



jaarverslag 2010

nv **De Scheepvaart** 



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 de dienst Communicatie op 011 29 84 00 of via communicatie@descheepvaart.be

verantwoordelijke uitgever

Erik Portugaels, gedelegeerd bestuurder

lay-out

www.impuls-reclame.be

foto's

nv De Scheepvaart

wettelijk depotnummer

D/2011/12.546/2

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

voorwoord

De binnenvaart blijft een sterke vervoersmodus, dat bewijzen de trafiekcijfers. Het watergebonden transport herstelde zich razendsnel na de crisis met in 2010 opnieuw topcijfers. Het containervervoer brak alle records. De gunstige conjunctuur vertaalt zich ook voor het eerste kwartaal van 2011 opnieuw in zeer gunstige trafiekcijfers.

Steeds meer bedrijven zoeken naar werkbare alternatieven voor het dichtslibben-de wegvervoer en ontdekken de mogelijkheden van de waterweg voor hun goederenstromen. Als waterwegbeheerder is het één van onze kerntaken om bedrijven en sectoren de weg te wijzen naar de binnenvaart en hen te ondersteunen bij de realisatie van een modal shift.

Toch blijven de opportuniteiten van de binnenvaart als volwaardige transportmodus vandaag nog vaak verborgen. Te vaak wordt nog gedacht dat binnenvaart onwerkbaar, traag en moeilijk is. Niets is minder waar. Steeds meer groeit de overtuiging dat bijna alle goederen over het water kunnen worden vervoerd, ook over relatief korte afstanden. Nieuwe overslagtechnieken en vervoersconcepten bewijzen dat de sceptici ongelijk hebben.

Verwacht wordt dat de binnenvaart ook tijdens de komende jaren blijft groeien. Daarom investeert nv De Scheepvaart in het onderhoud en de uitbouw van een toekomstgerichte en innovatieve infrastructuur: bruggen, sluisen, pompinstallaties, watergebonden bedrijventerreinen, informatie- en communicatietechnologie, ...

De binnenvaart schakelt in hoog tempo over op nieuwe technieken en technologieën. Schippers consulteren alle actuele informatie over hun vaarroute op elektronische vaarkaarten, vragen hun vaarvergunning online, wisselen elektronisch gegevens uit, ... Deze toepassingen kaderen in een Europese richtlijn voor een uniforme informatie-uitwisseling tussen binnenvaartondernemers, waterwegbeheerders en transportorganisatoren. Dit moet leiden tot een efficiëntere verkeersbegeleiding op het water en een optimalere capaciteitsbenutting van de kanalen en sluisen. Ook de Europese Commissie blijft zich voluit achter de binnenvaart zetten.

Er is nog ruimte voor toename van de trafiek op het kanalenet van nv De Scheepvaart. Om de verdere groei van de binnenvaart ook in de toekomst

vlot te blijven verwerken, zijn investeringen in de uitbouw van de capaciteit van de infrastructuur evenwel noodzakelijk.

Duurzame investeringen in de infrastructuur dragen jaar na jaar bij tot onze ambitie om tegen 2020 de doorvaarthoogte onder alle bruggen over het Albertkanaal op 9,10 meter te brengen. De beslissing van de Vlaamse regering om de verhoging van de bruggen tussen Antwerpen en Meerhout ook op te nemen in het Masterplan 2020 Antwerpen, onderstreept het strategisch belang van dit project. Ondanks de meer beperkte investeringskredieten werden in 2010 heel wat infrastructuurprojecten afgewerkt en nieuwe opgestart. Ook op de Kempense kanalen zullen via kleine, doch zeer gerichte ingrepen belangrijke capaciteitswinsten worden geboekt.

De Vlaamse overheid zet haar inspanningen verder om het gebruik van binnenvaart te stimuleren en te faciliteren. Het PPS-kaaimurenprogramma is een schot in de roos en verlengd tot 2016. Deze regeling geeft ondernemingen de kans om laagdrempelig toegang te krijgen tot de waterweg. De mix tussen gedeelde financiering gekoppeld aan een overslagengagement werkt uitstekend.

