

Jaarverslag 2012

nv De Scheepvaart 



Inhoudstafel



Inhoudstafel

Voorwoord

Inleiding

- Missie en visie van de vennootschap
- Werkingsgebied

1. Watergebonden transport

- 1.1. Trafiekcijfers 2012
- 1.2. Grafieken

2. De binnenvaart verder op de kaart zetten

- 2.1. Watergebonden bedrijventerreinen
- 2.2. Logistiek advies
- 2.3. Initiatieven ter bevordering van de binnenvaart

3. Moderne technologie in de binnenvaart

- 3.1. River Information Service (RIS)
- 3.2. Vlaamse steunmaatregel AIS groot succes

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

5. Integraal waterbeleid

- 5.1. Beleidsvisie: Recreatie op het water
- 5.2. Uitbouw en gebruik van infrastructurele netwerken

6. *nv De Scheepvaart*

- 6.1. Beheer en beleid
- 6.2. HR & Personeelsbeleid
- 6.3. Klantgerichtheid
- 6.4. Financiële middelen

Voorwoord

Na een recordjaar op het vlak van trafiek nog beter scoren is veelal utopisch. Dit geldt ook voor 2012 waar er ruim 7% minder goederen werden getransporteerd over het Albertkanaal en de Kempense kanalen. Met weliswaar twee lichtpunten: de groei van het vervoer van containers en de goede resultaten bij de ladingen en de lossingen van bedrijven langs de oevers. Al geruime tijd doen de Vlaamse Regering en nv De Scheepvaart belangrijke inspanningen om de waterweg aantrekkelijk te maken voor het goederenvervoer in Vlaanderen. Het Albertkanaal is veruit de belangrijkste waterweg voor de binnenvaart in België. De tijd dat het Albertkanaal alleen maar een snelle verbinding was tussen de haven van Antwerpen en de zware industrie van Luik ligt al lang achter ons. Het Albertkanaal werd opgenomen in het TEN-T programma van Europa en daarmee hebben we ons gekwalificeerd voor de 'Champions League' van de Europese waterwegen. Om daarvan ten volle de vruchten te plukken, moeten we de komende jaren ook buitengewone resultaten neerzetten. Wat betreft onze infrastructuur, onze dienstverlening aan de klanten, onze moderne verkeersbegeleiding van de binnenvaart en uiteraard de gerealiseerde trafiek, wil nv De Scheepvaart binnen Europa een koppositie innemen. Dat zal niet eenvoudig zijn maar met de steun van de Vlaamse Regering en ook Europa lukt het ons ongetwijfeld.



Voorwoord

Tijdens het tweejaarlijkse symposium op 25 juni 2012 over de toekomstige Europese rol van het Albertkanaal en onze binnenvaart maakte nv De Scheepvaart zijn ambities zeer concreet: via het bewerkstellingen van modal ship van de weg naar het water 75 miljoen ton goederen en één miljoen containers vervoeren in 2025.

Hiervoor is de realisatie van een aantal randvoorwaarden noodzakelijk: het verder verbreden van het kanaalpand Wijnegem-Antwerpen en de verhoging van alle bruggen over het Albertkanaal tot de Europese norm van 9,10 meter. Hiermee kunnen vier lagen containers worden getransporteerd wat een verhoging van het huidige rendement met 33% betekent.

Om de werken versneld te kunnen uitvoeren wordt actief gezocht naar alternatieve financiering voor de bouw van 15 bruggen tussen Kwaadmechelen en Antwerpen. De herbouw of de aanpassing van de andere bruggen kan met de jaarlijks voorziene investeringskredieten worden gerealiseerd.

In 2012 is de nieuwe brug in Grobbendonk in gebruik genomen. In Briegden is in een recordtijd van precies zes maanden een volledig nieuwe brug gebouwd. Met deze nieuwe brug is de laatste flessenhals in het Albertkanaal in Limburg weggewerkt.

Daarnaast werkt nv De Scheepvaart ook aan de toename van de sluis capaciteit en de installatie van innovatieve pompinstallaties op de zes sluiscomplexen van het Albertkanaal. Deze zullen ook bij extreem lage wateraanvoer van de Maas een normaal scheepvaartverkeer garanderen. Bij een normale aanvoer worden ze ingezet voor de productie van groene stroom.

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. We zijn terecht fier op dit technologisch hoogstandje van Vlaamse knowhow en uitgevoerd met Vlaamse vakkennis. Dit is Vlaanderen in Actie ten top.

nv De Scheepvaart investeert ook voortdurend in de verdere uitbouw en commercialisering van de watergebonden bedrijventerreinen langs de kanalen. En met uitstekende resultaten. Hiermee komen de voordelen van de binnenvaart het best tot hun recht. De overslag gebeurt rechtstreeks van uit het schip.

De vestigingsmogelijkheden langs het water zijn nog te beperkt en de vraag is groot, niet in het minst in het Antwerpse. Daarom is de verdere uitvoering van het Economisch

Netwerk Albertkanaal cruciaal. Het nieuwe bedrijventerrein Beverdonk in Grobbendonk van 50 hectaren werd op een minimum van tijd in concessie gegeven.

Ook in de binnenvaart is innovatie steeds belangrijker. Samen met Europa wordt werk gemaakt van een uniforme en moderne verkeersbegeleiding. Contacten tussen rederijen, schepen en waterwegbeheerders volgen steeds meer de digitale weg. Het River Information Service center is een modelvoorbeeld van een slagvaardig bestuur. RIS verbetert de veiligheid van de binnenvaart en verhoogt de efficiëntie.

Ook de Kempense kanalen zijn belangrijk. Op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten zijn de baggerwerken volop in uitvoering zodat schepen tot 2,10 meter diep kunnen varen. Weldra worden hier de ophaalbruggen van op afstand bediend. Dat zal zowel de scheepvaart als het wegvervoer ten goede komen.

De recreatieve functies van de kanalen krijgen ook bijzondere aandacht. Duizenden wandelaars en fietsers en talloze sportclubs genieten op en langs de kanalen van de aantrekkingskracht van het water en van de prachtige natuur die in de loop der jaren op vele plaatsen langs de kanalen is ontstaan.

Aan de Gemeenschappelijke Maas wordt in samenwerking met Rijkswaterstaat de laatste hand gelegd aan infrastructuurwerken die de uitermate grote debietschommelingen van de rivier kunnen opvangen. Dit om de bevolking van de omliggende dorpen te behoeden voor overstromingen. De afgelopen jaren noteerden we meermaals zeer hoge waterdebieten die probleemloos werden opgevangen via de herinrichting van het rivierbed. De hectaren waardevol natuur- en recreatiegebied krijgen we er gratis bij.

2012 was een vruchtbare voedingsbodem voor nieuwe ideeën en uitdagingen die we in de toekomst in de praktijk vertalen om de binnenvaart te verankeren tot een innovatieve en economisch rendabele sector. De waterweg zal in de toekomst het verschil maken op het vlak van mobiliteit.

De raad van bestuur en de directie danken alle personeelsleden die zich in 2012 constructief hebben opgesteld en door hun motivatie en inzet hebben bijgedragen aan de goede resultaten van de vennootschap.

Erik Portugaels
gedelegeerd bestuurder

Willy Claes
voorzitter



Werf brug Briegden

Een brug verbindt mensen



In een recordtijd van precies zes maanden werd over het Albertkanaal in Briegden een volledig nieuwe brug gebouwd. De doorgang onder de oude brug was veel te smal voor de moderne scheepvaart en bovendien was de brug ook nog eens in een bocht van het kanaal gelegen wat problemen opleverde voor het veilig verloop van het scheepvaartverkeer.

De nieuwe brug is een metalen boogbrug met een lengte van 161 meter, en een doorvaarthoogte van 9,10 meter. De brug heeft twee rijstroken en aan elke kant een ruim en vrijliggend fiets- en wandelpad.

Ter gelegenheid van de officiële ingebruikname van de nieuwe brug in Briegden werd een fotobrochure uitgegeven over de realisatie van de nieuwe brug.

In deze brochure staan er foto's van de oude brug en wordt het volledige bouwproces van de nieuwe brug mooi geïllustreerd. Deze uitgave werd volledig gedragen door de verschillende aannemers en onderaannemers. Dankzij hun gulle bijdrage bleef er nog een flink bedrag over voor een goed doel.

De opbrengst van verkoop en sponsoring van deze brochure ging naar de lokale Sint-Vincentiusstichting. Deze organisatie biedt steun aan de minderbedeelden uit de gemeente Lanaken.

Hiermee willen we dit bouwproject ook een bijkomende maatschappelijke meerwaarde geven en laten we zien dat we meer doen dan 'bruggen bouwen'.



Inleiding

Inleiding



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.



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 het Vlaamse deel van de Schelde-Rijnverbinding.

