
- het optimaliseren van de individuele ontwikkelingskansen voor de personeelsleden;
- het systematisch evalueren van de gevolgde opleidingen;
- het bevorderen van diverse vormen van informeel én intern leren door het te stimuleren.

## PRESTATIETRATIE

In 2012 is de applicatie prestatieregistratie in gebruik genomen en in 2013 verder uitgerold in de organisatie. Alle prestaties van het sluispersoneel worden nu digitaal aan de dienst Personeel bezorgd. Het systeem is een belangrijke vereenvoudiging, niet enkel de prestaties worden geregistreerd, ook de meeste vergoedingen worden hier automatisch aan gekoppeld.

## PREVENTIE EN WELZIJN OP HET WERK

Welzijn op het werk is essentieel voor elke organisatie. De preventie 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 onder andere door de interne vertrouwenspersoon ondersteund.

De interne vertrouwenspersoon is in eerste instante het aanspreekpunt voor de slachtoffers van geweld, pesterijen en ongewenst seksueel gedrag op het werk. In deze functie geeft ze raad en biedt ze opvang, hulp en de vereiste bijstand.

De interne dienst Preventie en Bescherming staat in voor het veiligheidsbeleid binnen de organisatie. De dienst stond in samenwerking met de vormingsverantwoordelijke in voor het onthaal van de nieuwkomers en de organisatie van een 'veiligheidstoer' voor het personeel van alle buitendiensten.

Arbeidsongevallen en meldingen van incidenten en gevaarlijke situaties worden stelselmatig onderzocht en voor advies voorgelegd aan het Overlegcomité voor Preventie, Bescherming en Welzijn (OCPBW).

Het veiligheidsbeleid binnen nv De Scheepvaart wordt vertaald in een actielijst die halfjaarlijks wordt geëvalueerd. In het kader van het preventieplan en in samenspraak met de preventieadviseur is dit plan uitgebreid naar de zeven welzijnsdomeinen: arbeidsveiligheid, ergonomie, psychosociaal welzijn, arbeidsmilieu, arbeidshygiëne, arbeidsgeneeskunde en verfraaiing van de werkplaatsen zijn mee opgenomen in het jaaractieplan en in het beleid voor preventie en welzijn op het werk. Het jaaractieplan van 2013 kreeg het thema 'Wat zij doen, doe ik ook!' Hiermee wilden we benadrukken dat het goede voorbeeld geven essentieel is. Veiligheid staat boven alles in iedere situatie.

## 6.3 Klantgerichtheid

Een klantgerichte dienstverlening is steeds de eerste betrachting van nv De Scheepvaart. De vennootschap 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 de belanghebbenden zoals steden en gemeenten, de Vlaamse en andere overheden, de vakbonden, belangenorganisaties en -federaties, waterwegactoren en burgers is van cruciaal belang.

Samen met een actief persbeleid, de aanwezigheid op beurzen, fora en evenementen, doelgerichte publicaties moeten alle communicatie-acties bijdragen tot een klantgerichtere dienstverlening en de realisatie van de kerntaken.

Er is in 2013 een nieuwe klachtenbehandelaar aangesteld bij nv De Scheepvaart. Dit was ook de ideale gelegenheid om de klachtenprocedure binnen de organisatie nog eens extra onder de aandacht te brengen. Alle personeelsleden kregen een overzicht van de procedure via het personeelsblad en intranet. De leidinggevenden zijn persoonlijk aangesproken. Op deze manier weet iedereen wie ze kunnen contacteren als er klachten zijn van onze klanten en kan een uniforme behandeling gegarandeerd worden.

In de loop van 2013 deed nv De Scheepvaart aanzienlijke inspanningen om het de gebruikers van de kanalen gemakkelijker te maken om een klacht in te dienen of om opmerkingen of suggesties te formuleren. Het klachtenformulier op onze website blijkt een heel toegankelijk kanaal te zijn om een klacht door te geven. Bijna de helft van de klachten in 2013 zijn via deze weg doorgegeven. Ook de mogelijkheid om 24/24, 7

dagen op 7 het RIS-centrum in Hasselt telefonisch te kunnen bereiken werd opnieuw duidelijk gecommuniceerd. Daardoor wordt de drempel om nv De Scheepvaart te contacteren, flink verlaagd.

nv De Scheepvaart ontving 59 klachten. Dat is een daling met 10 eenheden ten opzichte van 2012.