Een efficiënt grondbeheer zorgt ervoor dat meer bedrijven zich vestigen op de oevers van de kanalen. De vraag naar watergebonden terreinen blijft groot in het werkingsgebied van nv De Scheepvaart. De afbakening en inrichting van nieuwe bedrijventerreinen binnen het Economisch Netwerk Albertkanaal vordert volgens plan en wordt ook in de volgende jaren verdergezet. In 2010 werden 52 hectaren nieuwe bedrijventerreinen operationeel.

De binnenvaartsector is een boeiend samenspel van een zeer divers aantal partners uit de privé en de overheid. Als waterwegbeheerder werken we elk dag met onze ploeg van gemotiveerde en ervaren medewerkers aan het welzijn van onze sector. Onze dank gaat dan ook uit naar alle collega's van nv De Scheepvaart en iedereen die elke dag opnieuw bijdraagt tot de realisatie van deze schitterende projecten.

Erik Portugaels
Gedelegeerd bestuurder

Willy Claes
Voorzitter



inleiding

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

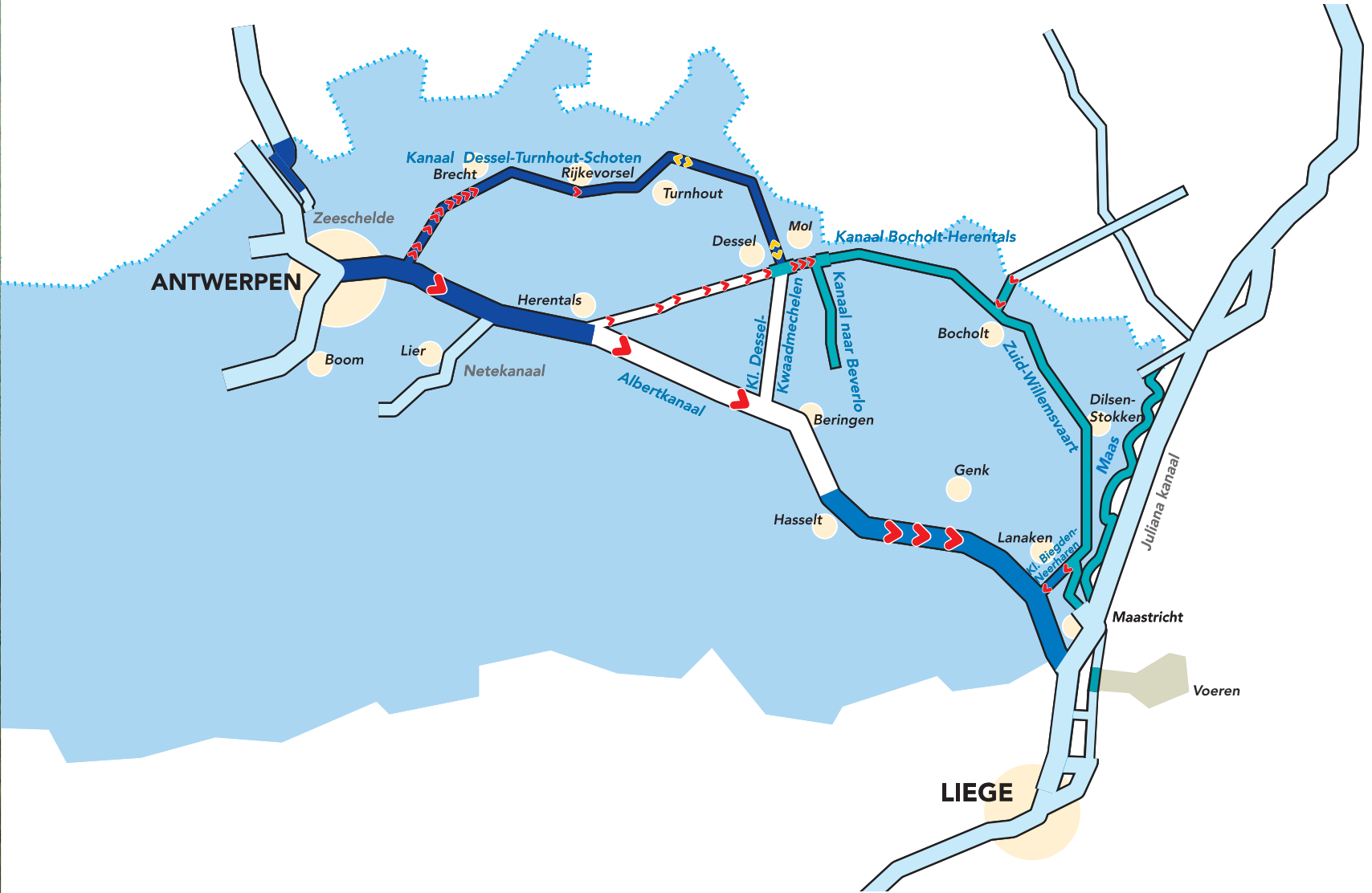
nv De Scheepvaart staat in voor een duurzaam, dynamisch en commercieel beheer van waterwegen en watergebonden gronden. Daartoe investeert nv De Scheepvaart voortdurend in de realisatie van nieuwe en het onderhouden van de bestaande infrastructuur en staat ze in voor een klantgerichte, kwaliteitsvolle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