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

Kanaal	Vervoerde tonnage 2012
Albertkanaal	36.249.131 ton
Schelde-Rijnverbinding	75.215.808 ton
Zuid-Willemsvaart	1.402.868 ton
Kanaal Bocholt-Herentals	1.970.391 ton
Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten	1.092.966 ton
Kanaal Briegden-Neerharen	563.679 ton
Kanaal naar Beverlo	224.053 ton
Kanaal Dessel-Kwaadmechelen	1.514.871 ton

Hoofdstuk 1

Ladingen en lossingen op het Albertkanaal houden stand

Op het Albertkanaal werden vorig jaar nagenoeg evenveel ladingen en lossingen uitgevoerd als in 2011. De globale trafiek daalde daarentegen met 7% tot een vervoerde tonnage van ruim 37,4 miljoen ton. Het aantal behandelde containers blijft een stijgende lijn volgen.



Hoofdstuk 1

Watergebonden transport

1.1 Trafiekcijfers 2012

Globale trafiek daalt

De daling van de globale trafiek op het waterwegennet van nv De Scheepvaart is te wijten aan de lage economische conjunctuur en vooral aan de afbouw van de staalnijverheid in de Luikse regio. De transittransporten van kolen en staal naar de Luikse hoogovens vertegenwoordigden meer dan drie miljoen ton. Deze trafieken zijn wellicht definitief verloren voor de binnenvaart.

Containertransport blijft stijgen

Met meer dan 412.000 behandelde containers (TEU - Twenty feet Equivalent Unit) werd een stijging met 2,8% gerealiseerd in vergelijking met het topjaar 2011.

Deze blijvende groei is vooral te danken aan de dynamische aanpak van de containerterminals langs de kanalen. Deze terminals laden en lossen containers voor bedrijven in een straal tot 40 kilometer. Ook bedrijven die niet direct langs een kanaal zijn gelegen, maken dankzij containerterminals gebruik van de voordelen van de binnenvaart.

Ladingen en lossingen langs de kanalen blijven op peil

De ladingen en lossingen langs ons kanalenet blijven ongeveer op het niveau van 2011. Op het Albertkanaal stijgen de ladingen zelfs met bijna 3%. De lossingen noteren een beperkte daling. De relatief goede cijfers van de lossingen en ladingen tonen aan dat het beleid van het aanbieden van watergebonden bedrijven zijn vruchten afwerpt, zelfs in moeilijke economische tijden.

Productgroepen

Volgens goederengroep was er een trafiekstijging bij de vaste brandstoffen (108,13%) en bij de meststoffen (107,39%), een status quo bij de voedingswaren (98,9%), petroleumproducten (100,18%), nijverheidsproducten (101,22%) en een daling bij de landbouwproducten (92,45%), de ertsen (37,07%), de metaalproducten (82,61%) en de bouwmaterialen (90,20%). Aangezien de bouwmaterialen ongeveer 40% uitmaken van de trafiek van ons kanalenet heeft een terugval in deze groep een sterke invloed op het globale resultaat. Ook de sluiting van de hoogovens in Luik is een belangrijke factor in de daling aangezien deze trafieken ongeveer 15% van de totale trafiek vertegenwoordigden.



PERSPECTIEVEN VOOR 2013

De vertraagde economische groei vanaf eind 2011 maakte al duidelijk dat nv De Scheepvaart de sterke resultaten van het recordjaar niet zou kunnen evenaren. In dat jaar 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 erts van ongeveer drie miljoen ton, dit was in 2011 ook al voelbaar en werkte in 2012 sterk door in de globale resultaten. De dalende trafiekcijfers zijn het gevolg van de economische crisis. Ook in de Vlaamse zeehavens werd er een daling van de trafiek genoteerd en dit heeft uiteraard een rechtstreeks gevolg voor de trafiekcijfers van de binnenvaart.

Alle indicatoren wijzen erop dat 2013 op economisch vlak nog een moeilijk jaar zal worden. nv De Scheepvaart houdt er dan ook rekening mee dat de trafiekcijfers ongeveer op hetzelfde peil zullen blijven. Maar we zijn ook gematigd optimistisch: onze vennootschap zal de inspanningen voor het ontwikkelen van watergebonden bedrijven verderzetten. Zelfs in moeilijke economische tijden blijft er een aanzienlijke vraag naar watergebonden bedrijventerreinen: een bedrijf dat zich vestigt op een kanaaloever kan maximaal gebruik maken van de voordelen van de binnenvaart, onder meer omdat daardoor de overslagkosten worden beperkt.

De Vlaamse Regering voert al geruime tijd een stimulerend beleid voor de bevordering van de binnenvaart. De investeringen in

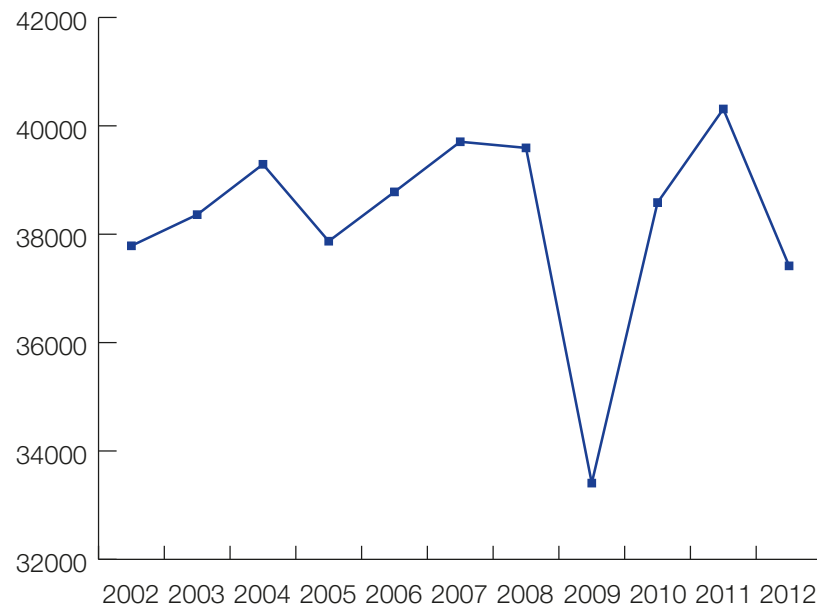
watergebonden industrieterreinen van de voorbije jaren hebben op z'n minst een deel van het trafiekverlies kunnen goed maken en bieden economisch rendabele perspectieven voor investeerders.



Hoofdstuk 1

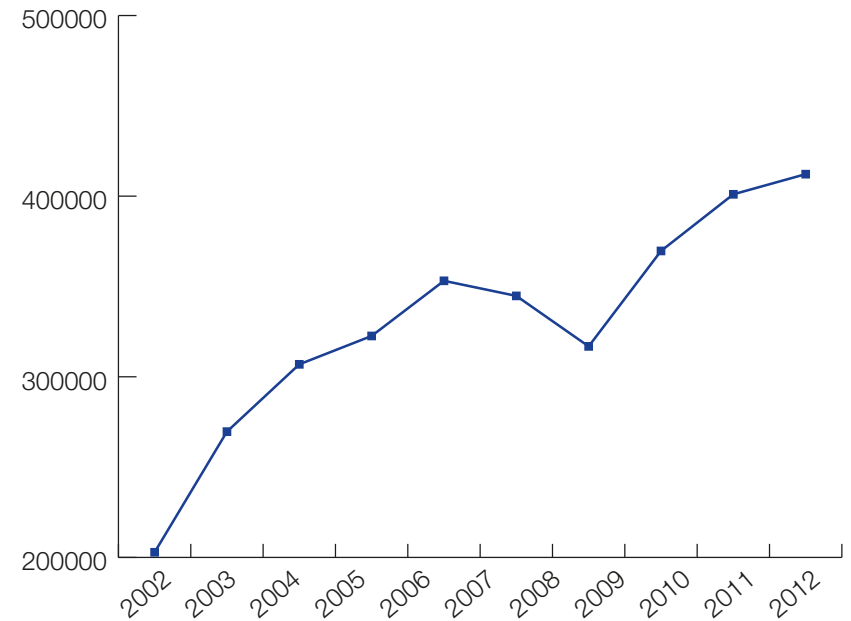
1.2 Grafieken

Evolutie van de tonnage (x 1.000) 2002 - 2012



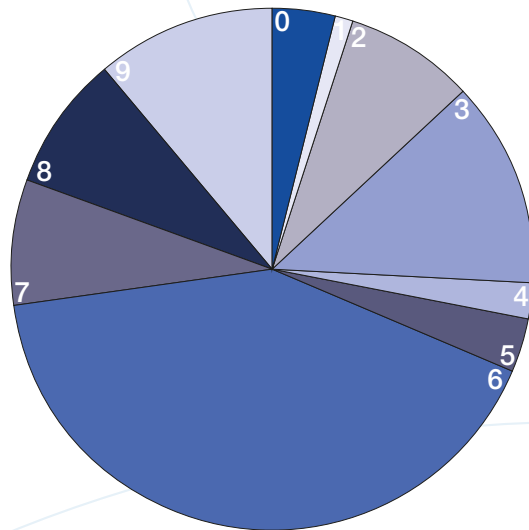
■ = tonnage

Evolutie van de containertrafiek 2002 - 2012 • Aantal containers (TEU)



■ = aantal TEU

Verdeling van het goederenverkeer per klasse (2012)



goederenklasse	ton	%
0. Landbouwproducten	1.455.214	3,89
1. Voedingswaren en veevoeders	471.567	1,26
2. Vaste brandstoffen	3.001.657	8,02
3. Petroleumproducten	4.799.379	12,83
4. Ertsen	846.088	2,26
5. Metaalproducten	1.226.046	3,28
6. Delfstoffen en bouwmaterialen	15.517.690	41,47
7. Meststoffen	2.904.206	7,76
8. Nijverheidsproducten	3.116.520	8,33
9. Allerhande goederen	4.077.979	10,90
TOTAAL	37.416.346	100,00

Hoofdstuk 2

Samen met Europa doet de Vlaamse Regering bijzondere inspanningen om het marktaandeel van de binnenvaart te verhogen. De binnenvaart is een milieuvriendelijke vervoermodus 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 goed onderhoud van de infrastructuur. Maar we investeren ook in de verdere uitbouw van het aanbod aan bedrijventerreinen en logistieke ondersteuning voor ondernemingen.



