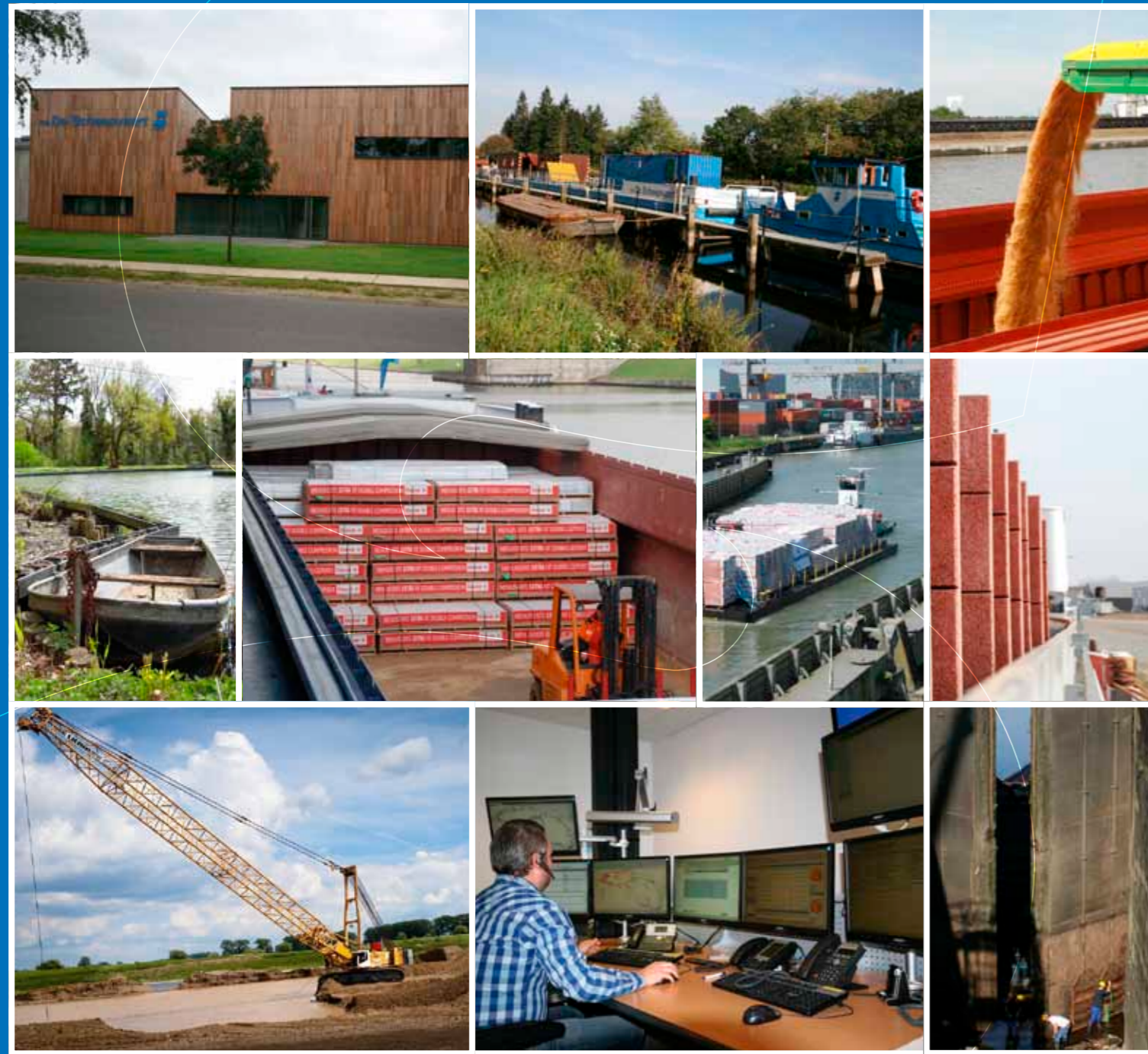




nv De Scheepvaart 

Jaarverslag 2011

verslag



Inhoudstafel

Jaarverslag nv De Scheepvaart

Voorwoord

Inleiding

- Missie en visie van de vennootschap
- Werkingsgebied

1 Watergebonden transport

- 1.1 Goederenvervoer
- 1.2 Trafiekcijfers

2 Investeren in een kwaliteitsvolle en betrouwbare infrastructuur

- 2.1 Een toekomstgerichte infrastructuur
- 2.2 Onderhoud en vervanging van infrastructuur
- 2.3 Inspectie van de infrastructuur
 - 2.3.1 Inspecteren van bruggen
 - 2.3.2 Inspecteren van oevers
 - 2.3.3 Inspecteren van de kanaalbodem
- 2.4 Monitoring

3 Integraal waterbeleid

- 3.1 Recreatie & toerisme
- 3.2 Water, een kostbaar goed
- 3.3 Natuurontwikkeling en milieuzorg

4 Bevorderen van de binnenvaart

- 4.1 Ondersteuning van de binnenvaart
- 4.2 Een actief grondbeleid
- 4.3 Meer trafiek door doelgerichte samenwerking

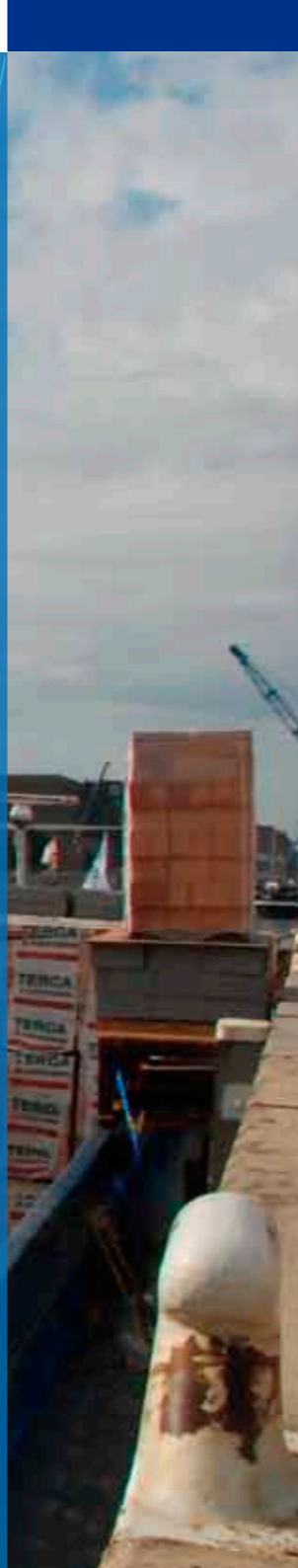
5 nv De Scheepvaart

- 5.1 Beheer en beleid
 - de raad van bestuur
 - organogram
- 5.2 HR & Personeelsbeleid
- 5.3 Klantgerichtheid
- 5.4 Financiële middelen



Voorwoord

woord



Voorwoord

nv De Scheepvaart noteerde in 2011 absolute topcijfers. Meer dan 40 miljoen ton goederen over het kanalennet van nv De Scheepvaart is een absoluut record. Ook de meer dan 400.000 TEU-containers die in 2011 via het water naar hun bestemming gevaren werden, is het hoogste cijfer sinds de eerste container op een binnenschip gezet werd in het begin van de jaren negentig. Deze resultaten zijn een rechtstreeks gevolg van het groeiende belang dat bedrijven hechten aan duurzame en betrouwbare mobiliteit. De binnenvaart blijft groeien. Steeds meer bedrijven ontdekken de binnenvaart en integreren deze in hun logistieke keten. Daardoor verhogen zij hun bedrijfszekerheid en verlagen zij hun kosten.

Veel heeft ook te maken met de nieuwe dynamiek in de sector. Voortdurend worden er nieuwe en ultramoderne schepen in de vaart genomen die op een professionele manier worden uitgebaat. Het stijgend aantal goederen dat geladen en gelost worden op de oevers van de kanalen is het beste bewijs. Binnenvaart is lang geen zaak meer van alleen maar bulkgoederen of van doorvaart van de Antwerpse haven naar Luik. Mede door het gebruik van containers treft men nu in een binnenschip alle mogelijke goederen aan, die van en naar overal ter wereld worden vervoerd. Nieuwe laad- en lostechnieken zorgen ervoor dat nieuwe productgroepen in aanmerking komen voor vervoer via de binnenvaart. Ook palletgoederen kunnen nu efficiënt in een schip worden geladen en gelost.

Bedrijven staan open voor alternatieven om hun transportstromen beter, goedkoper en bedrijfszekerder te vervoeren. Daarbij is het dikwijls zaak om de traditionele werkwijze te verlaten en over te schakelen naar een nieuwe visie op de organisatie van de logistiek. De ondernemer die deze stap durft te zetten, komt er altijd sterker uit. Heel wat voorbeelden tonen aan dat niet alleen de aan- en afvoer van goederen efficiënter en goedkoper verloopt, maar dat het bedrijf er soms ook in slaagt om zijn afzetmarkt aanzienlijk te vergroten en dit als rechtstreeks gevolg van verbeterde logistieke processen.

Op een ogenblik dat de brandstof een steeds groter aandeel uitmaakt van de kostprijs van het vervoer zal de binnenvaart ongetwijfeld opnieuw haar marktaandeel kunnen vergroten. Dat is een goede zaak voor het behoud van de veiligheid en mobiliteit op onze wegen, maar uiteindelijk ook voor de verdere uitbouw van Vlaanderen als logistieke draaischijf.

Ook de vraag naar watergebonden bedrijventerreinen blijft zeer groot: een bedrijf dat zich vestigt op een kanaaloever kan maximaal gebruik maken van de voordelen van de binnenvaart, onder meer omdat daardoor de kosten van voor- en natransport worden beperkt.

Met duurzame investeringen wil De Scheepvaart haar infrastructuur toekomstgericht en innovatief uitbouwen: hogere bruggen, verzekeren van voldoende sluiscapaciteit, pompinstallaties die de watervoorziening moeten garanderen, watergebonden bedrijventerreinen, nieuwe informatie- en communicatietechnologie,... zijn voor de komende jaren de belangrijkste strategische uitdagingen. Deze investeringen zijn noodzakelijk om de verdere groei van de binnenvaart ook in de toekomst vlot te blijven verwerken en onze klanten een sterk logistiek alternatief te blijven bieden.

We blijven ondanks de zeer gunstige resultaten realistisch en beseffen maar al te goed dat de binnenvaart het ondanks alle inspanningen niet makkelijk heeft en rechtstreeks afhankelijk is van de economische conjunctuur.

Het beleid van de Vlaamse Regering en van minister Hilde Crevits legt een aantal nieuwe accenten op het vlak van multimodaal vervoer, nieuwe overslagtechnieken, stedelijke distributie en het stimuleren van binnenvaart op kleine waterwegen, initiatieven waaraan De Scheepvaart constructief zijn medewerking verleent.

De Europese ondersteuning van infrastructuurprojecten en van de steunmaatregel voor kaaimuurprojecten betekenen een blijvende stimulans voor de binnenvaart in de toekomst.

Wij blijven geloven in onze slogan: 'de kracht van de waterweg'.

Erik Portugaels
gedelegeerd bestuurder

Willy Claes
voorzitter



Inleiding

Zuid-Willemsvaart

Inleiding

nv De Scheepvaart beheert bevaarbare waterwegen in Limburg en Antwerpen en heel wat van de gronden erlangs. De vennootschap zorgt ervoor dat de schepen vlot en veilig kunnen varen en bevordert het watergebonden transport als milieuvriendelijk alternatief. Haar tweede kerntaak situeert zich rond veiligheid en milieu, waterbeheersing en waterhuishouding. Tot slot stimuleert zij ook het multifunctioneel gebruik van de waterweg, zoals recreatie en natuurbeleving langs het water.

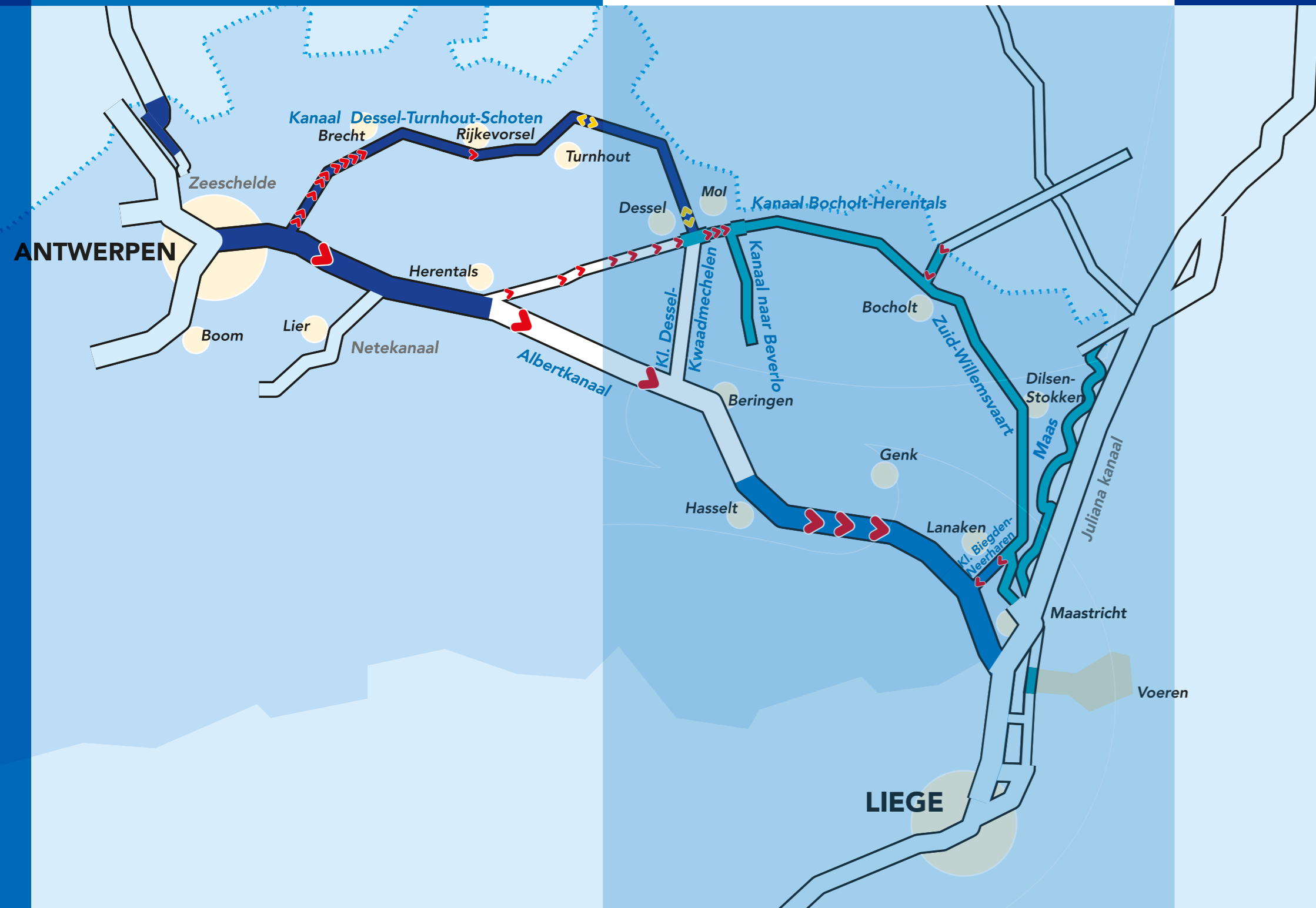
Missie en visie van de vennootschap

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 wil als klantgericht, kwaliteitsvol en dynamisch overheidsbedrijf haar waterwegen en patrimonium optimaal inzetten in een Vlaams beleid dat gericht is op een duurzame mobiliteit en een logistiek toekomstperspectief. Dit met respect voor de draagkracht en de multifunctionaliteit van de waterweg.