Werkingsgebied

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: Winegem, 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 Briegden-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.



An aerial photograph of a barge canal. A large barge, the 'ODESSA ANTWERPEN' (number 6003729), is moving through the canal, carrying a load of colorful shipping containers. The canal is bordered by concrete walls and has several tall, thin light poles along the left bank. In the background, a bridge spans across the canal, and other boats are visible in the distance. The scene is set in a well-maintained urban or industrial area.

hoofdstuk 1 watergebonden transport

hoofdstuk 1

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. Containers maken de binnenvaart interessant voor alle bedrijven. De spectaculaire toename van het aantal vervoerde containers op 15 jaar tijd, bewijst dit. De daling van het binnenvaartvervoer in het crisisjaar 2009 werd in 2010 nagenoeg volledig goedgemaakt.

1.1 Goederenvervoer

Stijging in alle productgroepen

De vervoerde tonnage via het Albertkanaal en de Kempense kanalen bedroeg in 2010 ruim 38,5 miljoen ton. Dit is een stijging van 15,5 % ten aanzien van 2009. Het vervoer van containers noteert met nagenoeg 370.000 containers een historisch record. Hiermee evenaart nv De Scheepvaart de topcijfers van twee jaar geleden en is het crisisjaar 2009 volledig vergeten.

In vergelijking met 2009 werd in 2010 een sterke stijging van de trafiek in alle productgroepen genoteerd. Deze stijging komt het sterkst tot uiting in de ertsen (bijna een verdubbeling), de meststoffen (plus 40 %) en de landbouwproducten (plus 32 %).

Belangrijk is ook dat er steeds meer goederen worden geladen en gelost op de oevers van de kanalen. Meer dan 60 % van de goederen die worden vervoerd, zijn bestemd voor of komen van bedrijven op de oevers van de kanalen.

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.

Containers op recordniveau

Het aantal vervoerde containers (uitgedrukt in TEU: 20 voet containers) steeg in 2010 met bijna 17 % tot 369.664 TEU. Dit is het hoogste jaarcijfer ooit voor het waterwegennet van nv De Scheepvaart.