Hoofdstuk 2

De binnenvaart verder op de kaart zetten

2.1 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 onze vennootschap. De meeste bedrijven op deze terreinen maken gebruik van de waterweg, sommige niet. We proberen om ook deze bedrijven te overtuigen van de voordelen van de binnenvaart.

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 2012 werden 11 nieuwe concessies afgesloten met nieuwe gebruikers, voor een totale oppervlakte van 15 hectaren. Deze nieuwe overeenkomsten moeten leiden tot 300.000 ton nieuwe trafieken via de kanalen.



Hoofdstuk 2

Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA)

Op 23 april 2004 zette de Vlaamse Regering het licht op groen voor de concrete uitwerking van de acties van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA). Dit is een economisch netwerk voor ontwikkeling van nieuwe en vernieuwde bedrijventerreinen. Het Albertkanaal fungeert hierbij als logistieke verbinding. Het gebied strekt zich uit van Antwerpen tot Lanaken en concentreert zich rond de as van het Albertkanaal en de E313. Het ENA moet ondermeer een antwoord bieden op de ruimtedruk in het Antwerpse poortgebied en de groei van de omliggende regio's stimuleren.

In 2012 werd gewerkt aan:

- **Het regionaal bedrijventerrein Ham Zwartenhoek**

De Vlaamse Regering besliste in 2007 om de volledige zone Zwartenhoek in de gemeente Ham te ontwikkelen als

bedrijventerrein. Hiervoor zijn het ruimtelijk uitvoeringsplan en het onteigeningsplan definitief goedgekeurd in maart 2010. De sociale begeleiding bij de ontwikkeling van dit terrein is ook in 2012 verder gezet. Zo zijn de woning-gerelateerde eigendommen bijna volledig verworven in samenwerking met de Vlaamse Dienst Vastgoedakten. De niet-woning gerelateerde eigendommen worden verworven door het Federaal Aankoopcomité. Er wordt een ruimtelijke visie en inrichtingsplan van het bedrijventerrein opgemaakt. Er liggen in het totaal 40 woningen in het projectgebied. nv De Scheepvaart streeft ernaar om alle gronden in eigendom te hebben in het voorjaar van 2013. Als alles naar wens verloopt, kunnen de werken in het najaar van 2013 van start gaan.

- **Het bedrijventerrein in Lanaken (Sappi)**

Het bedrijventerrein in Lanaken is één van

de gebieden die aangepakt worden in het kader van de inbreiding en herstructurering van bestaande bedrijventerreinen. Op dit terrein worden kavels die palen aan het kanaal omgevormd tot watergebonden kavels. Om dit mogelijk te maken, heeft de Vlaamse overheid een ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt dat voor de nodige bestemmingswijzigingen zorgt. Dit plan is in november 2009 definitief vastgesteld door de Vlaamse Regering. Hierdoor is een perceel van 9 ha beschikbaar voor watergebonden bedrijven. Het terrein is opgemeten en een digitaal terreinmodel werd aangemaakt, de ontbossing is in uitvoering, de prospectie voor de invulling van het terrein is lopende. De inrichtingsstudie wordt opgestart zodra bekend is welke bedrijven zich op het terrein zullen vestigen. Zo kan de infrastructuur op maat van deze bedrijven worden aangelegd. De nutsvoorzieningen werden opgevraagd en in kaart gebracht.



2.2 Logistiek advies

nv De Scheepvaart probeert haar areaal aan watergebonden bedrijventerreinen te vergroten. De vennootschap doet dat 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 in beheer bij nv De Scheepvaart kunnen tegen marktconforme voorwaarden worden verkocht.

- Uitoefenen van het voorkeepsrecht
nv De Scheepvaart heeft in haar oprichtingsdecreet van 2 april 2004 de mogelijkheid gekregen 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 nv De Scheepvaart dezelfde prijs als het hoogste privébod. De markt bepaalt dus de prijs.

Sommige bedrijven kennen nog onvoldoende de mogelijkheden en de voordelen van de binnenvaart. Deze bedrijven kunnen kosteloos een beroep doen op de diensten van een ervaren 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.

Hoofdstuk 2

De kracht van de waterweg



Heel wat minder traditionele producten en goederen vinden inmiddels de weg naar hun eindbestemming (deels) over het water. De waterweg wordt dankzij de inspanningen van velen een rendabel onderdeel van de logistieke keten. Ook nv De Scheepvaart maakt bij het uitvoeren van belangrijke infrastructuurprojecten zoveel mogelijk gebruik van de waterweg als milieuvriendelijke transportmodus en geeft zo het goede voorbeeld.

Vijzel van 85 ton vertrekt via en voor de binnenvaart naar Albertkanaal

nv De Scheepvaart bouwt nieuwe pompinstallaties op de sluiscomplexen van het Albertkanaal. Voor die installaties worden enorme vijzels in een bedrijf in Diksmuide gebouwd. Die vijzels wegen om en bij de 85 ton.

Met een doormeter van 4,30 meter en lengte van 22 meter zijn dit wellicht de grootste vijzels ter wereld die tot nu toe gebouwd zijn voor een dergelijke toepassing. Deze vijzels zijn zo groot dat een uitzonderlijk transport over de weg naar Ham gewoon onmogelijk is. Daarom zijn de vijzels in Roeselare op een binnenschip geladen. Via het kanaal ging het naar de sluis van Ooigem en daarna via de Leie naar Deinze – Gent, over de Ringvaart naar de Schelde om dan langs de haven van Antwerpen op het Albertkanaal te komen.

Het vervoer van de enorme vijzels via de kanalen verliep probleemloos en ze zijn perfect op tijd op de bouwplaats afgeleverd.

Van Gent naar Briegden

De brugdelen voor de nieuwe brug van Briegden zijn afgelopen zomer op een ponton

geladen en over het water vervoerd van Gent naar Briegden. Omwille van de omvang van de stukken was vervoer over het water de enige optie.

Het geslaagde en efficiënte vervoer van deze enorme brugdelen via de kanalen bewijst eens te meer de kracht van de waterweg. Niet alleen is de binnenvaart de enig mogelijk vervoerswijze voor dergelijke grote onderdelen, het vervoer via het water gebeurt ook zonder enige hinder voor het wegverkeer en zonder bijzondere begeleiding.

De komende jaren laat nv De Scheepvaart nog een aantal bruggen van dit type bouwen. Dat het transport van de enorme brugdelen probleemloos via het water kan verlopen, bewijst de zeer ruime mogelijkheden van de binnenvaart.



2.3 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 Vlaams 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 ons werkingsgebied 53 dossiers goedgekeurd. Van deze projecten zijn tot nu toe 38 kaaimuren in bedrijf, twee projecten zijn in uitvoering en twee dossiers zijn aanbesteed.

In totaal bedraagt het aandeel van nv De Scheepvaart in de gerealiseerde en aanbestede kaaimuren 26,68 miljoen euro.

In 2012 was de aanleg van de kaaimuren Agricon in Ham en Albema in Meerhout in uitvoering. De bouw van de kaaimuren voor BBC in Meerhout en Wienerberger in Beerse is aanbesteed.

Steun palletvervoer

Gepalletiseerde goederen kunnen ook via de waterweg worden vervoerd. De Vlaamse waterwegbeheerders investeerden de afgelopen jaren in onderzoek naar de haalbaarheid, technische mogelijkheden, betrouwbaarheid en de kostprijs van dergelijk vervoer. Op het terrein zijn, met succes, een aantal proefprojecten opgezet waaruit bleek dat palletvervoer een haalbare kaart is. Op basis van deze resultaten diende de Vlaamse overheid eind 2010 een voorstel van tijdelijke en degressieve steunmaatregel in voor het vervoer van pallets via de binnenvaart om deze modal shift kansen te bieden. Deze steunmaatregel is door Europa goedgekeurd.