Een beperkt aantal klachten komt van schippers. Vooral bij het versassen van schepen ontstaan nogal eens meningsverschillen over de volgorde bij het schutten of over één of andere vorm van tijdverlies. Andere klachten gaan over het gebruik van de jaagpaden, waarbij het voor fietsers en wandelaars niet altijd duidelijk is dat het hier gaat over exploitatiewegen voor de waterwegbeheerder. Recreanten maken gebruik van de jaagpaden voor recreatieve doeleinden en maken hun beklag over omleidingen bij werken of bij het laden en lossen van schepen.

Burgers vinden ook gemakkelijker de weg naar nv De Scheepvaart voor het melden van allerlei tekorten aan de infrastructuur. Tenslotte worden er ook meer klachten ingediend over hinder bij de uitvoering van openbare werken.

De klachtendienst van nv De Scheepvaart behandelt de klachten op een opbouwende manier. Er wordt snel en accuraat geantwoord. Dit draagt bij tot een betere verstandhouding met alle gebruikers.

## 6.4 Financiële middelen

nv De Scheepvaart realiseert uit de exploitatie van de beheerde kanalen en de watergebonden industrieterreinen belangrijke eigen inkomsten: scheepvaartrechten, concessievergoedingen, verkoopopbrengsten van water, retributies, 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 vanwege de Vlaamse overheid.

De operationele kosten omvatten voornamelijk personeelskosten voor een totaal van 588 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 2013 een winst van 2.452.610,04 euro, zodat het gecumuleerde verlies van de vorige jaren volledig kon worden afgeboekt.

De balans geeft een getrouw beeld van het vermogen van de vennootschap op 31 december 2013.

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 2013 werd hiervoor 57.741.000 euro aan nv De Scheepvaart toegekend.

## BALANS

	huidig jaar	vorig jaar
<b>VASTE ACTIVA</b>	<b>458.806.498</b>	<b>432.493.429</b>
Oprichtingskosten (+)	0	0
Immateriële vaste activa (+)	531.127	589.694
<b>Materiële vaste activa</b>	<b>456.985.771</b>	<b>430.614.135</b>
Terreinen en gebouwen (+)	42.851.849	38.610.665
Werken van burgerlijke bouwkunde (+)	377.633.468	354.324.141
Installaties, machines en uitrusting (+)	711.929	804.768
Meubilair en (rollend)1 materieel (+)	4.698.372	5.309.704
Leasing en soortgelijke rechten (+)	3.488.189	3.731.005
Overige materiële vaste activa (+)		
Activa in aanbouw en vooruitbetalingen (+)	27.601.964	27.833.852
<b>Financiële vaste activa</b>	<b>1.289.600</b>	<b>1.289.600</b>
Verbonden ondernemingen	0	0
- Deelnemingen (+)		
- Vorderingen (+)		
Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat	1.289.600	1.289.600
- Deelnemingen (+)	1.289.600	1.289.600
- Vorderingen (+)		
Andere financiële vaste activa	0	0
- Aandelen (+)		
- Vorderingen en borgtochten in contanten (+)		
<b>VLOTTENDE ACTIVA</b>	<b>22.485.408</b>	<b>74.810.344</b>

<b>Vorderingen op meer dan één jaar</b>	478.040	478.040
Handelsvorderingen (+)		
Overige vorderingen (+)	478.040	478.040
<b>Vorraden en bestellingen in uitvoering</b>	1.339.128	1.349.792
Grond- en hulpstoffen (+)		
Goederen in bewerking (+)		
Gereed product (+)		
Handelsgoederen (+)	1.339.128	1.349.792
Onroerende goederen bestemd voor verkoop	0	0
- Terreinen bestemd voor verkoop (+)		
- Gebouwen bestemd voor verkoop (+)		
- Bebouwde terreinen en andere onroerende goederen		
- goederen bestemd voor verkoop (+)		
Vooruitbetalingen (+)		
Bestellingen in uitvoering (+)		
Strategische stocks (+)		
<b>Vorderingen op ten hoogste één jaar</b>	20.488.189	68.882.121
Handelsvorderingen (+)	11.883.066	12.678.289
Overige vorderingen (+)	8.605.123	56.203.832
<b>Geldbeleggingen</b>		
Eigen aandelen (+)		
Aandelen (+)		
Vastrentende effecten (+)		
Termijndeposito's (+)		
<b>Liquide middelen (+)</b>	109.620	4.042.059
<b>Overlopende rekeningen (+)</b>	70.431	58.332
<b>TOTAAL</b>	<b>481.291.906</b>	<b>507.303.773</b>
1 ook varend en vliegend materieel		