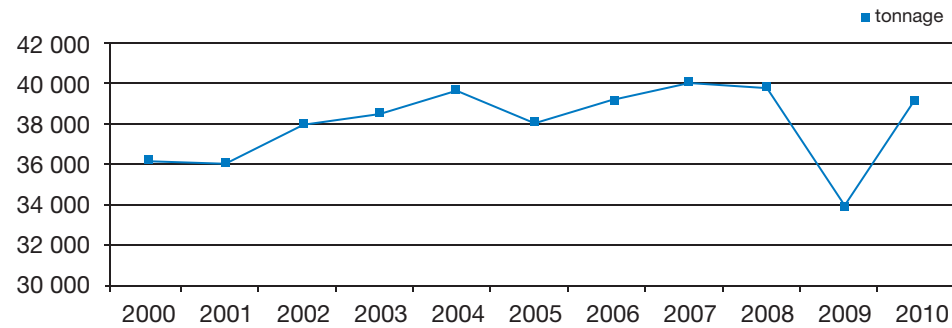
hoofdstuk 1

watergebonden transport

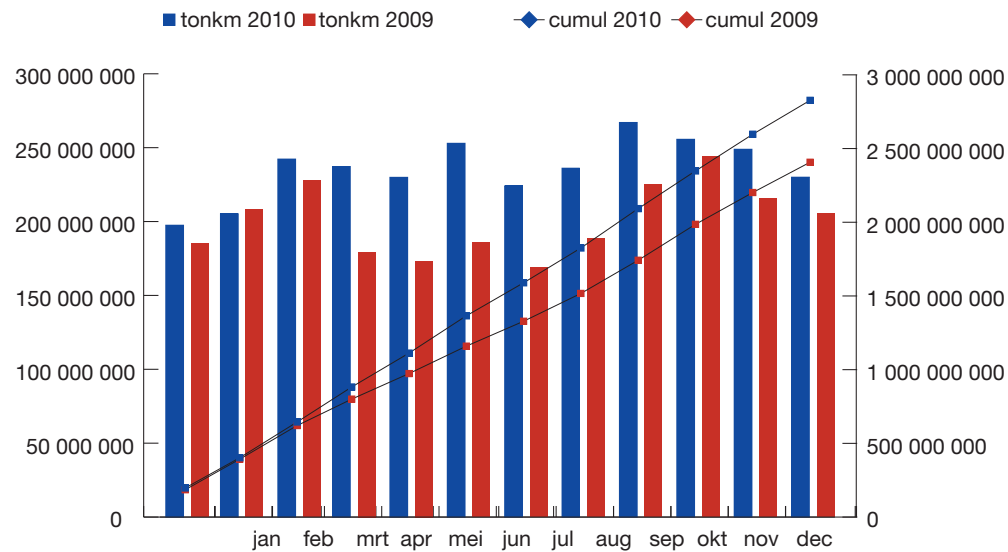
1.2 Trafiekcijfers 2010

Evolutie van het goederenverkeer (2000 - 2010) (x 1.000 ton)

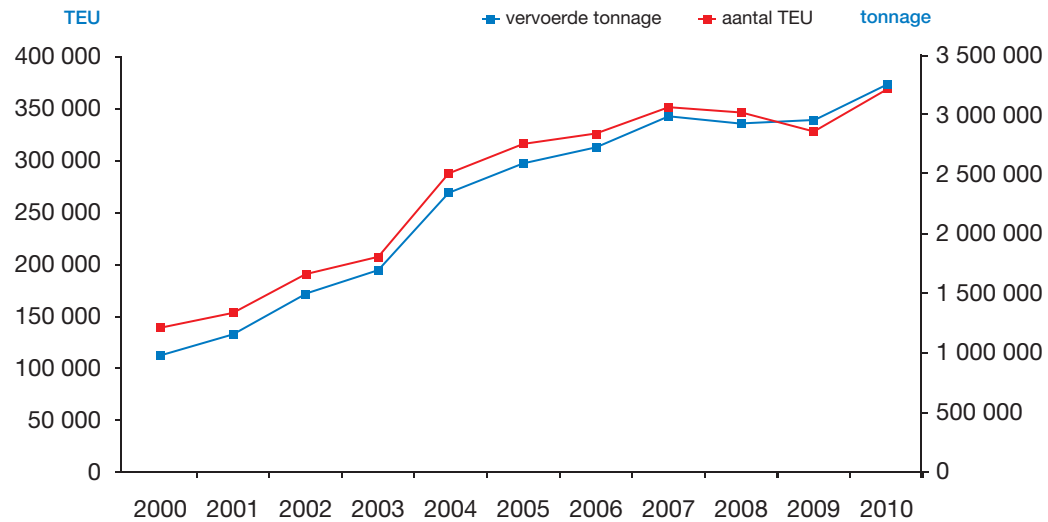
Tonnage



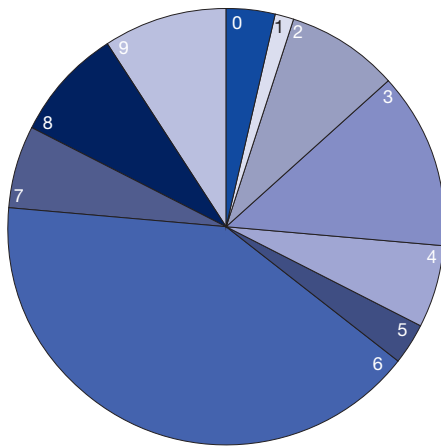
Tonkilometer



Evolutie van de containertrafiek: vervoerde tonnages & TEU (2000 - 2009)