nv De Scheepvaart hecht hierbij groot belang aan een aantal waarden:

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



Werkinggebied

Het Albertkanaal verbindt de havens van Antwerpen en Luik rechtstreeks met elkaar. nv De Scheepvaart beheert het kanaal vanaf de grens met Wallonië in Riemst (Kanne) tot en met het Straatsburgdok in Antwerpen, een traject van ongeveer 111 km. Het Albertkanaal is op economisch vlak veruit de belangrijkste waterweg van België en blijft een hefboom voor de welvaart in de provincies Antwerpen en Limburg. Tussen Luik en Antwerpen is er een verval van 56 meter. 6 sluizencomplexen met telkens 3 sluizen overbruggen dit hoogteverschil: Wijnegem, Olen, Kwaadmechelen, Hasselt, Diepenbeek en Genk. Het kanaal is bevaarbaar voor schepen van meer dan 2.000 ton (klasse VI) en duwvaart tot 10.000 ton.

De Zuid-Willemsvaart begint in Maastricht, loopt vervolgens door het oosten van de Belgische provincie Limburg en steekt in Lozen opnieuw de grens over naar Nederland. nv De Scheepvaart beheert de Zuid-Willemsvaart op Belgisch grondgebied. Dit traject is ongeveer 44 km lang. Deze waterweg is bevaarbaar voor schepen tot 600 ton (klasse II).

Het Kanaal Bocholt-Herentals is 57 km lang en maakt de verbinding tussen de Zuid-Willemsvaart in Bocholt en het Albertkanaal in Herentals. Het hoogteverschil van 33 meter tussen Bocholt en Herentals wordt overwonnen door 10 sluizen. Het kanaal is bevaarbaar voor schepen tot 600 ton (klasse II). De sectie Bocholt-Lommel is toegankelijk voor schepen tot 1.350 ton (klasse IV).

Het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten vertrekt in Dessel en mondt 64 km verder in Schoten in het Albertkanaal uit. 10 sluizen overbruggen het hoogteverschil van 25,70 meter tussen Dessel en Schoten. Dit kanaal is bevaarbaar voor schepen tot 600 ton (klasse II).

Het Kanaal Biegden-Neerharen maakt de verbinding tussen de Zuid-Willemsvaart en het Albertkanaal. Het kanaal is 5 km lang en heeft 2 sluizen. Het kanaal is bevaarbaar voor schepen tot 600 ton (klasse II).

Het Kanaal naar Beverlo is een aftakking van het Kanaal Bocholt-Herentals ter hoogte van Lommel. Het maakt over een lengte van 15 km de verbinding met de kanaalkom in Leopoldsburg. Het kanaal is bevaarbaar voor schepen tot 600 ton (klasse II).

Het Kanaal Dessel-Kwaadmechelen is 15,5 km lang en verbindt het kanalenkruispunt in Dessel met het Albertkanaal in Kwaadmechelen. Het kanaal is bevaarbaar voor schepen tot 1.350 ton (klasse IV).

De Schelde-Rijnverbinding is een zeer druk bevaren kanaal. Het is een scheepvaartverbinding voor het binnenvaartverkeer tussen België en Nederland en verder via de Rijn naar Duitsland. nv De Scheepvaart beheert het gedeelte van het kanaal dat begint aan kanaaldok B3 in de Antwerpse haven tot aan de Nederlandse grens. Het kanaal is bevaarbaar voor schepen van meer dan 2.000 ton (klasse VI) en duwvaart tot 10.000 ton.

nv De Scheepvaart beheert de Belgische zijde van de Gemeenschappelijke Maas, van Smeermaas tot Kessenich, met daarbij enkele zomeroevers, zomerdijken, winterdijken, restgronden en verlaten beddingen.



Hoofdstuk 1 Watergebonden transport

Sluis Wijnegem

Hoofdstuk 1

Watergebonden transport

Watergebonden transport

De binnenvaart is een betrouwbare en milieuvriendelijke vervoersmodus. Nieuwe technieken en technologieën hebben ook hier hun intrede gedaan en maken van de waterweg een innovatieve en veilige transportmodus met vele voordelen en mogelijkheden voor economie, mens en maatschappij. De stijgende trafiekcijfers zijn een rechtstreeks gevolg van het groeiende belang dat bedrijven hechten aan duurzame en betrouwbare mobiliteit. Dit komt vooral tot uiting in de stijgende tendens van de goederen die geladen en gelost worden op de oevers van de kanalen. Meer dan 40 miljoen ton trafiek over het kanalenet van nv De Scheepvaart is een absoluut record en een stijging van 7,13 % ten opzichte van 2010.

1.1 Goederenvervoer

Stijging in alle productgroepen

De vervoerde tonnage via het Albertkanaal en de Kempense kanalen bedroeg in 2011 meer dan 40,3 miljoen ton. Dit is een stijging van 7,13 % ten aanzien van 2010. Het vervoer van containers noteert met meer dan 400.000 containers een historisch record. Hiermee realiseert nv De Scheepvaart recordcijfers op beide vlakken.

Door de sluiting van de hoogovens in Luik is de aanvoer van grondstoffen naar Luik aanzienlijk afgenomen in de 2de helft van 2011. Hierdoor is er een lichte daling ten opzichte van 2010. Door een stijging in de andere goederengroepen sloten we het jaar toch af met recordcijfers. De stijging was het grootste bij de afgewerkte metaalproducten (+22 %), containers en stukgoed (+16 %).

De ladingen stegen met 6 %, de lossingen met 4,5 %. De doorvoer van goederen van Antwerpen naar Luik daalde met ongeveer 10 %. Sterke stijgingen werden genoteerd in de productgroep van de ertsen, metaalproducten, bouwmaterialen, meststoffen en containers. De andere productgroepen bleven status quo of kenden een lichte daling. Het overgrote deel van deze goederen gaat via het Albertkanaal.

Samen met de waterwegbeheerders neemt de Vlaamse regering al geruime tijd tal van initiatieven om meer goederen via de waterwegen te transporteren. De stijging van de ladingen en de lossingen bewijst dat deze strategie haar vruchten afwerpt. Steeds meer bedrijven kiezen voor de zekerheid en milieuvriendelijkheid van de waterweg.

Zelfs tijdens de barre weersomstandigheden rond de jaarwisseling heeft de scheepvaart geen enkele onderbreking gekend.

Meer dan 400.000 containers (TEU)

Het containertransport blijft een toenemend succesverhaal en bereikte in 2011 voor het eerst de kaap van de 400.000 TEU (Twenty feet Equivalent Unit). In 1995 werden er op het kanalenet van nv De Scheepvaart iets meer dan 2.000 TEU vervoerd. Behalve de lichte inzinking in 2008 en 2009 door de economische crisis, noteerden we jaar na jaar een stijging.

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 van ongeveer 30 tot 40 kilometer. Ook bedrijven die niet langs een kanaal zijn gelegen maken op die manier gebruik van de voordelen van de binnenvaart.

Schelde-Rijnkanaal

nv De Scheepvaart beheert ook het Schelde-Rijnkanaal, de verbinding tussen de Antwerpse en Rotterdamse haven. Dit is een zeer druk bevaren kanaal: in 2011 werden er via dit kanaal meer dan 39 miljoen ton goederen ingevoerd en meer dan 32 miljoen ton uitgevoerd. Dit is een stijging van meer dan 3 %.



Perspectieven voor 2012

De vraag naar watergebonden bedrijventerreinen blijft zeer groot: 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. In 2011 werden 9 ha nieuwe bedrijventerreinen ontwikkeld voor watergebonden industrie.

De promotie van de binnenvaart en de modal shifts dragen bij tot de verdere groei.

In 2012 worden nog vijf nieuwe kaaimuren afgewerkt. nv De Scheepvaart zal ook 10 ha nieuwe bedrijventerreinen bedrijfsklaar maken.

In het verleden werden zeer grote hoeveelheden ertsen vervoerd naar het Luikse staalbekken. Deze trafieken gingen al in dalende lijn, maar zullen in de toekomst sterker afnemen door de verdere afbouw van staalindustrie in Luik. nv De Scheepvaart houdt er rekening mee dat dit kan leiden tot een terugval van de trafiek. De uitbouw van nieuwe logistieke activiteiten door de haven van Luik zal op termijn voor vervangende trafiek kunnen zorgen.

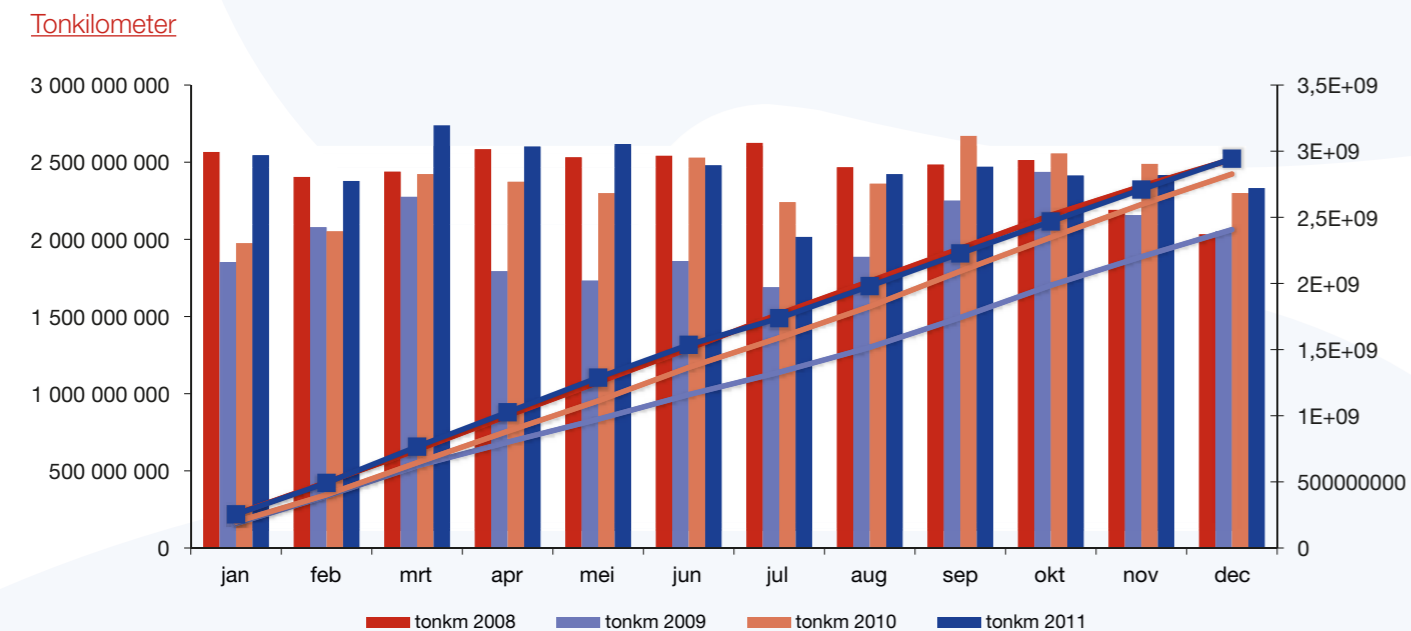
“We blijven ondanks de zeer gunstige resultaten voorzichtig en beseffen maar al te goed dat de binnenvaart rechtstreeks afhankelijk is van de economische conjunctuur. Het beleid van de

Vlaamse regering en van minister Hilde Crevits heeft een aantal nieuwe accenten gelegd op het vlak van multimodaal vervoer, nieuwe overslagtechnieken, steunmaatregelen voor kleine schepen, ... Ook de voortgezette Europese ondersteuning van de kaaimuurprojecten betekent een blijvende stimulans voor de binnenvaart in de toekomst. nv De Scheepvaart blijft geloven in zijn eigen slogan: ‘de kracht van de waterweg’, besluit gedelegeerd bestuurder Erik Portugaels.”