Zes bouwbedrijven en verladers kregen een positieve beoordeling voor subsidies voor palletvervoer. Ze krijgen 1.525.000 euro steun. Op jaarbasis vervoeren die bedrijven via het water 270.000 palletten met bouwmaterialen. Dankzij deze steunmaatregel worden elk jaar 18.000 vrachtwagenritten op de weg uitgespaard.

Gelet op het succes van de eerste steunmaatregel heeft Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits beslist om een nieuwe oproep tot steun te lanceren in 2013. De bouwsector heeft hier al ervaring in, maar ook andere bedrijfssectoren komen in aanmerking.



v.l.n.r.: Pieter De Meyer, policy officer Ports and Inland Navigation Europese Commissie, Eddy Bruyninckx, ceo Gemeenschappelijk Havenbedrijf Antwerpen, Professor Cathy Macharias, Vrije Universiteit Brussel, Willy Claes, voorzitter iv De Scheepvaart, Jean-Eric Paquet, directeur European mobility network in DG MOVE Europese Commissie, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits, Vlaams minister-president Kris Peeters

Prijs 'nv De Scheepvaart' uitgereikt aan producent van bouwmaterialen Wienerberger

Tijdens het tweejaarlijkse symposium over de Europese ambities van het Albertkanaal overhandigde Vlaams minister-president Kris Peeters 'De prijs van nv De Scheepvaart' aan de producent en verdeler van bouwmaterialen Wienerberger.

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

Wienerberger NV koos er zeer bewust voor om goederen te vervoeren via de

binnenvaart. Het bedrijf ligt ook mee aan de basis van de invoering van het palletvervoer via de binnenvaart. De overschakeling naar de binnenvaart vergde de inzet van extra mankracht en middelen. Wienerberger heeft geïnvesteerd om de modal shift te kunnen maken en bouwt nu ook een nieuwe

kaaimuur. Daarnaast is het bedrijf ook één van de initiatiefnemers van 'Build over Water' waarbij producenten van bouwmaterialen worden aangemoedigd om ook via het water te vervoeren.



v.l.n.r.: voorzitter Willy Claes, gedelegeerd bestuurder Erik Portugaels, Vlaams minister-president Kris Peeters, Vlaams minister Hilde Crevits, algemeen directeur Wienerberger nv Johan Van Der Biest.



Hoofdstuk 3

De binnenvaart heeft zich de voorbije jaren ontwikkeld tot een vervoermodus 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.

Hoofdstuk 3

Moderne technologie in de binnenvaart

3.1 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 hebben de Vlaamse waterwegbeheerders reeds heel wat toepassingen in het kader van RIS ontwikkeld en geïmplementeerd. 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 2012 de volgende diensten:

- Het systeem voor het elektronisch aanmelden is volledig in productie. Berichten van de naburige beheerders worden op routinebasis ontvangen en in de eigen systemen verwerkt voor zover zij beantwoorden aan de standaard, wat onder meer voor Rijkswaterstaat het geval is. Al meer dan 70 schepen vroegen hun vaarvergunning elektronisch aan. Ze hoeven zich niet meer aan te melden aan de eerste sluis van hun reis en beperken de administratieve last tot een strikt minimum.
- Het gedetailleerd onderzoek naar de voorspelling van de vaartijden op het Albertkanaal is afgerond. Deze inzichten worden meegenomen bij de verdere uitbouw van RIS-applicaties.
- De applicatie 'Berichten aan de Schipperij' is uitgebreid en verbeterd met nieuwe functies.

- Nabij belangrijke sluisen en openbare wacht- en rustplaatsen zijn WLAN hotspots geïnstalleerd. Hier kan de beroepsscheepvaart gratis gebruik maken van de nieuwe RIS-diensten.
- De registratie van de schuttijden is geoptimaliseerd en geïntegreerd met de sluisapplicatie en de bedieningsapplicatie.
- nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV starten in 2013 met het project Mobile Mapping op de Vlaamse waterwegen. Dit is in 2012 met succes getest. Met deze techniek worden 360°-panoramafoto's gemaakt van alle objecten naast de Vlaamse waterwegen. Met deze beelden worden de elektronische vaarkaarten (Inland ECDIS) dan geactualiseerd en verbeterd.
- Er is onderzocht hoe de elektronische meldprocedure in de toekomst geoptimaliseerd kan worden.

Hoofdstuk 3

3.2 Vlaamse steunmaatregel AIS groot succes

Automatic Identification System (AIS) verzendt belangrijke kengegevens van een schip. Deze gegevens zorgen voor een veiliger en vlotter scheepvaartverkeer op de waterwegen.

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 Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits. Begin 2011 is tussen waterwegbeheerders en binnenvaartorganisaties een protocol afgesloten inzake een steunmaatregel voor de installatie van AIS transponders en inzake 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.



Europese ambities van het Albertkanaal

Op maandag 25 juni 2012 organiseerde nv De Scheepvaart in Antwerpen een symposium over de Europese ambities van het Albertkanaal. Samen met enkele belangrijke partners belichtten we de uitdagingen waarvoor de binnenvaart staat. Als het Albertkanaal in de toekomst een vooraanstaande rol wil blijven spelen op het gebied van vervoer en mobiliteit, dan dringen een aantal noodzakelijke maatregelen zich op.

Het Albertkanaal heeft zeker zijn plaats in het Europese hoofdvaarwegennet. Vanuit deze Europese ambities was voor het symposium een boeiend programma samengesteld voor de 170 deelnemers.

- De heer Pieter De Meyer, policy officer Ports and Inland Navigation in de Europese Commissie belichtte de Europese visie op het waterwegennet.
- De heer Eddy Bruyninckx, ceo Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen vertelde over het belang van goede hinterlandverbindingen.

- Mevrouw Cathy Macharis, professor Vrije Universiteit Brussel sprak over de rol en het belang van de binnenvaart en comodaliteit binnen de logistieke keten.
- De heer Willy Claes, voorzitter nv De Scheepvaart toonde aan dat het Albertkanaal een toekomstige hefboom voor mobiliteit en logistiek is.
- De heer Jean-Eric Paquet, directeur European mobility network in DG MOVE Europese Commissie sloot deze groep af met een korte toespraak.
- Mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken wil de bruggen over het Albertkanaal sneller omhoog. Streefdoel wordt 2020. Om de werken versneld te kunnen uitvoeren

wordt gedacht aan alternatieve financiering voor de bouw van 15 bruggen tussen Kwaadmechelen en Antwerpen. De herbouw of de aanpassing van de andere bruggen kan met de jaarlijks voorziene investeringskredieten worden gerealiseerd.

- Tot slot reikte Vlaams minister-president Kris Peeters ook 'De prijs van nv De Scheepvaart' uit.

Daarna leidde Alain Conix het panelgesprek met de heer Dennie Lockefeer, general manager DP World Intermodal, de heer Christian Herbosch, voorzitter VOKA commissie binnenvaart, de heer Johan Van Der Biest, algemeen directeur Wienerberger nv en de heer Francis Rome, director external relations VIL in goede banen.



Hoofdstuk 4

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

A photograph showing four construction workers in blue uniforms and yellow hard hats working on a rebar grid for a concrete structure. One worker is kneeling on the left, another is standing behind him, and two others are leaning over the grid. The scene is outdoors, with a gas cylinder and other equipment visible in the background.

Hoofdstuk 4

Infrastructuur voortdurend verbeteren

4.1 Vernieuwing van de infrastructuur

Het infrastructuurplan van de waterwegbeheerders 'Horizon 2014' vormt 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 voor beide waterwegbeheerders in Vlaanderen 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 infrastructurele knelpunten 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 2012 zijn de werken voor de vernieuwing van enerzijds de rechteroever tussen de Houtlaanbrug en het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten en anderzijds de linkeroever afwaarts de Houtlaanbrug afgerond.

De volgende bestekken zijn aanbesteed:

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

Anderzijds is de ontheffing van het project inzake de project MER voor de

verbreding van het Albertkanaal tussen Wijnegem en Antwerpen goedgekeurd.

De verhoging van de bruggen over het Albertkanaal

Het streefdoel 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 63 bruggen. Op het einde van 2012

- hebben al 17 bruggen een doorvaarthoogte van 9,10 meter;
- is voor 10 bruggen de verhoging in uitvoering of gebudgetteerd;
- moeten 36 bruggen nog worden herbouwd;

In 2012 is de nieuwe brug in Grobbendonk over het Albertkanaal in gebruik genomen en zijn de werken aan het brugcomplex in Vroenhoven afgerond. De werken voor de herbouw van de brug Oelegem I (Ranst) zijn in uitvoering. Daarnaast zijn de werken voor het aanpassen van de sluisbruggen in Olen, Ham, Diepenbeek en Hasselt aangevat. De herbouw van de E34-bruggen in Ranst, de brug Olen-Hoogbuul en de brug Meerhout-Veedijk zijn aanbesteed. Tot slot is in een recordtijd van precies zes maanden over het Albertkanaal in Briegden een volledig nieuwe brug gebouwd.

Hoofdstuk 4

De 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 sluisencomplexen op het Albertkanaal uit te breiden. Het is immers zaak om tijdig op mogelijke capaciteitsknelpunten in te spelen. De capaciteitsstudie voor het Albertkanaal is 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 in 2013 zal worden uitgevoerd.