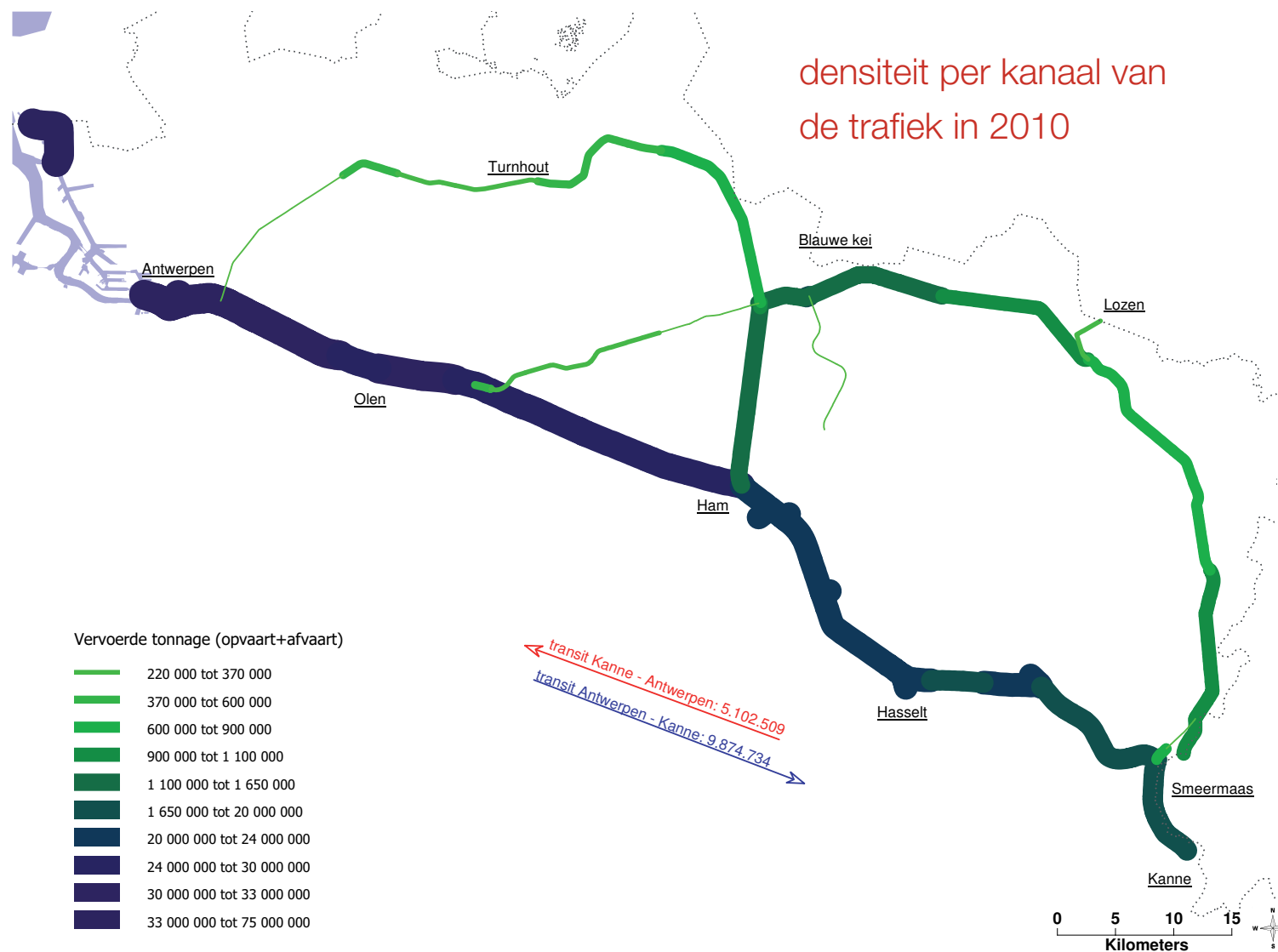


Verdeling van het goederenverkeer per klasse (2010)



goederenklasse	ton	%
0. Landbouwproducten	1.489.316	3,86 %
1. Voedingswaren en veevoeders	483.462	1,25 %
2. Vaste brandstoffen	3.214.912	8,33 %
3. Petroleumproducten	5.047.598	13,08 %
4. Ertsen	2.319.414	6,01 %
5. Metaalproducten	1.212.986	3,14 %
6. Delfstoffen en bouwmaterialen	15.801.410	40,93 %
7. Meststoffen	2.358.773	6,11 %
8. Nijverheidsproducten	3.223.814	8,35 %
9. Allerhande goederen	3.452.731	8,94 %
TOTAAL	38.604.416	100 %