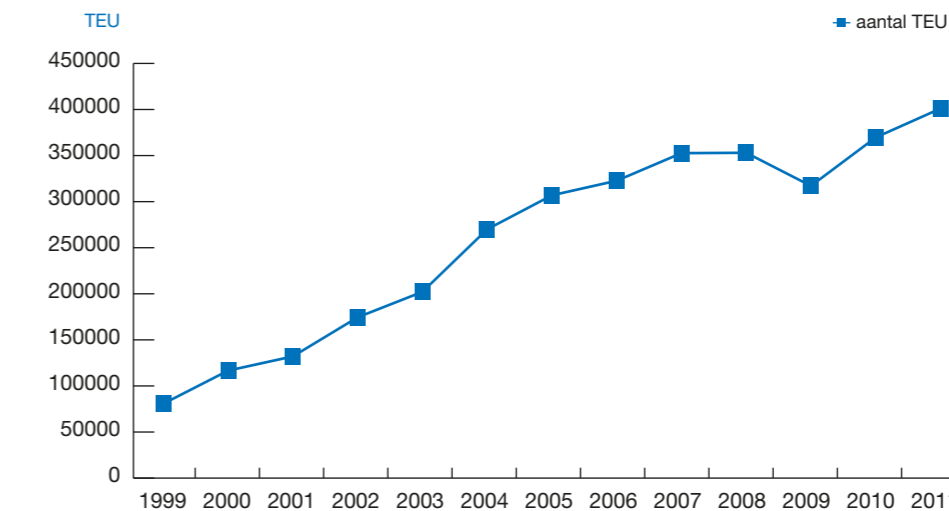


1.2 Trafiekcijfers 2011

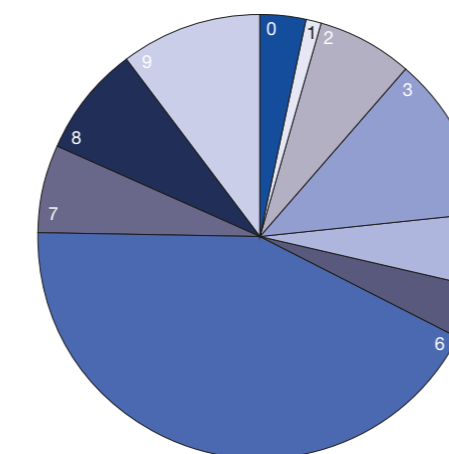
Evolutie van het goederenverkeer (2008 - 2011) (x 1.000 ton)



Evolutie van de containertrafiek: vervoerde TEU (1999 - 2011)



Verdeling van het goederenverkeer per klasse (2011)



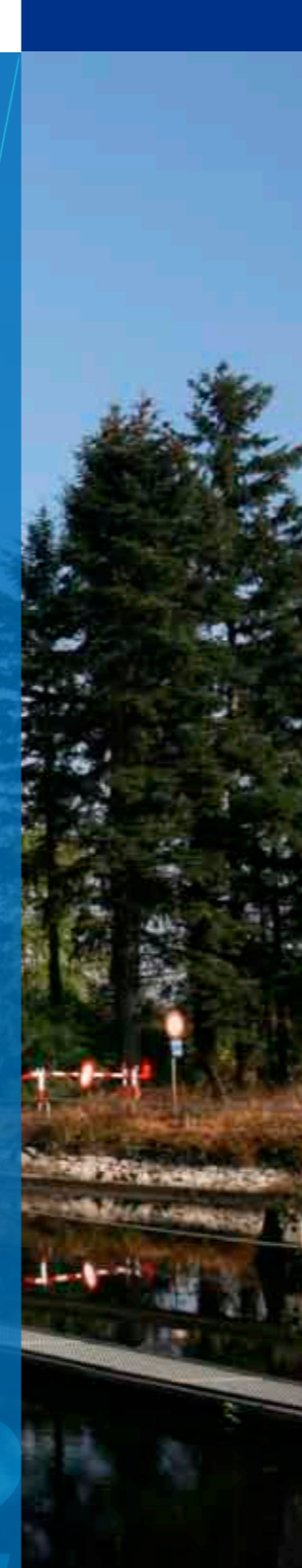
goederenklasse	ton	%
0. Landbouwproducten	1.408.228	3,49 %
1. Voedingswaren en veevoeders	477.376	1,18 %
2. Vaste brandstoffen	2.775.973	6,89 %
3. Petroleumproducten	4.791.643	11,89 %
4. Ertsen	2.187.233	5,43 %
5. Metaalproducten	1.487.019	3,69 %
6. Delfstoffen en bouwmaterialen	17.226.698	42,73 %
7. Meststoffen	2.676.323	6,64 %
8. Nijverheidsproducten	3.247.114	8,06 %
9. Allerhande goederen	4.032.982	10,00 %
TOTAAL	40.310.589	100,00 %



Hoofdstuk 2

Investeren in een kwaliteitsvolle en betrouwbare infrastructuur

Sluis Neerharen



Hoofdstuk 2

Investeren in een kwaliteitsvolle en betrouwbare infrastructuur

Investeren in een kwaliteitsvolle en betrouwbare infrastructuur

De vennootschap beheert de waterwegen vanuit een algemeen maatschappelijk perspectief en kiest voor een gezamenlijke verantwoordelijkheid met de binnenvaartsector en voor duurzaamheid. Duurzame mobiliteit is betaalbaar, werkt eerlijk en efficiënt en ondersteunt de economische en regionale ontwikkeling. nv De Scheepvaart investeert voortdurend in de uitbouw, het onderhoud en de inspectie van haar infrastructuur, met respect voor het milieu en de omgeving. De binnenvaart stimuleren en verder uitbouwen als een volwaardig alternatief voor het wegverkeer, vraagt de komende jaren nog forse investeringen. De verdere mechanisering en automatisering van sluisen en bruggen, vernieuwing en verhoging van bruggen over het Albertkanaal en een capaciteitsuitbreiding van de sluisen vormen de hoogste prioriteiten. Samen met het verbreden van het Albertkanaal tussen Wijnegem en Antwerpen zijn deze infrastructuurwerken cruciaal voor een toekomstgerichte binnenvaart.

2.1 Een toekomstgerichte infrastructuur

nv De Scheepvaart investeert voortdurend in de verdere uitbouw en het onderhoud van de infrastructuur. Uiteraard gebeurt dit met aandacht voor een betere dienstverlening aan alle gebruikers van de waterwegen. Om de binnenvaart verder te stimuleren en de gewenste modal shift van het goederenvervoer van weg naar waterweg te realiseren, zijn de komende jaren forse investeringen in de infrastructuur van het waterwegennet noodzakelijk.

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 onvermijdbare 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 infrastructurele knelpunten en missing links. In 2011 hebben de Vlaamse waterwegbeheerders het masterplan herwerkt tot 2020.

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 2011 is de bouw van de wachthaven in Wijnegem op de rechteroever afgerond. Tevens werd er verder gewerkt aan de modernisering van het Albertkanaal op de rechteroever tussen de brug van de Houtlaan en het kanaal Dessel-Turnhout- Schoten. De bouw van een nieuwe oeververdediging op de linkeroever afwaarts de Houtlaanbrug in Wijnegem werd tevens opgestart. Naar aanleiding van de goedkeuring van het plan-MER in 2010 werd de GRUP eveneens goedgekeurd. Inmiddels werd ook een dossier ingediend voor de ontheffing van het project inzake het project-MER voor de verbreding van het Albertkanaal tussen Wijnegem en Antwerpen.

Hoofdstuk 2

Investeren in een kwaliteitsvolle en betrouwbare infrastructuur

De capaciteitsverhoging van het Albertkanaal

De capaciteit van een kanaal hangt af van verschillende factoren:

- de sluiscapaciteit (de grootte van de sluisen en aantal sluisen);
- de bedieningstijden van de sluisen;
- de vaardiepte;
- de breedte van het kanaal;
- de hoogte van de bruggen.

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 werd in 2010 afgerond en toonde aan dat zich voor Winegem een uitbreiding van de capaciteit aandient. De minister heeft in 2011 de resultaten van het onderzoek bekrachtigd en het vervolgtraject goedgekeurd. In 2011 werden de bruggen van Vroenhoven en Grobbendonk afgewerkt. De verhoging van vier sluisbruggen (Hasselt, Diepenbeek, Olen en Ham) werd aanbesteed. Ook de bouw van de brug in Viersel en de verhoging van de brug ingang Kolenhaven-Beringen is aanbesteed. Tot slot zijn de voorbereidende werken voor de nieuwe brug in Briegden gestart.

Het Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) erkende het Albertkanaal als essentiële hoofdwaterweg. Dit kadert binnen het stimuleringsplan van 50 miljard euro voor beter Europese vervoers, energie- en digitale netwerken dat de Europese Commissie eind 2011 goedkeurde. De Connecting-Europe faciliteit zal met de beschikbare budgetten de Europese vervoersinfrastructuur moderniseren, ontbrekende schakels aanleggen en knelpunten wegwerken.

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

De maatschappelijke kosten-batenanalyse voor dit project is afgerond in 2010. Nadat de minister de resultaten van het MKBA had bekrachtigd werd in 2011 het bestek voor de opmaak van de vereiste MER-studie aanbesteed. Naast deze strategische projecten werden in 2011 volgende

investeringen in infrastructuur gedaan in het kader van de automatisatie van bruggen en sluisen, waterbeheersing, grondbeleid, recreatie, ...:

Naast deze strategische projecten werden in 2011 volgende investeringen in infrastructuur gedaan in het kader van de automatisatie van bruggen en sluisen, waterbeheersing, grondbeleid, recreatie, ...:

De vervanging van bruggen omwille van hun ouderdom:

- de bouw van nieuwe bruggen in Bree-Beek en Bree-Tongerlo over de Zuid-Willemsvaart is in uitvoering;
- de vervanging van ophaalbrug 4 Arendonk door een vaste brug over het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten in Arendonk werd afgerond;
- de bouw van een nieuwe brug in Maaseik-Solt en het vervangen van de ophaalbrug nr. 11 in Brecht werden aanbesteed.

Inrichting van watergebonden bedrijventerreinen:

- de kaaimuur van DP-World is afgewerkt;
- de kaaimuur van TRIPAN in Rotem is klaar;
- de bouw van de kaaimuur BBC/Albema in Meerhout werd aanbesteed;
- de werken aan de kaaimuur Genk-Zuid zijn in uitvoering;
- de bouw van de kaaimuur in Rijkevorsel is gestart;
- de bouw van de kaaimuur Niras werd aanbesteed.

Voor de recreatieve vaart is de aanleg (en herstelling) van functionele fietsroutes langs onze kanalen aanbesteed.

In het kader van de multifunctionaliteit van de waterwegen zijn, na een lang voorbereidingstraject, de werken voor de bouw van een gecombineerde pomp-turbine-installatie op het sluisencomplex in Ham in uitvoering en in Olen gestart. Ook werden in het kader van het oeverherstel op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten faunauitstapplaatsen gebouwd.

Nieuw bedrijventerrein in Grobbendonk

Investeren in een kwaliteitsvolle en betrouwbare infrastructuur

Het nieuwe bedrijventerrein Beverdonk gelegen in Grobbendonk was het eerste nieuwe watergebonden industrieterrein waarvoor een ruimtelijk uitvoeringsbesluit werd opgemaakt in het kader van het ENA, het Economisch Netwerk Albertkanaal. De Japanse firma Mizuno is via Groep Heylen de eerste klant van het nieuwe terrein.

43 hectare nieuw industrieterrein

Het nieuwe bedrijventerrein ligt tussen het Albertkanaal en de E313 en heeft een netto-oppervlakte van ongeveer 43 hectare. Belangrijk is dat dit industrieterrein over een lengte van meer dan 1.800 meter grenst aan het Albertkanaal. Met een breedte die varieert van 200 tot 300 meter vinden watergebonden bedrijven er een ideale vestigingsplaats.

Watergebonden logistiek

De nieuwe site is uitermate geschikt voor de vestiging van watergebonden bedrijven. Alle soorten goederen en containers kunnen vanuit de haven van Antwerpen per binnenschip worden aan- en afgevoerd. Ter plaatse kunnen de nodige logistieke behandelingen worden uitgevoerd en vinden de goederen verder hun weg naar de klant via de weg, het spoor of het Albertkanaal. Zo draagt het nieuwe terrein in belangrijke mate bij tot het behoud van de mobiliteit en de veiligheid op de wegen in de onmiddellijke omgeving van Antwerpen. De meest drukke verkeersaders worden immers vermeden door het gebruik van de binnenvaart.

Welke bedrijven vestigen zich hier?

Groep Heylen neemt 20 hectare van de site van Beverdonk voor zijn rekening. Heylen doopte het Antwerp East Port, het verlengstuk van de Antwerpse haven in hartje Kempen. Antwerp East Port geldt als instappunt voor de zeehavens van Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Rotterdam.

Groep Heylen investeert in gebouwen en bedrijven. De onderneming heeft een vastgoedportofolio van ongeveer 180.000 vierkante meter, waaronder logistieke gebouwen in België en in Nederland. Ze is stevig verankerd in de regio en was ook betrokken bij de hoogbouwprojecten op het Herentalse industriegebied.

De groep bouwt hier een Europees verdeelcentrum. Zij zien de Kempen als een logistieke hub. De ligging van deze site is ideaal voor Europese distributie. Ze willen dan ook grote internationale bedrijven naar hier halen.

De containerterminal en de bijbehorende logistieke bedrijvigheid aan Beverdonk wil maximaal gebruik maken van de binnenvaart. Op die manier wordt het overbelaste wegennet rond Antwerpen vermeden en wordt er tijd en geld bespaard.

Het Japanse Sumitomi ziet de voordelen van deze locatie. Hun klant, Mizuno neemt als eerste 12.000 vierkante meter in. Op termijn willen ze zelfs hun volledige logistieke afdeling, die nu in Wilrijk zit, overhevelen naar Antwerp East Port.

Volgens Groep Heylen is dit ook logisch: "Bedrijven die zich in Antwerp East Port vestigen weten zich verzekerd van hun transport. Op het kanaalzijgeenfiles. Een containeraanvoeren kost 50 euro. Dat is meer dan concurrentieel met het wegvervoer.

Ook de terminaloperator DP World nam een concessie van 10 hectare. Het bedrijf realiseert in Grobbendonk een overslagcentrum voor containers.

Ten slotte heeft Grobbendonk Cargo Care eveneens een concessie genomen van 10 hectare en investeert deze onderneming in logistieke gebouwen.

Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA)

Het nieuwe bedrijventerrein kadert in de plannen van de Vlaamse regering om rond het Albertkanaal een economisch netwerk te ontwikkelen van nieuwe en vernieuwde bedrijventerreinen: het ENA. Het Albertkanaal fungeert hierbij als logistieke verbindingsas. Het gebied strekt zich uit van Antwerpen tot Lanaken en concentreert zich rond de as van het Albertkanaal en de E313. Het ENA moet onder meer een antwoord bieden op de ruimtedruk in het Antwerpse poortgebied en de groei van de omliggende regio's stimuleren.



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 juridische acties ondernomen. De eigenaars krijgen daarbij voldoende tijd om hun vaartuig te verplaatsen. nv De Scheepvaart neemt ook de nodige maatregelen om te verhinderen dat de vrijgekomen aanmeerplaatsen opnieuw onrechtmatig ingenomen worden door andere schepen.

Anderzijds stelt nv De Scheepvaart 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.

Er is een gedetailleerde inventaris opgesteld van het aantal ligplaatsen en van de nodige infrastructuurwerken (uitvoeren van baggerwerken, plaatsen van bolders, aanleg van nutsvoorzieningen, huisvuilophaling, ...) om de zones geschikt te maken. Overleg met de lokale besturen betreffende de uitvoering van de nodige infrastructuurwerken zal de huidige lijst van mogelijke zones verder inkorten tot een shortlist van projecten waar de nodige acties uitgevoerd worden.

2.3 Inspectie van de infrastructuur

nv De Scheepvaart is verantwoordelijk voor het beheer van 172 kunstwerken waarvan 64 bruggen in gemengd beheer. Concreet houdt dit in dat de bovenbouw van de kunstwerken wordt beheerd door het Afdeling Wegen en Verkeer (AWV afdeling Limburg of Antwerpen) en de onderbouw door nv De Scheepvaart.

De geleverde inspanningen van de laatste jaren betreffende inspecties en onderhoud werpen hun vruchten af. Op het terrein stellen we vast dat het gros van onze kunstwerken in goede staat verkeert. Die kunstwerken waar nog grote onderhoudswerken moet uitgevoerd worden, zijn ofwel opgenomen in de planning van toekomstig onderhoud of in een bestek waarin de nodige onderhoudswerken zullen worden uitgevoerd. De brug Maaseiker-Solt wordt kortelings vernieuwd. Hier is in 2011 een tonnagebepanking ingevoerd. Deze plaatselijke veiligheidsmaatregelen moeten de gebruiker beschermen. In 2011 werden er 65 bruginspecties uitgevoerd.

Het doel van de inspecties is nog altijd:

- de bruggen, in het beheer van nv De Scheepvaart, optimaal te bewaren;
- het waarborgen van een veilig en continu gebruik van de brug voor alle gebruikers;
- een investeringsprogramma opzetten dat via kleine onderhoudswerken grotere onderhouds- en nieuwbouwkosten probeert te minimaliseren;
- nieuwe schade aan de kunstwerken vlugger detecteren en verhelpen;
- vermijden van schade waarvoor nv De Scheepvaart aansprakelijk kan worden gesteld.



Kwaliteit van de bruggen

Het inspecteren van de bruggen wordt bij nv De Scheepvaart niet alleen gebruikt om onderhoudswerken in te plannen, maar ook om een waardebeoordeling of kwaliteitsbeoordeling van deze infrastructuur op te maken.

Er wordt een globale kwaliteitsindicator (KI) opgesteld voor enerzijds de vaste bruggen en anderzijds de beweegbare bruggen. De maximale KI bedraagt voor betonnen bruggen 265 en voor beweegbare bruggen 340.

Eind 2011 werd, na voltooiing van de inspectiecyclus, de KI herberekend.

- voor vaste bruggen stijgt de KI van 190,62 naar 196,58;
- voor beweegbare bruggen stijgt de KI van 265,60 naar 267,62.

Deze positieve resultaten komen tot stand door gezamenlijke inspanningen van de afdeling Facility, de afdeling Waterwegbeheer en de afdeling Maintenance.

2.3.1 Inspecteren van oevers

Er werd een methodologie uitgewerkt om kanaaloevers op specifieke locaties te inspecteren. Daarbij wordt nagegaan in welke mate kanaaloevers beantwoorden aan het ontworpen profiel. Op basis van deze inspecties worden eventuele tekorten aan of in het dijklichaam met de nodige zorg verholpen. Vooral oevers in ophoging kunnen een verhoogd risico op dijkbreuken hebben. In 2011 werden meer dan 30 km oevers in ophoging gecontroleerd.

Om de efficiëntie van de dijkeninspecties te kunnen verhogen wordt ook gekeken naar nieuwe meetmethodes die een vlottere gegevensverzameling mogelijk maken. Een thermisch onderzoek op zich betekent slechts een zeer beperkte meerwaarde in de beeldvorming naar de staat van een oeververdediging. Met een extern studie bureau wordt onderzocht welke mogelijkheden haalbaar zijn.

2.3.2 Inspecteren van de kanaalbodem

Ook de kanaalbodem wordt regelmatig gecontroleerd op incorrectheden: overdiepten en ondiepten. Zo werden in 2011 de onderwaterprofielen van de oevers van het volledige Albertkanaal geïnspecteerd en werd een gedeelte van de Zuid-Willemsvaart aan een diepgangcontrole onderworpen.

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

2.3 Monitoring

Waterstanden

De waterpeilen van het kanaalnet van nv De Scheepvaart worden continu geregistreerd met 58 peilmeters en 10 debietmeters. Zo beschikt de vennootschap op elk ogenblik over een actueel en volledig beeld van de hydrologische situatie op het waterwegennet. 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.

De klimaatwijziging begint ook gevolgen te hebben voor de binnenvaart: als gevolg van langdurige periodes zonder noemenswaardige regenval in het voorjaar, in de maand juli en ook in het najaar werden er in de Maas zeer lage waterstanden genoteerd. De kanalen die beheerd worden door nv De Scheepvaart en ook enkele Nederlandse kanalen worden gevoed met water uit de Maas.

Bij langdurige droogte is er echter onvoldoende Maaswater beschikbaar om de kanalen op peil te houden en de vaardiepte te garanderen voor de beroepsvaart. De voorbije jaren zijn er herhaaldelijk langdurige droogte periodes geweest. Duidelijk bewijsmateriaal is nog niet

voorhanden, maar toch lijken deze periodes meer voor te komen dan vroeger.

Het Maasafvoeroverdrag regelt de wijze waarop Vlaanderen en Nederland de Gemeenschappelijke Maas beheren en ook de verdeling van het beschikbare Maaswater.

Om te voldoen aan de bepalingen van het verdrag kan nv De Scheepvaart een reeks waterbesparende maatregelen in werking zetten, zoals het beperken van de waterafnames voor natuur en landbouw, het zuinig versassen van schepen door het groeperen van schepen aan de sluisen op het Albertkanaal, en het buiten dienst stellen van de waterkrachtcentrale in Wijnegem. Als laatste maatregel kan ook een

diepgangbeperking worden ingevoerd, en dat is in 2011 ook effectief gebeurd.

Met Nederland worden duidelijke afspraken gemaakt over het terugpompen van water naar het hogergelegen kanaalpand op de sluisen van Born en Maasbracht op het Julianakanaal. Dit komt ook ten goede aan de kanalen bij nv De Scheepvaart. Vlaanderen betaalt dan ook voor het inzetten van de Nederlandse pompinstallaties.

Om in periodes van langdurige droogte de vaardiepte op de kanalen te kunnen garanderen bouwt nv De Scheepvaart grootschalige pompinstallaties op alle sluisencomplexen van het Albertkanaal.



Hoofdstuk 2

Investeren in een kwaliteitsvolle en betrouwbare infrastructuur

Kwaliteit van de bruggen

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. nv De Scheepvaart startte in 2009 het RIS-centrum Hasselt op. Vanuit dit 'zenuwcentrum' worden alle waterwegen die nv De Scheepvaart beheert continu gemonitord. Het RIS is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar.

nv De Scheepvaart werkt in overleg met Waterwegen en Zeekanaal NV de Europese richtlijn voor zijn waterwegennetwerk volledig uit en ontwikkelde in 2011 de volgende diensten:

- Het project Flaris werd volledig afgerond. In dit project wordt een voor alle Vlaamse waterwegbeheerders overkoepelend inningssysteem voor scheepvaartrechten geïmplementeerd, inclusief het verrekenen van de bedragen voor de verschillende waterwegbeheerders. De scheepvaartrechten voor de reizen op de Vlaamse waterwegen kunnen in één keer betaald worden en worden achteraf verrekend tussen de waterwegbeheerders. Flaris is operationeel sinds juni 2011. De nodige opleidingen werden voorzien.
- Na een succesvolle evaluatie van de testperiode werd het systeem van elektronisch aanmelden volledig operationeel gesteld vanaf juni 2011. Berichten van de naburige beheerders worden op routinebasis ontvangen en in de eigen systemen verwerkt voor zover zij beantwoorden aan de standaard, wat o. m. voor de Rijkswaterstaat het geval is.

- Daarnaast werd een 'logistieke piloot' verder uitgebouwd in overleg met een tweetal grote waterweggebruikers. Deze 'logistieke piloot' wordt met succes gebruikt in de planning van deze waterweggebruikers. In 2011 werd verder gewerkt aan een gedetailleerd onderzoek naar de voorspelling van de vaartijden op het Albertkanaal. Deze informatie wordt daarna verder ingebouwd in de volgende versies van de logistieke piloot. nv De Scheepvaart heeft, via een intensieve samenwerking met Duitse, Franse en Nederlandse waterwegbeheerders, meegewerkt aan relevante vermindering van overhead bij de internationale gegevensuitwisseling. Hierdoor werd een robuust systeem bereikt dat bruikbaar is op de West-Europese waterwegen met een complexe netwerkstructuur en intens verkeer.

- Gebaseerd op ervaringen met het gebruik van de applicatie 'Berichten aan de Schipperij' werden nieuwe functionaliteiten en enkele verbeterpunten ontwikkeld. Deze werden na een uitgebreide testperiode geïmplementeerd.

- Er werd structureel onderhoud uitgevoerd aan de bestaande RIS-applicaties, met name CalRIS, Berichten aan de Schipperij, Flaris1, Flaris2, sluisapplicatie, ...

- Het waterwegennet van nv De Scheepvaart werd voorzien van een volledige AIS-dekking door de installatie van negen AIS-basisstations. AIS (Automatic Identification System) biedt tal van toepassingen en voordelen, zowel voor de waterwegbeheerders als voor de binnenvaartsector. Waterwegbeheerders kunnen de positie, snelheid en vaarrichting van binnenschepen uitgerust met AIS opvolgen en zo de scheepvaartafwikkeling en sluisbediening hierop afstemmen. Schepen die met AIS zijn uitgerust kunnen elkaar ook waarnemen. Via walstations kunnen waterwegbeheerders allerlei informatie over de toestand van de waterweg en mogelijke hinder op de vaarroute uitwisselen met de varende schepen. AIS zal ook de mogelijkheid bieden om ladingtransporten beter op te volgen

en op die wijze de efficiëntie van de binnenvaart in de logistieke keten te verhogen. Voor de rederijen en voor de verladers wordt via AIS nauwkeurige informatie beschikbaar over de juiste positie van schip en lading.

- nv De Scheepvaart stond mee in voor de uitvoering van de Steunmaatregel AIS die binnenschepen voorziet van een AIS-transponder. Bijna 450 aanvragen voor het bekomen van steun werden door nv De Scheepvaart in samenwerking met Promotie Binnenvaart Vlaanderen verwerkt.
- Langs de Vlaamse waterwegen worden op een aantal belangrijke sluisen en openbare wacht- en rustposten W-LAN hotspots geïnstalleerd. Deze locaties worden in 2012 verder uitgebreid. Via deze hotspots kan de beroepsscheepvaart gebruikmaken van de nieuwe RIS-diensten.

investeren in een kwaliteitsvolle en betrouwbare infrastructuur

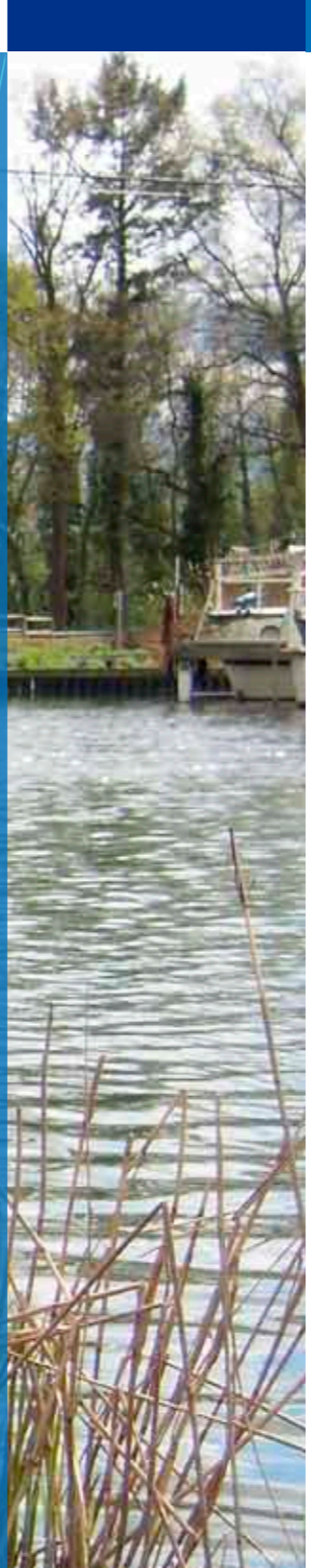
GIS: Geografische Informatie Systemen

Geografische informatiesystemen zijn computertoepassingen die helpen bij het verzamelen, beheren, analyseren, up-to-date houden en exploiteren van gegevens met een ruimtelijke dimensie.

Ruimtelijke gegevens van en rondom de waterwegen worden centraal bijgehouden in het GIS van nv De Scheepvaart. De combinatie van kaartlagen afkomstig van verschillende afdelingen levert relevante informatie op die als input dient voor tal van toepassingen binnen nv De Scheepvaart en zorgt voor een efficiëntere en klantgerichte werking.