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

Gelet op het positieve resultaat van de maatschappelijke kosten-batenanalyse is in februari 2012 een project-MER opgestart. Het eindrapport is voorzien medio 2013.



Naast deze strategische projecten zijn in 2012 volgende investeringen in infrastructuur gedaan in het kader van de automatisatie van bruggen en sluizen, waterbeheersing, grondbeleid, recreatie, ...:

Vervanging van bruggen

- de nieuwe bruggen in Bree-Beek en Bree-Tongerlo over de Zuid-Willemsvaart zijn voltooid;
- de bouw van de nieuwe brug in Maaseik-Solt over de Zuid-Willemsvaart en het vervangen van de ophaalbrug nr. 11 in Brecht op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten zijn gestart;

Inrichting van watergebonden bedrijventerreinen

- de bouw van de kaaimuur BBC/Albema in Meerhout is in uitvoering;
- de werken aan de kaaimuur Genk-Zuid zijn afgewerkt;
- de bouw van de kaaimuur Colimetals in Rijkvorsel is klaar;
- de bouw van de kaaimuur Niras is in aanvoering.
- de bouw van een nieuwe kaaimuur voor Wienerberger is aanbesteed.

nv De Scheepvaart investeerde in 2012 in de herstelling en verbetering van meer dan 30 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 sluizencomplex in Ham in uitvoering en in Olen gestart.

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.

Bruginspecties

nv De Scheepvaart beheert 172 bruggen, waarvan 64 bruggen in gemend 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. Bijna al onze bruggen verkeren in zeer goede staat. De onderhoudswerken die aan sommige bruggen nog moeten gebeuren, zijn in de planning opgenomen en worden op korte termijn uitgevoerd.

In de loop van 2012 zijn er 64 bruginspecties uitgevoerd.

Oeverinspecties

De dijkwachters inspecteren voortdurend de staat van de oevers. Daarnaast gebeuren er specifieke onderzoeken naar de kwaliteit ervan.

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

Hoofdstuk 4

Inspecteren van duikers

nv De Scheepvaart is verantwoordelijk voor het beheer van 125 duikers. Naast het dagelijks ruimen van het afval dat zich hier verzameld 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 een vorige inspectieopdracht zijn er 30 duikers, vooral gelegen onder het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten grondig nagekeken. De duiker van de Voorste Nete in Dessel is vervangen en er is een bestek opgemaakt voor de renovatie van verscheidene duikers.

Momenteel worden 26 duikers onder het Kanaal naar Beverlo, de Zuidwillemsvaart en de duikers tussen Bocholt en Lommel onder het kanaal Bocholt-Herentals drooggezet, geruimd en geïnspecteerd.

Inspecteren van de kanaalbodem

Ook de kanaalbodem wordt regelmatig gecontroleerd op incorrectheden: overdiepten en ondiepten.

In 2012 zijn 246 peilingen uitgevoerd op de beheerde kanalen. De belangrijkste waren de controle van beide oevers (onderwaterprofiel) van het Albertkanaal, het Schelde-Rijnkanaal en de Zuidwillemsvaart. Langs deze kanalen zijn ook laad-losplaatsen en kaaimuren gecontroleerd. De toegangsgoulen van de sluisen op het Albertkanaal zijn geïnspecteerd op diepgang.

De peilboot 'President Verschaeve' is regelmatig ingezet om diverse infrastructuurwerken te controleren (baggerwerken en aanstortingswerken) en voor het uitvoeren van lokale inspecties bij schadevaringen.

4.3 Monitoring

Waterstanden

De bewaking van de waterpeilen is een uitermate belangrijke opdracht. 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 kunnen online worden geraadpleegd op www.waterstanden.be.

Gemeenschappelijk Vlaams-Nederlands meetstation Maaseik in gebruik genomen



Jannita Robberse (HID Rijkswaterstaat) en ir. Chris Danckaerts (algemeen directeur nv De Scheepvaart)

Op 27 juni 2012 is een Vlaams-Nederlandse meetstation op de Gemeenschappelijke Maas in Maaseik ingehuldigd. De gemeten waterstand vormt de maatstaf voor Vlaanderen en Nederland en dat is nieuw.

Nederland en Vlaanderen meten sinds jaar en dag het peil van de Maas. Lange tijd voerde ieder land zijn eigen metingen uit met verschillende systemen en kwaliteitseisen. In Maaseik stonden jarenlang twee meetkastjes pal naast elkaar: een Vlaams en een Nederlands waterstandstation.

In opdracht van de Vlaams-Nederlandse Bilaterale Maascommissie hebben nv De Scheepvaart en Rijkswaterstaat een

gezamenlijk meetnet ontwikkeld. Alle Vlaamse en Nederlandse waterstandgegevens worden nu realtime uitgewisseld en kunnen online worden geraadpleegd. In Maaseik staat voortaan nog maar één meetkast, voor de gegevenslevering aan Vlaanderen en Nederland. De inhuldiging van dit gezamenlijke meetstation bij Maaseik staat symbool voor de goede samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen op de Gemeenschappelijke Maas.

Samenwerking langs en op de Maas op alle terreinen, daar gaat het hier om. Dit gezamenlijke meetstation in Maaseik staat symbool voor onze samenwerking: een kleine stap voor de wetenschap, maar een grote stap inzake samenwerking. We zijn er blij mee, en

we zijn er bovenal trots op. We spreken niet langer over de Grensmaas, maar over de Gemeenschappelijke Maas.

We hebben geen aparte draaiboeken meer, geen aparte monitoringplannen en geen aparte riviermodellen. In 2011 bereikten we een bijzondere mijlpaal door samen een memorandum inzake modellen te ondertekenen. In 2012 vierden we de geboorte van één meetstation in Maaseik, en er komen hierna ongetwijfeld nog meer mijlpalen inzake samenwerking.

Het grensoverschrijdende meetnet is één van de vele voorbeelden van samenwerking tussen de Vlaamse en Nederlandse rivierbeheerders. Sinds de oprichting van de Vlaams-Nederlandse Bilaterale Maascommissie werken Nederland en Vlaanderen niet alleen nauw samen op het gebied van metingen; ook op andere vlakken, zoals bijvoorbeeld modellen, studies en projecten, slaan Vlaanderen en Nederland de handen ineen ter verbetering van de beveiliging tegen overstromingen en ten behoeve van een geoptimaliseerd waterbeheer.

Hoofdstuk 4

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

In 2012 is verder gewerkt aan de verhoging van de hoogwaterbescherming. Het sluitstuk van de werken was een stromingsremmende dwarsdijk op het grondgebied van de gemeente Maaseik. Ook de lokale flessenhals tussen Negenoord en Bichterweerd op grondgebied Dilsen-Stokkem wordt in 2013 verwijderd.

Samen met Nederland, dat haar Maasoevers beheert, wordt de Gemeenschappelijke Maas klaar gemaakt voor de 21ste eeuw om de gevolgen van een klimaatwijziging op te vangen. Het rivierbed van de Maas wordt een belangrijk grensoverschrijdend en ecologisch waardevol gebied. In samenspraak met Nederland worden nieuwe projecten voorbereid om de veiligheid verder te verhogen.

4.5 Onderhoud van de infrastructuur

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

nv De Scheepvaart staat in voor het beheer en het onderhoud van:

- 372 km waterwegen waarvan 47 km Gemeenschappelijke Maas;
- 45 sluizen en 172 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 dagelijks onderhoud door de districtsregies bestaat onder meer uit het opruimen van zwerfvuil en sluikstorten, 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 scheepvaartstremmingen meestal zeer beperkt.

Voor grotere of specifieke onderhoudswerken doet de vennootschap beroep op aannemers.

Gebouwenbeheer

In 2012 nam nv De Scheepvaart een toepassing in gebruik voor het beheer van alle informatie over de gebouwen van de vennootschap. De centralisatie van de gegevens laat toe onze gebouwen beter en efficiënter te beheren.

Actie schoon schip

nv De Scheepvaart wil een vlot en veilig scheepvaartverkeer op het waterwegennet verzekeren. Dit houdt onder meer in dat, zeker in de smalle gedeeltes van het Albertkanaal, de kanaalbreedte maximaal beschikbaar moet zijn voor de scheepvaart.

De scheepvaartreglementering bepaalt de duurtijd die schepen op een bepaalde plaats mogen stilliggen. Er wordt vastgesteld dat heel wat schippers deze bepalingen niet opvolgen en langdurig ligplaatsen innemen op plaatsen waar dit niet gewenst is. Hierdoor kunnen gevaarlijke situaties ontstaan. Tegen deze schippers worden zo nodig juridische acties ondernomen. De eigenaars krijgen daarbij voldoende tijd om hun vaartuig te verplaatsen. De vennootschap neemt ook de nodige maatregelen om te verhinderen dat

de vrijgekomen aanmeerplaatsen opnieuw onrechtmatig ingenomen worden door andere schepen.