## PASSIVA

<b>EIGEN VERMOGEN</b>	452.770.115	423.757.267
<b>Kapitaal (+)</b>	7.165.000	7.165.000
Geplaatst kapitaal	7.165.000	7.165.000
Niet-opgevraagd kapitaal		
<b>Uitgiftepremies (+)</b>		
<b>Herwaarderingsmeerwaarden (+)</b>		
<b>Reserves (+)</b>	227.784	129.520
Wettelijke reserves	227.784	129.520
Onbeschikbare reserves	0	0
- Voor eigen aandelen		
- Andere		
Belastingvrije reserves		
Beschikbare reserves		
<b>Overgedragen winst (of verlies) (+/-)</b>	1.517.022	-837.323
<b>Dotaties, subsidies, toelagen en soortgelijke (+)</b>	443.860.309	417.300.070
<b>Voorschot aan de vennoten op de verdeling netto-actief (-)</b>		
<b>VREEMD VERMOGEN</b>	28.521.791	83.546.506
<b>Voorzieningen en uitgestelde belastingen</b>	260.955	260.955
Voorzieningen voor pensioenen en soortgelijke verplichtingen (+)		
Voorzieningen voor belastingen (+)		
Voorzieningen voor grote herstellings- en onderhoudswerken (+)		
Voorzieningen voor overige risico's en kosten (+)	260.955	260.955
Globale te voorziene waardeverminderingen op handelsvorderingen (+)		
Globale te voorziene waardeverminderingen op overige vorderingen (+)		
Uitgestelde belastingen		

<b>Schulden op meer dan één jaar</b>	9.757.623	10.688.597
Financiële schulden	3.705.012	3.900.075
Achtergestelde leningen (+)		
Niet-achtergestelde obligatieleningen (+)		
Leasingschulden en soortgelijke schulden (+)	3.705.012	3.900.075
Kredietinstellingen (+)		
Overige leningen (+)		
<b>Handelsschulden (+)</b>		
Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen (+)		
Borgtochten ontvangen in contanten (+)		
Overige schulden (+)	6.052.611	6.788.522
<b>Schulden op ten hoogste één jaar</b>	18.462.105	72.588.820
<b>Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen</b>	217.420	207.193
<b>Financiële schulden (+)</b>	0	0
Kredietinstellingen (+)		
Overige leningen (+)		
<b>Handelsschulden op ten hoogste één jaar (+)</b>	14.823.431	22.429.558
Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen (+)		
<b>Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten (+)</b>	3.361.768	3.512.613
Belastingen	541.068	551.203
Bezoldigingen en sociale lasten	2.820.700	2.961.410
Overige schulden (+)	59.486	46.439.456
Overlopende rekeningen (+)	41.108	8.134
<b>TOTAAL</b>	<b>481.291.906</b>	<b>507.303.773</b>

### Colofon

Dit activiteitenverslag werd samengesteld door de directie en de medewerkers van nv De Scheepvaart. Als u vragen heeft over deze publicatie of andere thema's in het kader van onze werking en opdrachten kan u steeds contact opnemen met Paula Palmans.

#### **verantwoordelijk uitgever**

ir. Chris Danckaerts, gedelegeerd bestuurder

#### **redactie**

dienst Communicatie  
 communicatie@descheepvaart.be

#### **lay-out**

Impuls – www.impulscommunicatie.be

#### **foto's**

nv De Scheepvaart, Luc Daelemans



Sluiswachter

Havenstraat 44 | 3500 Hasselt

Tel. 011 29 84 00 | fax 011 22 12 77

[info@descheepvaart.be](mailto:info@descheepvaart.be)

[www.descheepvaart.be](http://www.descheepvaart.be)