De sterk uitgebouwde GIS-databank maakt degelijke ruimtelijke analyses mogelijk. Ze worden o.a. gebruikt voor de monitoring en planning van een strategisch grondbeleid. Met behulp van thematische kaarten worden trafiekcijfers gevisualiseerd en geanalyseerd. Een mobiel GIS-toestel uitgerust met GPS wordt gebruikt voor het uitvoeren en de rapportage van infrastructuurinspecties. De GIS-databank levert ook de data aan voor enkele RIS-applicaties.





Hoofdstuk 3

Integraal Waterbeleid

Kanalen zijn zeer belangrijk voor het goederenvervoer. Door de inplanting van bedrijven op de oevers van het kanaal worden de wegen ontlast en wordt nog meer fileleed voorkomen. Maar daarnaast vervullen de kanalen ook een aantal andere functies, zoals recreatie, watervoorziening en natuurontwikkeling. Waterwegen zijn belangrijk als natte natuur en vormen een ecosysteem dat onderdak biedt aan een aparte fauna en flora. Recent werd hier een nieuwe functie aan toegevoegd: de productie van groene energie. Voor de waterwegbeheerder is het niet altijd eenvoudig om deze functies op een harmonische wijze te laten samenvloeien en om de uitbouw van de ene functie niet ten koste te laten verlopen van een andere functie.

3.1 Recreatie & toerisme

De kanalen creëren unieke landschappen en stromen vaak door waardevolle natuur- en recreatiegebieden. Ze spelen een belangrijke rol in de uitbouw van het toerisme en de vrijetijdsparticipatie. Wandelaars, fietsers, vissers, ruiters en watersporters vinden de weg naar het kanaal voor hun ontspanning. nv De Scheepvaart participeert actief in het overlegplatform voor waterrecreatie, -sport en -toerisme om de uitbouw van recreatieve infrastructuur optimaal af te stemmen op de verschillende recreatieve waterweggebruikers.

Pleziervaart

nv De Scheepvaart zorgt ervoor dat mensen voluit kunnen genieten van hun favoriete watersport. Diverse watersportverenigingen maken gebruik van de waterwegen. Van op een boot ontdekt men via de passagiersvaart en pleziervaart een ander Vlaanderen.

Daarom investeert nv De Scheepvaart in de uitbouw van recreatieve infrastructuur op en langs het water. In totaal zijn er 17 jachthavens en 11 passantenhavens. Vooral de Kempense kanalen zijn aantrekkelijk voor de pleziervaart. Het vaarseizoen voor de pleziervaart loopt van 1 mei tot 30 september. Tijdens deze periode worden de sluisen op het kanaal Bocholt-Herentals, het kanaal Briegden-Neerharen en de Zuid-Willemsvaart ook op zon- en feestdagen bediend, telkens van 10 tot 18 uur.

Er werd beslist om prioritair werk te maken van de verbetering van de aanlegmogelijkheden voor de pleziervaart in sluisen en van de wachtinfrastuctuur aan sluisen en beweegbare bruggen.

In overleg met het Nederlandstalig Kano Verbond en de Vlaamse Roeiliga werd een meerjarenprogramma opgesteld voor de aanleg van infrastructuur voor kano's, kajaks en roeiboten aan sluisen en beweegbare bruggen om het in- en uitstappen met de boten gemakkelijker en veiliger te maken. In 2011 werd aan de sluisen op het kanaal Briegden-Neerharen in- en uitstapplaatsen aangelegd, alsook op het kanaal naar Beverlo aan de ophaalbrug Nyrstar en in de kom te Beverlo. Alle in- en uitstapplaatsen werden voorzien van de nodige signalisatie. In totaal werden er op deze kanalen 45 in- en uitstapplaatsen aangelegd.

Hoofdstuk 3 Integraal waterbeleid

Paaiplaatsje eilandje Neeroeteren

Wandelen en fietsen

De jaagpaden kennen het jaar rond een enorm succes bij recreatieve wandelaars en fietsers. Zowel in de provincie Antwerpen als Limburg werden de jaagpaden opgenomen in de fietsroutenetwerken. Hierbij moeten we echter opmerken dat een jaagpad geen fietspad is, maar een exploitatieweg waarvan fietsers gebruik kunnen maken, rekening houdend met de nodige veiligheidsvoorschriften en richtlijnen. Tijdens het afgelopen werkingsjaar investeerde nv De Scheepvaart 1.950 miljoen euro in het onderhoud van de jaagpaden.

In 2011 werden over een afstand van 46 km nieuwe jaagpaden aangelegd of bestaande verhardingen van jaagpaden grondig hersteld langs het Albertkanaal, de Zuid-Willemsvaart, het kanaal Bocholt-Herentals en het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten. Bij het uitwerken van dit investeringsprogramma wordt steeds rekening gehouden met de voorstellen van de toeristische diensten.

3.2 Water, een kostbaar goed

Het Albertkanaal is een belangrijke leverancier voor de drinkwaterproductie in de Antwerpse regio.

Daarnaast werden er met heel wat bedrijven overeenkomsten afgesloten voor het aftappen van koelwater of proceswater. Ook landbouw en natuur gebruiken kanaalwater voor de bevoeiing.

Bekkenbeheer

In het kader van een integraal waterbeleid worden de waterlopen en -systemen binnen het Vlaamse gewest geografisch afgebakend in stroomgebieden, bekkens en deelbekkens. De Vlaamse regering voorzagt hierbij ook overlegstructuren op verschillende niveaus: bekkenbesturen, bekkensecretariaten, bekkenraden en waterschappen. nv De Scheepvaart vertegenwoordigt het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken in het bekkenbestuur van het Beneden Schelde-, Demer-, Nete- en Maasbekken en is eveneens vertegenwoordigd in 12 waterschappen.

Zo werkte de vennootschap actief mee aan de opmaak van de bekkenbeheerplannen die de Vlaamse regering op 30 januari 2009 heeft goedgekeurd. In deze plannen zijn alle projecten opgenomen die de waterwegbeheerders tot 2013 wensen uit te voeren en die een belangrijke impact hebben op het watersysteem. Het gaat hierbij enerzijds om nieuwe infrastructuurprojecten langs waterwegen die het scheepvaartverkeer vlotter en veiliger maken. Anderzijds zijn het projecten die het multifunctioneel karakter van de waterwegen verder vorm geven. Door hun projecten te integreren in de bekkenbeheerplannen verzekeren de waterwegbeheerders een vlotte onderlinge afstemming en vergroten ze het maatschappelijke draagvlak.

Watertoets

De 'watertoets' stelt dat voor elke stedenbouwkundige vergunningsaanvraag de mogelijke negatieve effecten op de waterwegen moeten worden onderzocht en indien nodig, worden gecompenseerd. nv De Scheepvaart is in deze administratieve procedure een adviesverlener. In 2011 stelde nv De Scheepvaart voor 275 stedenbouwkundige vergunningsaanvragen een wateradvies op. De uitvoering van de watertoets is uiteraard ook van toepassing op de stedenbouwkundige vergunningsaanvragen van nv De Scheepvaart. De Coördinatiecommissie voor Integraal Waterbeleid bracht in 2011 een positieve watertoets uit voor alle investeringsprojecten van nv De Scheepvaart.

Waterbeheersing in het kanalenetwerk

Het Albertkanaal en de Kempense kanalen worden gevoed met Maaswater. Het gemiddelde debiet van de Maas bedraagt ongeveer 250 m³ per seconde. Dit debiet kan zeer sterk variëren: van 30 m³ per seconde in droge periodes, tot een paar 1000 m³ per seconde bij aanhoudende en overvloedige neerslag. Voor de voeding van de kanalen hebben België en Nederland elk gemiddeld 30 m³ per seconde nodig.

Gedurende het grootste deel van het jaar is er meer dan voldoende Maaswater beschikbaar om de kanalen in België en Nederland van water te voorzien. Bij langdurige droogte is er echter te weinig Maaswater beschikbaar om beide kanaalnetten te bevoorraden.

Daardoor zou het scheepvaartverkeer in het gedrang kunnen komen en dat wil nv De Scheepvaart absoluut vermijden.

Op elke sluis op het Albertkanaal worden daarom pompinstallaties geïnstalleerd. Deze installaties hebben voldoende vermogen om grote hoeveelheden water terug te pompen naar het hogergelegen kanaalpand. Op die manier wordt hetzelfde water opnieuw gebruikt om schepen te versassen en krijgt het probleem van de waterschaarste een oplossing.

In perioden met voldoende water kunnen deze installaties ook als waterkrachtcentrale worden gebruikt. Naast elke sluis wordt een verbinding gebouwd om overtollig water af te voeren naar de waterkrachtcentrale, hiermee wordt de centrale aangedreven. De eerste twee centrales worden in de periode 2010-2012 gebouwd op de sluisen van Ham en Olen. Later komen de andere sluisen aan de beurt. Het project moet volledig operationeel zijn in 2016.





De Gemeenschappelijke Maas

Goed onderhouden waterlopen en dijken verminderen de kans op overstromingen. In de Maasvallei liggen verschillende dorpen en steden die duurzaam moeten worden beschermd tegen overstromingen. Zo is het oostelijke Mijnverzakkingsgebied kwetsbaar omdat het grenst aan het winterbed van de Gemeenschappelijke Maas. De bodem is hier lokaal sterk verzakt door het inklinken van de uitgestrekte gangenstelsels van de vroegere steenkoolmijnen.

Daarom wil nv De Scheepvaart de veiligheidsmaatregelen tegen overstromingen op een duurzame manier verder verhogen. Dit gebeurt met permanente aandacht voor de andere functies van de Maasvallei en in volledige afstemming met de geplande projecten in het Nederlandse deel van het winterbed.

In 2011 werd de afvoercapaciteit van de uitlaatconstructie op de Vrietselbeek (Dilsen-Stokkem) sterk verhoogd.

De werken in het kader van de Boertienlocaties in Maasmechelen en Lanaken werden afgerond en in het kader van de werken werden nieuwe noodhellingen of veerstoepen geplaatst in Smeermaas, Uikhoven en Kotem-Hal.

Ook de werken in Bichterweerd, Kogge Greend en Elen (Dilsen-Stokkem) zijn in 2011 gestart. Hier werden telkens zomeroevers afgegraven, de in het winterbed aanwezige grindplassen werden beter ingeschakeld in het rivierbed en het winterbed meer geprofileerd zodat het optimaal kan ingeschakeld worden om hoge waterstanden af te voeren. Al deze werken werden uitgevoerd in volledige

afstemming met de projecten langs Nederlandse zijde van de Gemeenschappelijke Maas.

In het meetnet van de Gemeenschappelijke Maas zijn een aantal meetpunten uitgevallen door de werken. Deze punten werden in 2011 terug aangebracht en uitgebreid.

In 2011 werd ook een grootschalige studie opstart naar het verder verwijderen van flessenhalzen in de Gemeenschappelijke Maas. Deze studie levert basisinformatie ter onderbouwing van verdere ingrepen voor het verhogen van de veiligheid tegen overstromingen langsheen de Gemeenschappelijke Maas.

3.3 Natuurontwikkeling en milieuzorg

De binnenvaart is de meest milieuvriendelijke vervoersmodus. nv De Scheepvaart wil het milieuvriendelijke karakter van de waterweg nog versterken en besteedt dan ook veel aandacht en zorg aan milieu en natuur. Bij alle infrastructuurprojecten wordt steeds de nodige aandacht besteed aan de impact op de natuur, fauna en flora. Samen met het departement en de entiteiten van het beleidsdomein Leefmilieu, Natuur en Energie, zorgt nv De Scheepvaart ervoor dat de natuur open rond de kanalen alle kansen krijgt.

Natuurvriendelijke oevers

In 2010 startte de vennootschap een proefproject op voor het onderhoud van natuurvriendelijke oevers en paaiplaatsen voor vissen. Dit onderhoud is zeer arbeidsintensief en wordt uitgevoerd in het kader van sociale economie.

Als proefproject werden in 2011 een aantal geselecteerde Natuur Technisch Milieu Bouw-infrastructuren langs de Zuid-Willemsvaart beheerd door inschakelen van de sector Sociale Economie. Omdat het beheer van dergelijke infrastructuur specifieke kennis, aanpak en techniek vereist, koos nv De Scheepvaart voor de uitvoering van dit proefproject bewust voor de sector van de sociale economie. Op deze manier werkt nv De Scheepvaart eveneens mee aan de verdere uitbouw van 160 arbeidsmogelijkheden voor laaggeschoolden. Het project werd succesvol geëvalueerd.

Voor de afbouw van het gebruik van chemische bestrijdingsmiddelen werd in 2011 in het kader van het project 'Zonder is gezonder' een inventaris opgemaakt waarbij de gronden in drie soorten locatietypes ingedeeld worden. Binnen alle districten zijn de locaties gekend die vallen onder locatietype 3, dit zijn de locaties waar infrastructuur aanpassingen nodig zijn om te komen tot een nulgebruik. Alle andere gronden vallen onder locatietype 1, dit zijn de terreinen waar al nulgebruik wordt toegepast. De terreinen van locatietype 3 zullen systematisch omgevormd worden naar locatietypes 1 door middel van structurele maatregelen.

In het kader van het oeverherstel worden op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten fauna-uitstapplaatsen gebouwd. De oever van een kanaal moet sterk en onderhoudsvriendelijk zijn. De oeverversterking moet in de eerste plaats afkalving en dijkdoorbraken voorkomen. Dieren die in het kanaal geraken, kunnen er omwille van de steile oever, niet of moeilijk terug uit. Fauna-uitstapplaatsen bieden hiervoor een oplossing. Als een dier dat langs de steile oever zwemt, vaste grond onder de poten voelt, zal het langs die helling het kanaal kunnen verlaten.



Bodemonderzoek

Oriënterende en beschrijvende bodemonderzoeken en bodemsaneringsprojecten worden uitgevoerd op industriegronden om deze gronden in concessie te kunnen geven aan watergebonden bedrijven. Uitvoering van milieuhygiënisch onderzoek op baggerinspectie en op uitgegraven bodem die vrijkomt bij infrastructuurprojecten maakt het mogelijk om deze grondoverschotten zoveel mogelijk te hergebruiken als secundaire grondstoffen, bodem of bouwstof. Deze milieuhygiënische onderzoeken en bodemsaneringsprojecten worden steeds uitgevoerd door een erkend bodemsaneringsdeskundige.