Anderzijds stellen we ook vast dat er op dit ogenblik te weinig plaatsen beschikbaar zijn waar het mogelijk is om langere tijd stil te liggen. Daarom wordt onderzocht of er geschikte ligplaatsen voor een langdurig verblijf kunnen gerealiseerd worden.

Tussen het sluiscomplex van Wijnegem en het Straatsburgdok lagen bij het begin van de actie Schoon Schip 87 onrechtmatig aangemeerde schepen. Eind 2012 zijn de meeste schepen uit dit kanaalpand verwijderd. Voor de resterende 19 schepen lopen de procedures.



Hoofdstuk 5

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

Hoofdstuk 5

Integraal waterbeleid

5.1 Beleidsvisie 'Recreatie op het water'

nv De Scheepvaart stelde in samenwerking met Waterwegen en Zeekanaal NV een beleidsvisie Recreatie op het water op, betreffende 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.

Uitgangspunten van de beleidsvisie zijn: mogelijkheden voor meer ruimte voor recreatie binnen bepaalde voorwaarden en aandacht voor een kwalitatief betere en maatschappelijk verantwoorde recreatie. Recreatie langs het water (fietsen, wandelen e.a.) wordt door deze beleidsvisie evenwel niet gevat.

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

nv De Scheepvaart voerde in 2012 verdere investeringen uit in de multifunctionele uitbouw van de waterwegen.

5.2 Uitbouw en gebruik van infrastructurele netwerken

• Plaatsen van afmeerringen aan sluizen op het kanaal Bocholt-Herentals

Aan sluis 4 en 5 in Dessel, sluis 6 in Mol en sluis 7 en 8 in Geel zijn op vraag en in overleg met de sector nieuwe afmeerringen geplaatst waardoor pleziervaartuigen gemakkelijker kunnen worden vastgemaakt tijdens het schutten. In 2013 worden naar aanleiding van de algemene renovatie aan sluis 9 in Geel deze afmeerringen voor de pleziervaart geplaatst.

• Naamborden aan de sluizen en beweegbare bruggen op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten

Door de opeenvolging van kunstwerken op korte afstanden zijn op vraag van de pleziervaartsector op- en afwaarts van de sluizen en van beweegbare bruggen op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten naamborden geplaatst. Hierop staat het kilometerpunt vermeld zodat de pleziervaarder zich tijdens het varen nauwkeurig kan situeren.

• Nieuw vrijvarend voetveer en heraangelegde verbindingen op de Gemeenschappelijke Maas

Het laatste niet-vrijvarende voetveer over de gemeenschappelijke Maas in Uikhoven is vervangen door een nieuw vrijvarend voetveer voor voetgangers en fietsers. De veerstoepen zijn heraangelegd voor een vlotte, veilige en comfortabele oversteek voor fietsers en voetgangers. Er zijn ook nieuwe veerstoepen aangelegd aan het voetveer in Rotem.

Hoofdstuk 6

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.

De leiding berust bij de raad van bestuur en een algemene directie die het dagelijks bestuur op zich neemt.



Hoofdstuk 6

nv De Scheepvaart

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 van de verbreding van het kanaal en uitbouw van nieuwe sluzencomplexen
- 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
Leo Clinckers
Henny De Baets
Marleen Evenepoel
Paul Kumpen
Erik Portugaels
Annette Stulens
Joeri Tielemans
Guy Vermesen
Erika Verstrepen
Frank Vols

Niet-stemgerechtigde leden:

Eddy Bruyninckx
Guido Hermans

Vlaamse regeringsafgevaardigden:

Dominique Van Hecke
Albert Vanhoof

Raadgever:

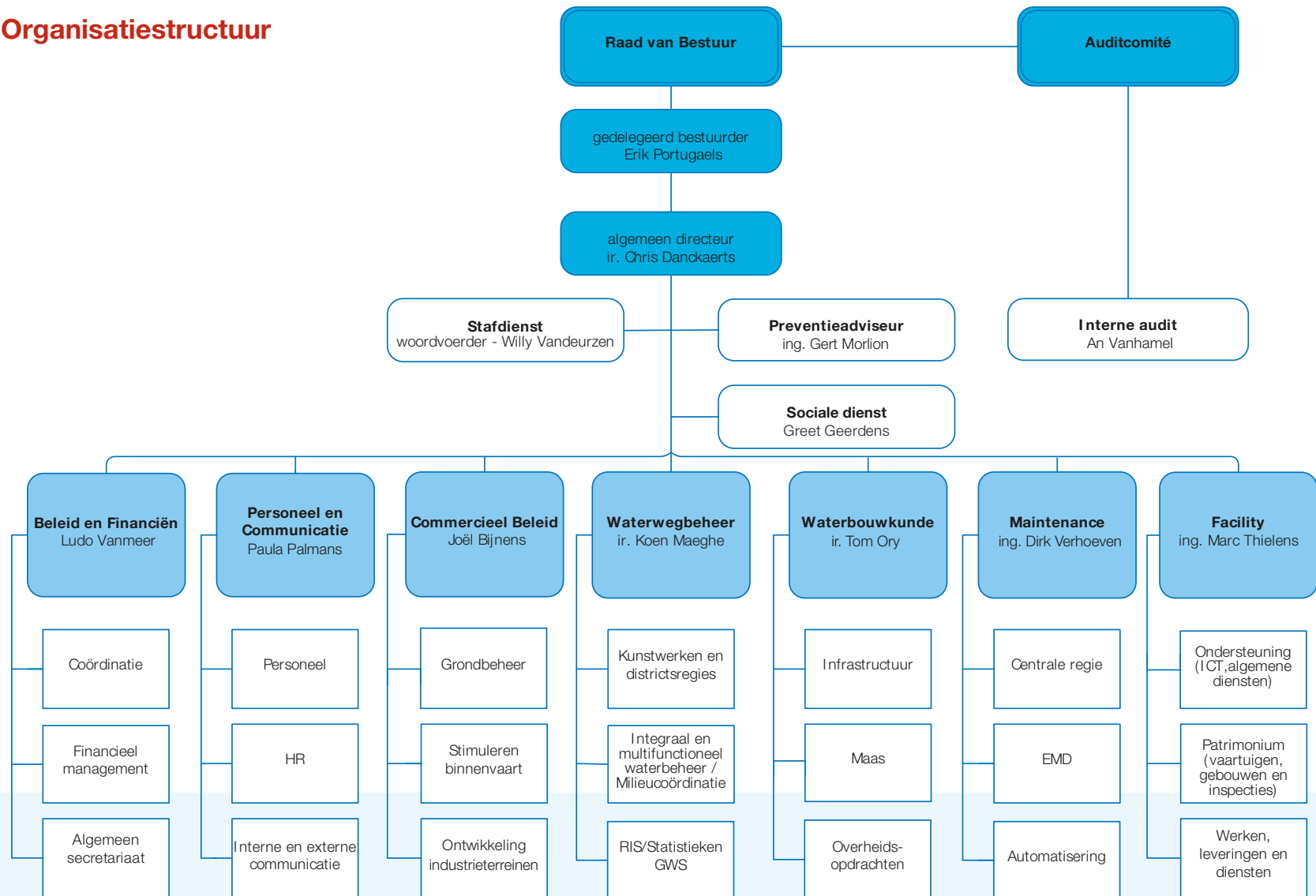
Chris Danckaerts

Secretaris:

Ludo Vanmeer

Hoofdstuk 6

Organisatiestructuur



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 18 januari 2012 het ondernemingsplan voor het jaar 2012 goed.

Dankzij de volgehouden inzet van velen binnen en buiten het agentschap konden actieplannen voor 2012 omzeggens volledig uitgevoerd worden. 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.

6.2 HR & Personeelsbeleid

Een waterwegbeheerder is meer dan de optelsom van zijn infrastructuur en zijn klanten: schippers, bedrijven, recreanten, kanalen, sluizen, 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.

In 2012 is een nieuw personeelsplan opgemaakt en goedgekeurd dat de basis vormt voor een toekomstgericht loopbaanbeleid en geïntegreerde loopbaanmogelijkheden voor alle categorieën van personeelsleden biedt.

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 personeelskredieten 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

Hoofdstuk 6

Business Proces Management en projectmatig werken

Het beheer en de exploitatie van de waterwegen omvat een veelheid aan opdrachten en projecten. Daarom nam nv De Scheepvaart al in 2011 Business Proces Management (BPM) op een gestructureerde manier op.

Wat in eerste instantie nog in de testfase zat, groeide in 2012 verder uit tot een organisatiebreed traject. Er is eerst een proceskaart gemaakt met drie niveaus, steeds gedetailleerder. Hierbij was het belangrijk om altijd het eindproduct of –dienst voor ogen te hebben en niet de verschillende afdelingen of diensten. Eén proces kan immers door verschillende afdelingen uitgevoerd worden.

Al die processen moeten natuurlijk ook opgevolgd worden om er zeker van te zijn dat

ze op de best mogelijke manier verlopen, of net om te kijken waar en hoe het beter kan. Rollen zijn vastgelegd en medewerkers kregen een doorgedreven opleiding en begeleiding. De procescoaches leerden, middels interviews en workshops met collega's, processen uit te tekenen volgens de wereldwijd gehanteerde BPMN standaard (een standaardtaal om processen te beschrijven).