Milieuzorg in de Vlaamse overheid

nv De Scheepvaart participeert ook aan het project 'Milieuzorg in de Vlaamse overheid'.

Milieuzorg maakt inherent deel uit van een duurzaam en maatschappelijk verantwoord ondernemerschap. In haar voorbeeldfunctie wil de Vlaamse overheid het minstens even goed doen als de doelgroepen op wie ze haar beleid richt. Sinds enkele jaren worden de thema's Energie en Mobiliteit in de kijker gezet. Dit gebeurt onder andere door middel van sensibiliserende acties zoals 'Afkicken' en 'Dikke-truiendag'.



Groene energie op en langs het kanaal

Kanaalwater wekt groene stroom op

De productie van groene energie is een recente ontwikkeling. Sedert enkele jaren functioneren er kleinere energiecentrales op het sluisencomplex van Wijnegem en op de sluisen van Bocholt en Lozen. Op dit ogenblik loopt de voorbereiding van de installatie van grote waterkrachtcentrales op al de sluisen van het Albertkanaal.

De sluis in Ham krijgt als eerste in Vlaanderen een waterkrachtcentrale. Deze pompinstallatie moet het Albertkanaal bevaarbaar houden in periodes van grote droogte. Dit project past in het integraal waterbeleid van Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare werken, Hilde Crevits.

Voor het versassen van schepen is er heel wat water nodig: bij elke versassing stroomt er een grote hoeveelheid water naar het lageregelegen kanaalpand. Om het waterpeil op de kanalen constant te houden moeten we de kanalen 'voeden' met nieuw aangevoerd water. Het water voor onze kanalen komt uit de Maas. Maar als het lange tijd niet regent, zoals in het voorjaar én najaar van 2011 het geval was, staat er te weinig water in de Maas om onze

kanalen op peil te houden. Als het waterpeil daalt worden diepgangbeperkingen ingevoerd die niet bevorderlijk zijn voor de binnenvaart. De pompinstallaties moeten ervoor zorgen dat we water van onder de sluis terug boven de sluis kunnen pompen. Door het terugpompen van water naar het hoger gelegen kanaalpand hebben we altijd voldoende water om schepen te versassen en blijft de vaardiepte gegarandeerd.

Er werd begonnen in Ham omdat dit sluisencomplex samen met dat van Olen (en Wijnegem) het meest gebruikte is.

De pompinstallaties zullen hun volledig rendement pas bereiken als alle complexen klaar zijn, waarschijnlijk in 2016. Als er voldoende water beschikbaar is, en er dus geen water moet worden teruggesloopt, zullen deze installaties functioneren als waterkrachtcentrales. Het stromende water zal dan reuzeturbinen aandrijven voor de productie van groene elektriciteit. Elke turbine kan groene stroom produceren voor een 1000-tal gezinnen.

De installatie op het sluisencomplex van Ham is momenteel in aanbouw en vertegenwoordigt een investering van 7,5 miljoen EUR. Deze installatie

zal in de tweede helft van 2012 operationeel zijn.

Aan de oever wordt een inham gemaakt, waarlangs het water het vijzelgebouw binnenkomt. In de kelder van het vijzelgebouw wordt een wateropvangbak voorzien. Deze bak is verbonden met het speciaal aangelegde omloopkanaal. Het waterniveau hierin is constant drie meter. De vijzels onttrekken hieruit het water en pompen het langs deze weg ook terug.

Na de werken worden vijzels nog getest en afgesteld. Daarna wordt gedurende één jaar de visvriendelijkheid van de vijzels getest.

Windturbines en zonne-energie

Langs de kanalen zijn er heel wat geschikte locaties voor de inplanting van windturbines. Dit heeft zowel te maken met de aanwezigheid van wind als met een geschikte ruimtelijke bestemming met weinig hinder voor de omgeving. nv De Scheepvaart bouwt en exploiteert zelf geen windturbines, maar geeft bedrijven concessies om op gronden van de vennootschap windturbines te bouwen. Dit geldt eveneens voor de oprichting van parken van zonnepanelen langs onze kanalen.



Bevorderen van de binnenvaart

De binnenvaart speelt een belangrijke rol in de verdere ontwikkeling van Vlaanderen als logistieke regio. Daarnaast is de binnenvaart uitermate belangrijk voor het waarborgen van de mobiliteit en de veiligheid op onze wegen. De binnenvaart vormt een zeer goed alternatief voor heel wat wegtransporten en laat zich uitstekend inpassen in multimodale concepten. nv De Scheepvaart neemt dan ook initiatieven om meer bedrijven te laten kennismaken met het vervoer via de kanalen en hen te overtuigen van de talrijke voordelen van de binnenvaart. Door te focussen op een duurzame mobiliteit werkt nv De Scheepvaart mee aan een systeem dat het milieu en de gezondheid van de huidige en toekomstige generaties niet schaadt. nv De Scheepvaart wil bedrijven en schippers ervan overtuigen om in het algemeen belang van de sector te denken, om verder te kijken dan het bedrijf. De binnenvaart moet zich in balans met de economie, het milieu en de sociale dimensie verder ontwikkelen.

4.1 Ondersteuning van de binnenvaart

Transportdeskundigen ten dienste van bedrijven

Bedrijven kunnen gratis een beroep doen op de diensten van een transportdeskundige. Dankzij samenwerkingsovereenkomsten tussen nv De Scheepvaart, Waterwegen & Zeekanaal NV, VOKA en UNIZO kunnen bedrijven hun materiaalstromen laten analyseren en de mogelijkheden van een modal shift naar de waterweg laten onderzoeken.

De transportdeskundigen beschikken over een ruime ervaring in transport en logistiek en geven bedrijven inzicht in de concrete voordelen van het vervoer via de waterweg. Samen met het bedrijf wordt gezocht naar de meest optimale omstandigheden om een modal shift uit te voeren. Het zoeken naar innovatieve concepten of het organiseren van proefvaarten kunnen daar deel van uitmaken.

Steun Intermodaal Vervoer

Met deze steunmaatregel wil de Vlaamse regering de modale verschuiving van het containervervoer naar de binnenvaart bevorderen. In 2008 werden overeenkomsten afgesloten met de terminaloperatoren voor de administratieve afhandeling van de subsidie van 17,50 euro per container. De maatregel trad in werking op 1 januari 2009 en liep nog tot 31 december 2011.

Steun palletvervoer

Gepalleteerde goederen kunnen ook via de waterweg worden vervoerd. De Vlaamse waterwegbeheerders investeerden de afgelopen jaren in onderzoek naar de haalbaarheid, technische mogelijkheden, betrouwbaarheid en kostprijs van dergelijk vervoer. Op het terrein werd, 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. De steunmaatregel werd door Europa goedgekeurd en is in werking sedert begin 2012.

Hoofdstuk 4 Bevorderen van de binnenvaart

Innovatieve transporten

Shipit

Hoofdstuk 4



Innovatieve transporten via de binnenvaart

De binnenvaart biedt meer mogelijkheden dan aanvankelijk werd gedacht. Steeds meer groeit de overtuiging dat bijna alle goederen over het water kunnen worden vervoerd, ook over relatief korte afstanden. Nieuwe overslagtechnieken, vervoersconcepten en productgroepen bewijzen dit. Belangrijke succesvoorwaarde is wel dat een bedrijf bereid moet zijn om haar logistieke keten te herdenken en beperkt te investeren in tijd, mensen en materiaal om tot een innovatieve oplossing te komen.

Overslag met vorkliften opent een nieuwe markt

Het pallettransport via de binnenvaart werd opgestart, soms nog met een gering voor- of natransport. Met een nieuwe steunmaatregel wil de Vlaamse overheid deze overslagtechniek alle kansen bieden. De techniek met vorkliften via het pallettransport opent nu op haar beurt nieuwe markten: die van het klein stukgoed. In 2010 werd de kaap van 100.000 ton gehaald en in 2011 zagen diverse uitbreidingen het licht.

Zuivere zink (25.000 ton) werd als test vervoerd van Overpelt naar Vlissingen en in 2012 start deze goederenstroom definitief ten belope van 120.000 ton per jaar. Alles wat op industriële wijze met een vorklift kan worden gemanipuleerd, kan nu ook via de binnenvaart.

De eenvoudige handling met vorkliften bracht een markt van industriële halfafgewerkte producten in het vizier. Zink kathodes kunnen nu ook moeiteloos op korte en op lange afstand via de binnenvaart worden vervoerd. Er werd een project opgezet om het potentieel van de binnenvaart voor deze gigantische volumes verder uit te testen.

Grote volumes

Ook in 2011 werden volumineuze stukken zoals geluidskeerwanden en betonnen vloerplaten via het water getransporteerd. Bij deze transporten werd gelijktijdig een nieuw concept in de praktijk toegepast: het gebruik van vooruitgeschoven depots voor grote werven. Grote volumes stukgoed (platen, wanden, prefabmateriaal,

dwarsliggers) worden naar een tijdelijk overslagplatform aan de waterweg gebracht en van daaruit over korte afstand naar de werf.

De voordelen zijn duidelijk: kostenreductie, minder stress, punctueler aanleveren. En niet te vergeten een sterke vermindering van de administratie. Het aantal vervoersopdrachten, vervoersdocumenten, administratieve transacties, boekingen en betalingen wordt 40 tot 50 maal verminderd.

Binnenvaart en ecologie

De binnenvaartrafiekeen zitten al meerdere jaren sterk in de lift. Steeds meer bedrijven ontdekken de voordelen van de binnenvaart als milieuvriendelijke en kostenefficiënte transportmodus. Ook bedrijven die een klimaatplan of een plan tot reductie van de CO₂-uitstoot opstellen, doen steeds meer een beroep op de binnenvaart om hun streefdoelen te realiseren.

Kaaimurenprogramma

Een belangrijk obstakel om de overstap naar de binnenvaart te maken is dikwijls het ontbreken van een geschikte kaaimuur. Via het PPS-kaaimurenprogramma neemt het Vlaamse Gewest 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 52 dossiers goedgekeurd. Van deze projecten zijn tot nu toe 32 kaaimuren in bedrijf, één project is in uitvoering en drie dossiers zijn aanbesteed.

In 2011 werden twee nieuwe aanvragen goedgekeurd. In totaal bedraagt het aandeel van nv De Scheepvaart in de gerealiseerde en aanbestede kaaimuren 30,8 miljoen euro.

Subsidieprogramma voor de installatie van AIS aan boord van binnenschepen

Automatic Identification System (AIS) verzendt allerlei gegevens van een schip en zorgt voor een veiliger en vlotter scheepvaartverkeer op de waterwegen. Voor de installatie van AIS kunnen de eigenaars van binnenvaartschepen rekenen op steun van de Vlaamse overheid. Het ziet er naar uit dat eind dit jaar nagenoeg de volledige binnenvaartvloot met AIS zal zijn uitgerust.

Met een AIS-systeem aan boord wordt een binnenschip op de waterweg 'zichtbaar'. Het systeem zendt automatisch gegevens door over de naam, de positie en de 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.

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 hebben in 2011 21 AIS-basisstations geïnstalleerd, 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.

Het Vlaamse steunprogramma stelt 1,57 miljoen euro ter beschikking. De aankoop en de installatie van AIS wordt voor 100 % gesubsidieerd, met een maximum van 2.100 euro. De waterwegbeheerders en Promotie Binnenvaart Vlaanderen staan in voor de administratieve afhandeling van de aanvragen en voor de uitbetaling van de subsidie.

Binnenvaartondernemers konden zich tot 31 december 2011 laten registreren om voor de steun in aanmerking te komen.

Voor 473 binnenschepen werd een aanvraag tot subsidie ingediend, waarvan 385 Belgische schepen. Mede door het feit dat meer dan 500 Belgische binnenvaartondernemers in het verleden al gebruikmaakten van een vergelijkbare Nederlandse steunmaatregel kan worden gesteld dat eind 2012 nagenoeg de volledige Belgische binnenvaartvloot over AIS zal beschikken. Eind 2011 waren al 267 subsidieaanvragen uitbetaald.

4.2 Een actief grondbeleid

De binnenvaart kan op bijna alle vlakken concurreren met de andere transportmodi: vervoerkosten, milieueffecten, maatschappelijke kosten (ongevallen, lawaaihinder, ruimtebeslag, ...), just-in-time leveringen, ... De voordelen van de binnenvaart komen het sterkst naar voor als bedrijven zich kunnen vestigen op de oever van een kanaal, zodat het natransport van goederen 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 industrieterreinen in Limburg en Antwerpen. Deze industrieterreinen worden in concessie gegeven aan bedrijven die voor de aan- en afvoer van grondstoffen en/of afgewerkte producten gebruikmaken van de binnenvaart. In 2011 werd 9 ha nieuwe industrieterreinen ontwikkeld.

Dat deze werkwijze tot zeer goede resultaten leidt bewijst de evolutie van de ladingen en lossingen op de oevers van de kanalen.

Concessie of vergunning?

nv De Scheepvaart geeft voornamelijk op twee manieren gronden in gebruik: enerzijds door middel van langdurige overeenkomsten, anderzijds via preciaire vergunningen. Preciaire vergunningen zijn jaarlijks verlengbaar. Een concessie wordt voor langere tijd gegeven. Als nv De Scheepvaart de gronden nodig heeft om de kanalen te beheren, dan wordt de preciaire vergunning niet verlengd. Er is een grote vraag naar watergebonden bedrijventerreinen. In 2011 werden zeven nieuwe concessies afgesloten met nieuwe gebruikers, voor een totale oppervlakte van 24 hectaren. Deze bedrijven engageren zich contractueel om een vastgelegde hoeveelheid goederen per jaar via de waterweg te transporteren.