Al snel zagen we bevestigd dat stimuleren van betrokkenheid en kritisch maar open communiceren over eigen en elkaars werk zijn vruchten afwerpt. Samenwerken en voortduren verbeteren met het oog op efficiëntiewinsten wordt ook in 2013 op deze manier verder gezet.

Naast processen worden er binnen elke

organisatie projecten uitgevoerd. Enkele daarvan vindt u terug in dit activiteitenverslag, maar nv De Scheepvaart doet natuurlijk nog veel meer. Om ook die projectwerking verder te optimaliseren, koos de organisatie in een eerste fase voor een gestandaardiseerde aanpak waarbij doeltreffendheid en eenvoud centraal staan.

Klassieke projectwerking is eind 2012 in toegankelijke fiches en basisdocumenten gegoten en wordt in 2013 aan de realiteit getoetst door deze toe te passen op een aantal zeer uiteenlopende projecten. Op die manier bereiken we een bruikbaar resultaat dat uniform toepasbaar is binnen de hele organisatie.



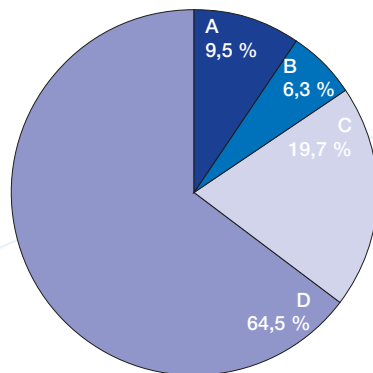
van nv De Scheepvaart. Het HR- en personeelsbeleid van nv De Scheepvaart streeft naar een evenwicht tussen personeel en organisatie, tussen individueel en algemeen belang, tussen de rechten en plichten van werkgever én werknemer.

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 2012 van 560,65 VTE naar 560,45. Het statutair personeel blijft ruimschoots in de meerderheid: op 31 december 2012 waren er 541 personeelsleden vast benoemd.

Wat betreft de kansengroepen scoort nv De Scheepvaart:

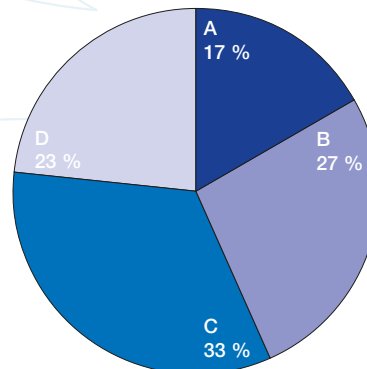
- Alloctonen 1,02 %
- Personen met arbeidshandicap 3,5 %
- Vrouwen op N-1 niveau 9 %
- Kortgeschoolden (niveau D) 64,46 %
- Ervaren werknemers (>45) 53,57 %

Personeelsverdeling per niveau



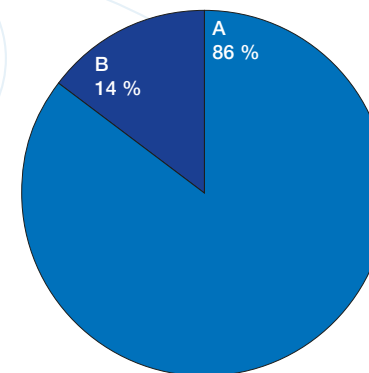
Per niveau		
A	56	9,5%
B	37	6,3%
C	116	19,7%
D	379	64,5%

Personeelsverdeling per leeftijdscategorie



Per leeftijdscategorie			
A	<=34 j	99	16,8%
B	35-44 j	157	26,7%
C	45-54 j	196	33,3%
D	>=55 j	136	23,2%

Mannen - vrouwen



Mannen - vrouwen			
A	Mannen	503	85,5%
B	Vrouwen	85	14,5%

Hoofdstuk 6

Personeelspeiling 2012

nv De Scheepvaart nam in 2012 opnieuw deel aan de tweejaarlijkse personeelspeiling van de Vlaamse overheid. Via deze vragenlijst kunnen de werknemers hun mening geven over het personeelsbeleid, hun tevredenheid op het werk en over een aantal waarden en normen.

De vraag naar de algemene tevredenheid krijgt een zeer hoge score van 4.6 op 5. Opmerkelijk is ook de zeer hoge betrokkenheid bij nv De Scheepvaart. Dit neemt niet weg dat er nog ruimte is voor verbetering.

Interne communicatie is een blijvend aandachtspunt voor iedereen. Er werden al verschillende procedures, richtlijnen en processen uitgewerkt, verfijnd, vernieuwd en gecommuniceerd. Onze leidinggevenden zijn zich meer bewust van het belang van een goed overleg, duidelijke informatie en afspraken op de werkvloer. Ook het intranet biedt al heel wat informatie en mogelijkheden als centraal informatiepunt.

Er was ook een bevraging naar de organisatiecultuur. De ruimte voor diversiteit, de informele contacten en de mate waarin het personeel bij hun collega's terecht kunnen wordt geapprecieerd. Ook de creatieve vrijheid, de flexibiliteit en de vrijheid om de taken in te vullen zijn pluspunten.



Vlotte doorstroming van informatie

Het intranet vormt een geïntegreerd informatie- en communicatieplatform voor de hele organisatie. Het intranet speelt een centrale rol in de interne communicatie van nv De Scheepvaart en de vlotte doorstroming van informatie naar alle personeelsleden.

In 2012 heeft nv De Scheepvaart haar intranet verder uitgewerkt en geactualiseerd. De algemene doelstelling daarbij is drieledig:

- Het verhogen van de productiviteit door een beter geïnformeerde besluitvorming en efficiëntere processen.
- Een verbetering van de effectiviteit door kennisdeling en vermindering van de zoektijd.

- Rationaliseren en stroomlijnen van de gebruikte kanalen voor interne communicatie.

Er is een uitgebreide wie-is-wie uitgewerkt. In deze databank staan de contactgegevens van alle personeelsleden van nv De Scheepvaart. Naast een algemene overzichtslijst per afdeling/dienst zijn er ook verschillende handige specifieke lijsten voorzien. Via de zoekmodule kan men ook op naam zoeken. Dit verhoogt de efficiëntie en zorgt ervoor dat het personeel snel en eenvoudig de juiste persoon kan vinden.

Om het intranet verder uit te werken tot een dynamisch portaal is in 2012 een onderzoek gedaan bij de personeelsleden. Met interviews en groepsgesprekken zijn de

behoefte duidelijk in kaart gebracht. Op basis hiervan zijn prioriteiten gesteld voor de verdere uitwerking van een dynamisch intranet. Deze behoeften zijn gebundeld in drie grote deelprojecten die in 2013 verder uitgewerkt worden.

- **Deelproject 1:** intranet als ondersteuning van de projectwerking
- **Deelproject 2:** intranet als centrale werkruimte (gepersonaliseerd)
- **Deelproject 3:** dynamisch intranet



Hoofdstuk 6

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 wordt een actief aanwezigheidsbeleid gevoerd. 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 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.

Integriteit

Integriteit wordt benaderd 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.

De vennootschap 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 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 verantwoording verschuldigd. Het agentschap heeft er alle belang bij om duidelijkheid te scheppen over de regels, waarden en normen die gerespecteerd moeten worden. Een goed werkgever beschermt zijn personeelsleden tegen misstappen door verleidingen en dilemma's tot een minimum te beperken aan de hand van een actief integriteitsbeleid. In 2012 is de deontologische code vernieuwd en uitgebreid. Deze code weerspiegelt de organisatiespecifieke kenmerken en sluit aan bij de deontologische code van de Vlaamse overheid. De deontologische code is aangevuld met praktische richtlijnen om een duidelijke en eenduidige toepassing ervan te vergemakkelijken. Openheid als één van de kernwaarden van de vennootschap en het afleggen van verantwoording zijn hierbij sleutelwoorden.

Vorming en opleiding

Via vorming en opleiding wordt permanent geïnvesteerd in het verwerven van nieuwe kennis en ontwikkelen van competenties. De doelstellingen uit de beheersovereenkomst zijn hierbij de leidraad.

In 2012 volgden 220 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 leidinggevenden 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 stimuleren.

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.

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.

Hoofdstuk 6

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, werkmilieu, 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 2012 kreeg het thema 'Oog voor Veiligheid'. 'OOG' staat hier voor Observatie, Omstandigheden en Gedrag. Om de daad bij het woord te voegen, zijn er observaties rondes gehouden door de leidinggevenden. De geobserveerden worden actief betrokken in de bespreking van wat er goed is en wat beter kan. Deze observaties geven de personeelsleden meer inzicht in elkaars werk(plek) om in de toekomst met meer kennis van en begrip voor de omstandigheden tewerk kan gaan.

Veiligheid op de werkvloer is zeer belangrijk, hier wordt samen aan gewerkt, elke dag opnieuw.



**KIJKEN
OM TE ZIEN**

**Kijk naar je collega's.
Spreek hen aan!**

*Een veilige werkomgeving voor jezelf en je collega's is een must.
Signaleer onveilige situaties daarom altijd onmiddellijk!*

nv De Scheepvaart

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.

nv De Scheepvaart ontving 69 klachten. Dat is meer dan het voorgaande jaar. De stijging is in hoofdzaak te wijten aan het feit dat alle gebruikers van de kanalen aangemoedigd worden om opmerkingen, suggesties en klachten te formuleren en ook makkelijker de weg vinden via de website.

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 de vennootschap 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 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. Daarom doen we jaarlijks een beroep 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 de vennootschap in 2012 een winst van 5.469.347,81 euro, zodat het gecumuleerde verlies van de vorige jaren grotendeels kon worden afgeboekt.

De balans geeft een getrouw beeld van het vermogen op 31 december 2012.

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 2012 werd hiervoor 91.858.000 euro aan nv De Scheepvaart toegekend, inbegrepen een bedrag van 31,7 miljoen euro voor de overname van de Noorderlaanbrug in Antwerpen van de nv BAM.

Hoofdstuk 6

BALANS

ACTIVA	2012	2011
VASTE ACTIVA	EURO	EURO
I. OPRICHTINGSKOSTEN	-	-
- Kosten van oprichting	-	-
II. IMMATERIËLE VASTE ACTIVA	589.694,43	519.370,92
- Software	589.694,43	519.370,92
III. MATERIËLE VASTE ACTIVA	430.614.135,58	357.561.285,71
- Terreinen	30.844.397,58	29.840.401,60
- Gebouwen	7.766.267,71	4.799.787,37
- Werken van burgerlijke bouwkunde	354.324.141,20	291.079.551,77
- Installaties, machines en uitrusting voor exploitatie	804.768,22	896.744,84
- Meubilair en materieel	5.309.703,96	4.553.645,99
- Aanschaffing gebouw leasing	3.731.004,74	3.973.820,31
- Werken van burgerlijke bouwkunde in aanbouw	27.833.852,17	22.417.333,83
IV. FINANCIËLE VASTE ACTIVA	1.289.600,00	1.289.600,00
- Deelnemingen in ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat	1.289.600,00	1.289.600,00
VLOTTENDE ACTIVA		
V. VORDERINGEN OP MEER DAN ÉÉN JAAR	478.040,00	478.040,00
- Overige vorderingen	478.040,00	478.040,00
VI. VOORRADEN	1.349.791,73	1.647.259,46
- Handelsgoederen	1.349.791,73	1.647.259,46
VII. VORDERINGEN OP TEN HOOGSTE ÉÉN JAAR	68.882.120,41	60.967.917,31
- Handelsvorderingen op ten hoogste één jaar	12.678.288,55	4.064.051,81
- Overige vorderingen	7.275.831,86	906.665,50
- Subsidie vorderingen	48.928.000,00	55.997.200,00
VIII. GELDBELEGGINGEN	-	-
IX. LIQUIDE MIDDELEN	4.042.059,32	84.862.380,89
- Kassagelden	6.917,76	37.340,69
- Rekening K.B.C.	4.035.141,56	84.825.040,20
X. OVERLOPENDE REKENINGEN	58.332,02	58.393,18
- Verkregen opbrengsten	48.119,51	13.969,39
- Over te dragen kosten	9.771,51	43.853,79
- Wachtrekening	441,00	570
TOTAAL	507.303.773,49	507.384.247,47

PASSIVA	2012	2011
EIGEN VERMOGEN	EURO	EURO
I. KAPITAAL	7.165.000,00	7.165.000,00
- Geplaatst kapitaal	7.165.000,00	7.165.000,00
II. UITGIFTEPREMIES	-	-
III. HERWAARDERINGSMEERWAARDEN	-	-
IV. RESERVES	129.520,00	129.520,00
- Wettelijke reserve	129.520,00	129.520,00
V. OVERGEDRAGEN NETTO RESULTAAT	- 837.323,34	-6.306.671,15
- Overgedragen verlies/winst	- 837.323,34	-6.306.671,15
VI. DOTATIES, SUBSIDIES, TOELAGEN EN SOORTGELIJKE	417.300.069,94	346.308.453,43
- Kapitaalsubsidies werken burgerlijke bouwkunde	373.024.175,70	306.429.239,32
- Aangewende kapitaalsubsidies terreinen (grondfonds)	25.482.696,90	25.185.964,39
- Subsidies patrimoniale goederen	4.221.334,37	4.042.391,79
- Aangewende kapitaalsubsidies andere werken	14.571.862,97	10.650.857,93
VII. VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN	260.955,00	271.455,00
- Voorziening voor andere risico's en kosten	260.955,00	271.455,00
SCHULDEN		
VIII. SCHULDEN OP MEER DAN ÉÉN JAAR	10.688.597,33	5.394.531,67
- Ontvangen vooruitbetalingen	1.308.569,93	1.308.569,93
- Gerealiseerde ontvangsten grondbeheer	5.479.952,49	-
- Schulden leasing van onroerende goederen	3.900.074,91	4.085.961,74
IX. SCHULDEN OP TEN HOOGSTE ÉÉN JAAR	72.588.820,05	154.076.901,10
- Schulden op meer dan 1 jaar die binnen het jaar vervallen	207.192,64	177.142,80
- Handelsschulden op ten hoogste één jaar	22.429.558,94	18.404.083,90
- Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	3.512.612,82	3.506.110,40
- Overige schulden	46.439.455,65	32.635.882,47
- Rekeningen K.B.C. type uitgaven	-	99.353.681,53
X. OVERLOPENDE REKENINGEN	8.134,51	345.057,42
- Over te dragen opbrengsten	8.134,51	6.591,22
- Toe te rekenen kosten	-	338.466,20
TOTAAL[1]	507.303.773,49	507.384.247,47

Hoofdstuk 6

RESULTATENREKENING	2012	2011
	EURO	EURO
OPERATIONELE OPBRENGSTEN	49.040.663,53	41.267.266,32
- Lopende opbrengsten	47.958.711,37	39.672.618,31
- Andere operationele opbrengsten	1.081.952,16	1.594.648,01
OPERATIONELE KOSTEN	- 57.064.476,26	-55.351.981,04
- Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	895.690,25	897.985,46
- Diensten en diverse goederen	8.739.996,91	8.394.206,20
- Personeelskosten	32.421.166,27	32.016.368,68
- Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, immateriële en materiële vaste activa	13.986.005,88	12.101.160,89
- Voorzieningen (toevoegingen, bestedingen en terugnemingen)	462.534,10	1.341.714,20
- Inkomstenoverdrachten	351.301,30	508.422,04
- Andere operationele kosten	207.781,55	92.123,57
OPERATIONEEL RESULTAAT	- 8.023.812,73	-14.084.714,72
FINANCIËLE OPBRENGSTEN	13.764.315,59	11.828.868,80
- Opbrengsten uit vlottende activa	-	-72.280,33
- Diversen	21.125,28	42.803,81
- Kapitaalsubsidies	13.743.190,31	11.858.345,22
FINANCIËLE KOSTEN	- 257.169,26	-259.226,41
- Rente, commissies en kosten verbonden aan schulden	251.284,76	234.664,28
- Bankkosten	1.525,97	1.950,87
- Diverse financiële kosten	4.358,53	22.611,26
FINANCIEEL RESULTAAT	13.507.146,33	11.569.642,39
UITZONDERLIJKE OPBRENGSTEN	24.440.570,29	19.409.692,09
- Terugnemingen van afschrijvingen	543,36	1.898,42
- Uitzonderlijke opbrengsten	5.731,66	3.451,74
- Andere uitzonderlijke opbrengsten	24.434.295,27	19.404.341,93
UITZONDERLIJKE KOSTEN	- 24.454.556,08	-19.568.539,27
- Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen	543,36	1.898,42
- Uitzonderlijke kosten	7.199,52	145.985,03
- Andere uitzonderlijke kosten	24.446.813,20	19.420.655,82
UITZONDERLIJK RESULTAAT	- 13.985,79	-158.847,18
NETTO RESULTAAT VAN HET JAAR (VOOR BELASTINGEN)	5.469.347,81	-2.673.919,51
NETTO RESULTAAT VAN HET JAAR (NA BELASTINGEN)	5.469.347,81	-2.673.919,51
TE BESTEMMEN RESULTAAT VAN HET BOEKJAAR	5.469.347,81	-2.673.919,51
- Overgedragen resultaat van vorige boekjaren	- 6.306.671,15	-3.632.751,64
- Te verwerken winstsaldo	- 837.323,34	-6.306.671,15
- Toevoeging aan reserves		
TE BESTEMMEN NETTO RESULTAAT VAN HET BOEKJAAR	- 837.323,34	-6.306.671,15

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

Erik Portugaels, gedelegeerd bestuurder

foto's

nv De Scheepvaart, Carla Ruymen





nv De Scheepvaart 

Havenstraat 44 | 3500 Hasselt

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

info@descheepvaart.be

www.descheepvaart.be