Omdat er een voortdurend tekort is aan watergebonden bedrijventerreinen, doet nv De Scheepvaart inspanningen om het aanbod van dergelijke terreinen te verhogen. Hiervoor past de vennootschap verschillende mogelijkheden toe:

1. De aan- en verkoop van gronden

Wanneer zich opportuniteiten aanbieden, onderhandelt de vennootschap over de aankoop van watergebonden bedrijventerreinen. Niet-watergebonden gronden in beheer bij nv De Scheepvaart kunnen tegen marktconforme voorwaarden worden verkocht. nv De Scheepvaart beheert in totaal 3.750 ha gronden langs de waterwegen in de provincies Antwerpen en Limburg. Hiervan zijn er 850 ha bedrijventerreinen, verspreid over het grondgebied van 52 gemeenten.

2. Het uitoefenen van het voorkeprrecht

nv De Scheepvaart heeft in haar oprichtingsdecreet van 2 april 2004 de mogelijkheid gekregen om een voorkeprrecht 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 voorkeprrecht betaalt nv De Scheepvaart dezelfde prijs als het hoogste privébod. De markt bepaalt dus de prijs. In de loop van 2011 heeft nv De Scheepvaart 30,6 ha watergebonden terreinen aangekocht en werd 10,8 ha niet-watergebonden gronden verkocht.

4.3 Meer trafiek door doelgerichte samenwerking

Met het oog op de verbetering van de mobiliteit in Vlaanderen, maar ook ter versterking van de logistieke sector, kiest de Vlaamse regering resoluut voor de bevordering van de binnenvaart. In dit kader is een hele reeks acties gestart. Vele acties worden samen met andere partners uitgevoerd.

Vlaanderen in Actie

Met het project Vlaanderen in Actie wil de Vlaamse Regering ook op het vlak van mobiliteit en logistiek tot de topregio's behoren. Dit onder het motto 'Slimme draaischijf'. Een verbeterde mobiliteit in Vlaanderen en een sterkere logistieke sector veronderstellen dat de binnenvaart wordt gestimuleerd en meer ingezet wordt als vervoersmodus. Flanders Logistics vormt hierbij het koepelproject voor mobiliteit en logistiek.

Flanders Logistics omvat vier pijlers. Het Flanders Inland Shipping Network (FISN) is de pijler die de binnenvaart omvat. Het FISN zet in op het verder ontwikkelen van de binnenvaart en wil in overleg met de sector de logistieke troeven van de binnenvaart in Vlaanderen optimaal benutten. nv De Scheepvaart maakt actief deel uit van het FISN.





Hoofdstuk 5 nv De Scheepvaart

Hoofdstuk 5

nv De Scheepvaart

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. Bevoegde 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.

5.1 Beheer en beleid

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

De raad van bestuur (situatie 01/01/2012)

Stemgerechtigde leden:

Willy Claes, voorzitter
Leo Delcroix, ondervoorzitter
Gisèle Buelens
Leo Clinckers
Henry 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:

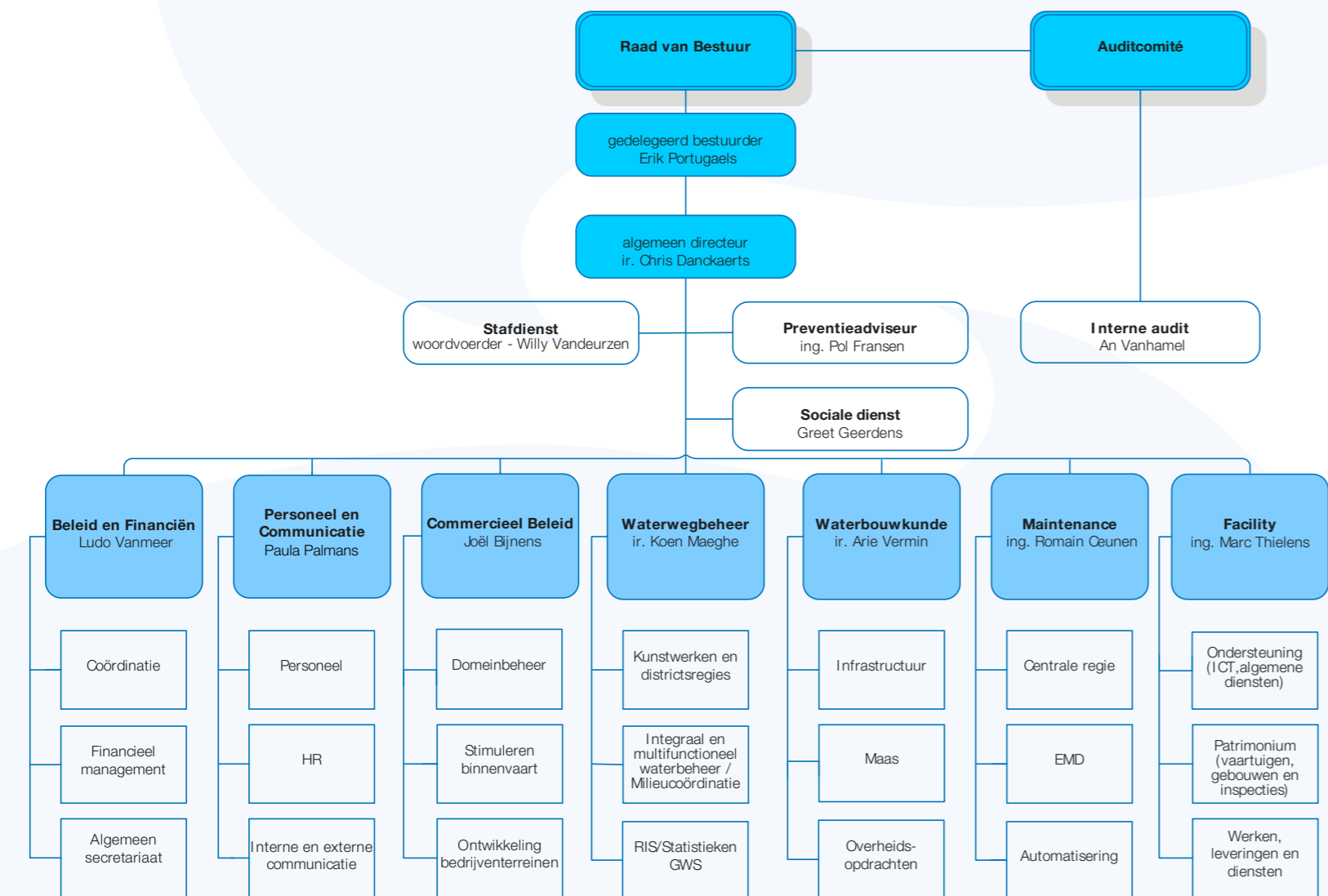
Dominique Van Hecke
Albert Vanhoof

Raadgever:

Chris Danckaerts

Secretaris:

Ludo Vanmeer



Organogram

Bij het uittekenen van de managementstructuur werd 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.

Dat kan in de eerste plaats door de juiste contouren vast te leggen om alle taken en processen zo adequaat mogelijk uit te voeren.

Beheersovereenkomst

Op 17 december 2010 werd 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 februari 2011 het ondernemingsplan voor het jaar 2011 goed.

Na een jaar van grote inzet van velen binnen en buiten het agentschap konden omzeggens alle actieplannen voor 2011 uitgevoerd worden. Binnen de beschikbare marges van personeel en middelen, en voor zover externe omstandigheden dit toelieten, konden alle doelstellingen uit het ondernemingsplan worden bereikt. De performantiemaatstaven werden zelfs veelal overschreden.



5.2 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 fundamentele die pas echt vorm en gestalte krijgen met geëngageerde medewerkers.

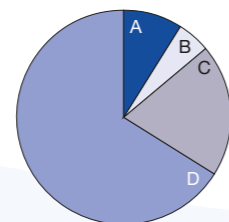
De juiste man of vrouw op de juiste plaats was de kerngedachte achter de interne herstructurering die in 2008 werd ingezet en later verder geconsolideerd in overleg met de vakorganisaties. Het personeelsplan omvat een grondige analyse van de personeelsbehoeften van de organisatie die een doelgerichte sturing van het personeelsbeleid moet toelaten. Het personeelsplan maakt geïntegreerde loopbaanmogelijkheden voor alle categorieën van personeelsleden mogelijk en vormt de basis voor een toekomstgericht loopbaanbeleid.

nv De Scheepvaart staat tijdens de komende jaren voor verschillende uitdagingen: het wegwerken van een aantal belangrijke knelpunten in het waterwegennet en het moderniseren van de infrastructuur vragen om aangepaste en herziene werkprocessen. De personeelsbehoefte zal wellicht verder toenemen door de verruimde taakstelling, nieuwe opdrachten en projecten. Het spanningsveld tussen personeelsbehoeften en personeelskosten zal alleen maar vergroten door de budgettaire krapte. Andere spanningsvelden op het vlak van HR- en personeelsbeleid zijn er onder meer tussen de aanwezige en gewenste competenties, tussen de opleidingsnoden- en wensen, tussen oudere en jongere generaties, tussen het algemeen en het individueel belang. Dit vraagt een langetermijnvisie gebaseerd op de strategische doelstellingen van nv De Scheepvaart. Het HRM 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.

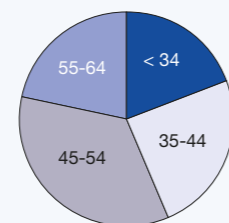
Een team personeelsleden gaande van ingenieurs, sluiswachters, onderhoudspersoneel, administratieve en commerciële medewerkers ijvert dagelijks voor de uitbouw van een klantgericht, daadkrachtig en efficiënt agentschap. Het aantal voltijds tewerkgestelde personeelsleden daalde in 2011 van 569 VTE naar 560,65. Het statutair personeel blijft ruimschoots in de meerderheid: op 31 december 2011 waren er 548 personeelsleden vast benoemd.

Wat betreft de kansengroepen legt nv De Scheepvaart volgende cijfers voor:

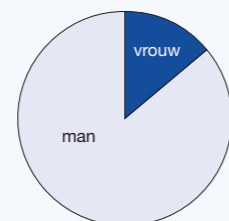
- Alloctonen 1 %
- Personen met arbeidshandicap 2,9 %
- Vrouwen op N-1 niveau 12,5 %
- Kortgeschoolden (niveau D) 65 %
- Ervaren werknemers (>45) 54 %



Per niveau	Aantal	Procent
A	55	9 %
B	33	5 %
C	118	20 %
D	384	66 %



Per leeftijdscategorie	Aantal	Procent
< 34	109	19 %
35-44	152	24 %
45-54	202	34 %
55-64	126	21 %



Mannen-vrouwen	Aantal	Procent
Vrouwen	82	14 %
Mannen	507	86 %

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 toegangskarten 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

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 2011 werd dit beleid verder uitgebouwd vanuit een positieve insteek die vertrouwen als uitgangspunt neemt en waarbij openheid als één van de kernwaarden van de vennootschap en het afleggen van verantwoording sleutelwoorden zijn.

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 vindt het dan ook belangrijk om de waarden waar ze achterstaat verder uit te dragen en systematisch in haar beleid te integreren, rekening houdend met de waarden en de regelgeving van de Vlaamse overheid.

Vorming en opleiding

Naast nieuwe personeelsbehoeften moet ook gewerkt worden aan nieuwe kennis en competenties van het personeel van nv De Scheepvaart. De doelstellingen uit de beheersovereenkomst zijn hierbij de leidraad om de operationele afdelingen te ondersteunen bij het behalen van de resultaatsverbintenissen, onder meer via een klant- en oplossingsgerichte en doelmatige dienstverlening, maar ook op het vlak van vorming.

Ook in 2011 werd de nodige aandacht besteed aan de opleidings- en ontwikkelingskansen van personeelsleden. In 2011 volgden 318 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 stimuleren.



Energiezuinig bouwen

Op woensdag 13 juli 2011 opende nv De Scheepvaart het nieuwe districtsgebouw in Genk. Geen moment te vroeg, want de oude gebouwen lieten heel wat te wensen over.

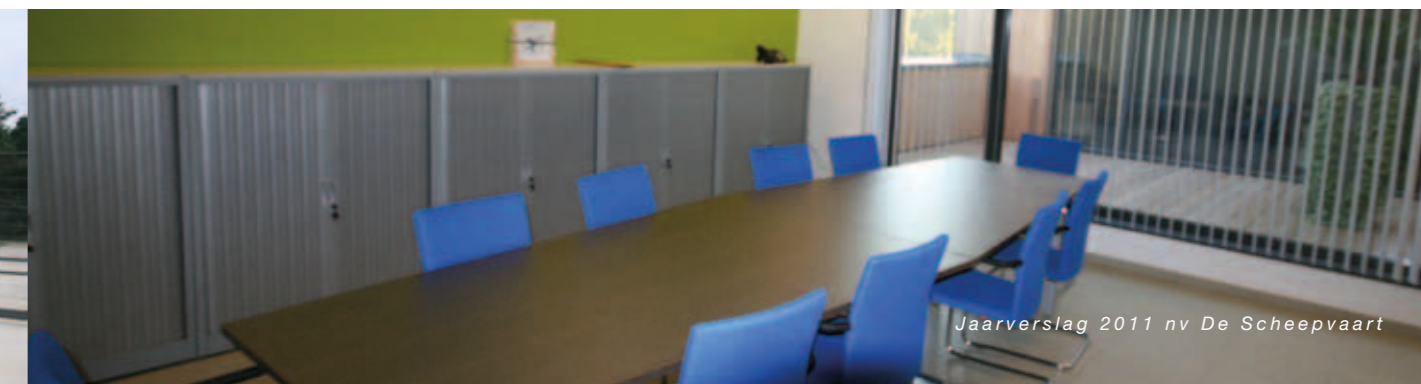
Het nieuwe districtsgebouw is een comfortabele en degelijke werkomgeving voor ongeveer 35 personeelsleden gaande van bedienden tot dijkwachters. Het gebouw is gelegen aan de Winterbeeklaan 47 in Genk, op een steenworp van het Albertkanaal, centraal in het eerste district. Het vormt de barrière tussen het industrieterrein, de omliggende woonaangelegenheden en de natuur van de

Maten. Door deze unieke locatie kreeg het gebouw ook een uniek hellend dak mee om deze drie zones met elkaar te verbinden. Op de op het zuiden gerichte dakhelling liggen zonnepanelen. De helling in de tegenovergestelde richting zorgt voor lichtinval in het gebouw.

In het districtsgebouw zijn twee verschillende compartimenten: het kantoorgedeelte en de ateliers. Het kantoorgedeelte van ongeveer 600m² bestaat naast de gewone kantoren ook uit een vergaderzaal, een refter met kitchenette en toiletten en kleedruimtes. Aan de publieke toegang ligt een parking met twee mindervalidenplaatsen.

Ook binnen is de gelijkvloerse verdieping aangepast aan mindervaliden. De ingang voor de arbeiders aan de westzijde sluit aan op een achterliggende parking. Deze beschikt over alle voorzieningen om elektrische wagens te laden. De personeelsingang geeft rechtstreeks uit op de kleed- en sanitaire ruimtes en de refters.

Het industriële gedeelte heeft een oppervlakte van ruim 1.000 m². Het is opgedeeld in een houtatelier, een staatelier en een grote opslagruimte. Er zijn ook magazijnen en een bureau voor de toezichter.



5.4 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 589 medewerkers. De werkingskosten bestaan in hoofdzaak uit uitgaven voor onderhoudsmaterialen en -materieel, energiekosten en kantoorkosten.

Ondanks de gunstige evolutie van de ontvangsten boekte nv De Scheepvaart in 2011 een verlies van 2.673.919,51 euro, vooral door een algemene stijging van de kosten.

De balans geeft een goed beeld van het vermogen van de vennootschap op 31 december 2011. 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 2011 werd hiervoor 54.687.000 euro aan nv De Scheepvaart toegekend.

Preventie en welzijn op het werk

De interne vertrouwenspersoon staat mee in voor het welzijnsbeleid, zij is het aanspreekpunt voor werknemers over ongewenste gedragingen op de werkplek en gaat in vertrouwen om met informatie die haar bereikt.

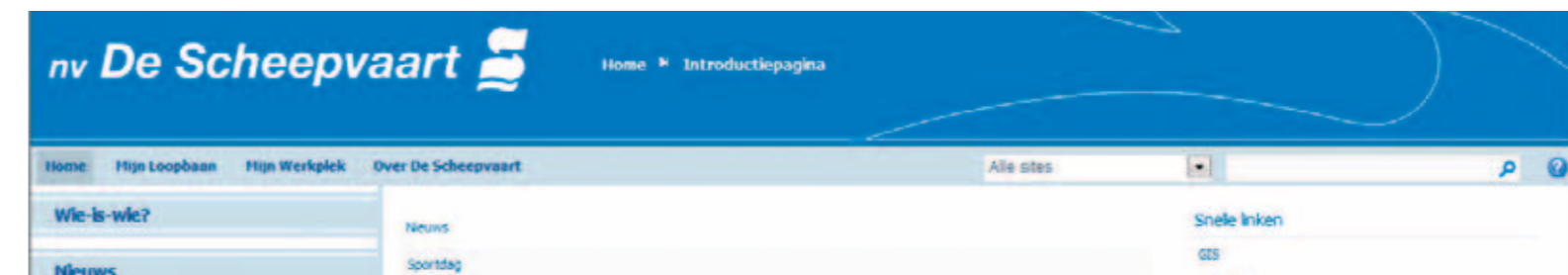
De interne dienst Preventie en Bescherming staat in voor het veiligheidsbeleid binnen de organisatie. De dienst stond in samenwerking met de vormingsverantwoordelijke in voor het onthaal van de nieuwkomers en de organisatie van een 'veiligheidstoer' voor het personeel van alle buitendiensten.

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

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 werd dit plan uitgebreid naar de zeven welzijnsdomeinen: arbeidsveiligheid, ergonomie, psychosociaal welzijn, arbeidsmilieu, arbeidshygiëne, arbeidsgeneeskunde en verfraaiing van de werkplaatsen werden mee opgenomen in het jaaractieplan en in het beleid voor preventie en welzijn op het werk.

Het jaaractieplan van 2011 kreeg het thema 'Oog voor Veiligheid'. 'OOG' staat hier voor Observatie, Omstandigheden en Gedrag staat. Om de daad bij het woord te voegen, werden er observaties gehouden.

Bij deze aangekondigde momenten neemt een leidinggevende de tijd om even mee te lopen met enkele van zijn medewerkers. Dit om een beter idee te krijgen van de manier van werken en de knelpunten, inzake veiligheid. Veiligheid op de werkvloer is zeer belangrijk, we moeten hier allemaal samen aan werken en er aandacht voor hebben, elke dag opnieuw.



Nieuwe intranet is live

nv De Scheepvaart nam in 2011 een nieuw intranet in gebruik. Onze organisatie had wel een intranet, maar dat werd niet zoveel gebruikt en liet op het vlak van gebruiksgemak toch heel wat te wensen over. Daarom werd vanuit de noden en wensen van de personeelsleden een nieuw digitaal platform gebouwd.

Met het nieuwe intranetportaal willen we het personeel beter informeren en de betrokkenheid bij onze organisatie stimuleren. Het nieuwe intranet is de standaard startpagina voor de medewerker van nv De Scheepvaart en dé plek waar de laatste nieuwtjes te vinden zijn. Door het gebruiksvriendelijke design zijn de toepassingen

makkelijk te hanteren door iedereen. Het nieuwe portaal ziet er niet alleen helemaal anders uit, het heeft ook heel wat voordelen ten opzichte van het oude intranet. Personeelsleden vinden hier bruikbare informatie voor hun werk, zoals nieuws, nuttige documenten, sjablonen, beleidsdocumenten, formulieren, enz. Natuurlijk vinden ze hier ook een 'wie is wie' en algemene informatie over nv De Scheepvaart.

De structuur is bepaald door de behoeften van de medewerkers van nv De Scheepvaart en niet door de structuur van de organisatie.

Met de rubriek 'nieuws' op de homepage wordt het intranet een efficiënt intern communicatiemiddel.

Het aantal losse informatieve e-mails wordt op die manier sterk beperkt.

Per afdeling kunnen een aantal auteurs en beheerders de inhoud up-to-date houden, zonder hiervoor over speciale informaticakennis te beschikken.

Dit is nog maar een eerste stap. In 2011 werd een studie uitgevoerd naar de behoefte van het personeel. Op basis van deze resultaten moet het intranet groeien naar een interactieve werkplek.



Hoofdstuk 5

nv De Scheepvaart

VASTE ACTIVA	2011	2010
I. OPRICHTINGSKOSTEN	-	380,52
- Kosten van oprichting	-	380,52
II. IMMATERIËLE VASTE ACTIVA	519.370,92	630.961,74
- Software	519.370,92	630.961,74
III. MATERIËLE VASTE ACTIVA	357.561.285,71	299.972.224,07
- Terreinen	29.840.401,60	29.746.827,22
- Gebouwen	4.799.787,37	1.608.229,06
- Werken van burgerlijke bouwkunde	291.079.551,77	254.077.794,93
- Installaties, machines en uitrusting voor exploitatie	896.744,84	947.822,83
- Meubilair en materieel	4.553.645,99	2.666.551,63
- Aanschaffing gebouw leasing	3.973.820,31	4.216.635,88
IV. FINANCIËLE VASTE ACTIVA	1.289.600,00	1.001.000,00
- Deelnemingen in ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat		
- Vlottende Activa	1.289.600,00	1.001.000,00
V. VORDERINGEN OP MEER DAN ÉÉN JAAR	478.040,00	-
- Overige vorderingen	478.040,00	-
VI. VOORRADEN	1.647.259,46	1.564.868,27
- Handelsgoederen	1.647.259,46	1.564.868,27
VII. VORDERINGEN OP TEN HOOGSTE ÉÉN JAAR	60.967.917,31	48.758.708,73
- Handelsvorderingen op ten hoogste één jaar	4.064.051,81	8.594.864,94
- Overige vorderingen	906.665,50	439.163,46
- Subsidie vorderingen	55.997.200,00	39.724.680,33
VIII. GELDBELEGGINGEN	-	-
IX. LIQUIDE MIDDELEN	84.862.380,89	73.314.481,01
- Kassagelden	37.340,69	23.622,97
- Rekening K.B.C.	84.825.040,20	73.290.858,04
X. OVERLOPENDE REKENINGEN	58.393,18	153.333,11
- Verkregen opbrengsten	13.969,39	100.000,00
- Over te dragen kosten	43.853,79	52.853,11
- Wachtrekening	570	480
TOTAAL	507.384.247,47	425.395.957,45

nv De Scheepvaart

PASSIVA	2011	2010
EIGEN VERMOGEN		
I. KAPITAAL	7.165.000,00	7.165.000,00
- Geplaatst kapitaal	7.165.000,00	7.165.000,00
II. UITGIFTEPREMIËS	-	-
III. HERWAARDERINGSMEERWAARDEN	-	-
IV. RESERVES	129.520,00	129.520,00
- Wettelijke reserve	129.520,00	129.520,00
V. OVERGEDRAGEN NETTO RESULTAAT	-6.306.671,15	-3.632.751,64
- Overgedragen verlies/winst	-6.306.671,15	-3.632.751,64
VI. DOTATIES, SUBSIDIES, TOELAGEN EN SOORTGELIJKE	346.308.453,43	291.391.442,09
- Kapitaalsubsidies werken burgerlijke bouwkunde	306.429.239,32	260.786.157,45
- Aangewende kapitaalsubsidies terreinen (grondfonds)	25.185.964,39	22.206.809,03
- Subsidies patrimoniale goederen	4.042.391,79	3.096.264,33
- Aangewende kapitaalsubsidies andere werken	10.650.857,93	5.302.211,28
VII. VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN	271.455,00	876.477,16
- Voorziening voor andere risico's en kosten	271.455,00	876.477,16
SCHULDEN		
VIII. SCHULDEN OP MEER DAN ÉÉN JAAR	5.394.531,67	5.571.674,47
- Ontvangen vooruitbetalingen	1.308.569,93	1.308.569,93
- Gerealiseerde ontvangsten grondbeheer	-	-
- Schulden leasing van onroerende goederen	4.085.961,74	4.263.104,54
IX. SCHULDEN OP TEN HOOGSTE ÉÉN JAAR	154.076.901,10	123.489.628,10
- Schulden op meer dan 1 jaar die binnen het jaar vervallen	177.142,80	168.810,06
- Handelsschulden op ten hoogste één jaar	18.404.083,90	13.823.346,44
- Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	3.506.110,40	3.454.467,23
- Overige schulden	32.635.882,47	41.346.327,58
- Rekeningen K.B.C. type uitgaven	99.353.681,53	64.696.676,79
X. OVERLOPENDE REKENINGEN	345.057,42	404.967,27
- Over te dragen opbrengsten	6.591,22	86.040,37
- Toe te rekenen kosten	338.466,20	318.926,90
TOTAAL[1]	507.384.247,47	425.395.957,45

Hoofdstuk 5

nv De Scheepvaart

RESULTATENBEREKENING	2011	2010
OPERATIONELE OPBRENGSTEN	41.267.266,32	41.223.239,78
- Lopende opbrengsten	39.672.618,31	39.970.116,26
- Andere operationele opbrengsten	1.594.648,01	1.253.123,52
OPERATIONELE KOSTEN	-55.351.981,04	-54.103.609,79
- Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	897.985,46	1.007.511,45
- Diensten en diverse goederen	8.394.206,20	10.319.333,40
- Personeelskosten	32.016.368,68	31.476.676,54
- Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, immateriële en materiële vaste activa	12.101.160,89	11.210.292,47
- Voorzieningen (toevoegingen, bestedingen en terugnemingen)	1.341.714,20	-123.263,68
- Inkomensoverdrachten	508.422,04	150.076,31
- Andere operationele kosten	92.123,57	62.983,30
OPERATIONEEL RESULTAAT	-14.084.714,72	-12.880.370,01
FINANCIËLE OPBRENGSTEN	11.828.868,80	13.385.292,88
- Opbrengsten uit vlottende activa	-72.280,33	-
- Diversen	42.803,81	2.417.815,98
- Kapitaalsubsidies	11.858.345,22	10.967.476,90
FINANCIËLE KOSTEN	-259.226,41	-2.656.407,41
- Rente, commissies en kosten verbonden aan schulden	234.664,28	241.928,21
- Bankkosten	1.950,87	1.824,93
- Diverse financiële kosten	22.611,26	2.412.654,27
FINANCIEEL RESULTAAT	11.569.642,39	10.728.885,47
UITZONDERLIJKE OPBRENGSTEN	19.409.692,09	16.050.486,52
- Terugnemingen van afschrijvingen	1.898,42	-
- Uitzonderlijke opbrengsten	3.451,74	381.704,53
- Andere uitzonderlijke opbrengsten	19.404.341,93	15.668.781,99
UITZONDERLIJKE KOSTEN	-19.568.539,27	-15.725.127,15
- Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen	1.898,42	-
- Uitzonderlijke kosten	145.985,03	78.228,62
- Andere uitzonderlijke kosten	19.420.655,82	15.646.898,53
UITZONDERLIJK RESULTAAT	-158.847,18	325.359,37
NETTO RESULTAAT VAN HET JAAR (VOOR BELASTINGEN)	-2.673.919,51	-1.826.125,17
NETTO RESULTAAT VAN HET JAAR (NA BELASTINGEN)	-2.673.919,51	-1.826.125,17
TE BESTEMMEN RESULTAAT VAN HET BOEKJAAR	-2.673.919,51	-1.826.125,17
- Overgedragen resultaat van vorige boekjaren	-3.632.751,64	-1.806.626,47
- Te verwerken winstsaldo	-6.306.671,15	-3.632.751,64
- Toevoeging aan reserves		
TE BESTEMMEN NETTO RESULTAAT VAN HET BOEKJAAR	-6.306.671,15	-3.632.751,64





Districtsgebouw - Genk



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.

verantwoordelijke uitgever

Erik Portugaels, gedelegeerd bestuurder

redactie

dienst Communicatie
communicatie@descheepvaart.be

lay-out

Impuls - www.impulscommunicatie.be

foto's

nv De Scheepvaart

nv **De Scheepvaart** 

Havenstraat 44 | 3500 Hasselt
tel. 011 29 84 00 | fax 011 22 12 77
info@descheepvaart.be

www.descheepvaart.be