hoofdstuk 1 watergebonden transport



Groeipectieven voor 2011

Als het economisch herstel zich doorzet in 2011, verwacht nv De Scheepvaart een verdere groei van de trafiek. Deze toename komt voornamelijk van bedrijven die zich vestigen op watergebonden bedrijventerreinen en die voor de aan- en afvoer van goederen en producten een beroep doen op de binnenvaart. De realisatie van nieuwe watergebonden bedrijventerreinen

en de bouw van geplande kaaimuren zullen voor bijkomende trafiek zorgen. In 2010 werden 52 ha nieuwe bedrijventerreinen ontwikkeld voor watergebonden industrie.

In 2011 worden nog drie nieuwe kaaimuren afgewerkt en drie kaaimuren zullen worden aanbesteed. nv De Scheepvaart zal ook 18 ha

nieuwe bedrijventerreinen bedrijfsklaar maken.

Er is nog ruimte voor toename van de trafiek op het kanalennet van nv De Scheepvaart. Om de verdere groei van de binnenvaart ook in de toekomst vlot te blijven verwerken, zijn investeringen in de uitbouw van de capaciteit van de infrastructuur evenwel noodzakelijk.





hoofdstuk 2
investeren in een kwaliteitsvolle en
betrouwbare infrastructuur

hoofdstuk 2

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 sluizen en bruggen, vernieuwing en verhoging van bruggen over het Albertkanaal, een capaciteitsuitbreiding van de sluizen 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 infrastructuurknelpunten en missing links.

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

De verbreding van het vak Wijnegem-Antwerpen

Het kanaalvak tussen Wijnegem en Antwerpen wordt aangepast tot een klasse Vlb-bevaarbaarheid (bevaarbaar tot 10.000 ton). Dit vergt investeringen in de verbreding en verdieping van het kanaal en aanpassing van de oevers. In 2010 is verder gewerkt aan de bouw van de wachthaven in Wijnegem. De modernisering van het Albertkanaal op de rechteroever tussen de brug van de Houtlaan en het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten werd gestart. De bouw van een nieuwe oeververdediging op de linkeroever afwaarts de Houtlaanbrug in Wijnegem werd aanbesteed. Ook het milieu-effectenrapport (MER) voor de verbreding van het Albertkanaal tussen Wijnegem en Antwerpen is goedgekeurd.

hoofdstuk 2

investeren in een kwaliteitsvolle en betrouwbare infrastructuur

De verhoging van de bruggen over het Albertkanaal

Het Albertkanaal behoort tot het Europees hoofdvaarwegennet. In dit kader werd afgesproken dat de doorvaarthoogte onder de bruggen op deze kanalen minimum 9,10 meter moet bedragen. Dit maakt het varen met vier lagen containers en omvangrijke constructies mogelijk en vergroot de mogelijkheden voor kustschepen en grote vaartuigen om verder het binnenland in te varen.

Over het Albertkanaal liggen er 63 bruggen. Op het einde van 2010:

- hebben 14 bruggen al een doorvaarthoogte van 9,10 meter;
- moeten 34 bruggen nog worden herbouwd;
- kunnen 15 bruggen op de gewenste hoogte worden gebracht door ze op te vijzelen of aan te passen.

Streefdoel van nv De Scheepvaart is om uiterlijk in 2020 alle bruggen op de gewenste hoogte te hebben. De beslissing van de Vlaamse Regering in september 2010 om de verhoging van de bruggen tussen Antwerpen en Meerhout als bijkomend project op te nemen in het Masterplan 2020 Antwerpen onderstreept het strategisch belang van dit project. De Vlaamse Regering besliste tevens om de herbouw van de bruggen van Merksem, Deurne-Bal, Hoogmolenbrug en de voetgangersbrug van de Kruiningenstraat op te dragen aan nv De Scheepvaart.

In 2010 werd de nieuwe brug in de Noorderlaan over het Albertkanaal voltooid. De projecten voor de herbouw van de bruggen in Vroenhoven en Grobbendonk werden verder gezet. De herbouw van de bruggen Oelegem I en Briegden werd aanbesteed. De studies voor de herbouw van de bruggen van Viersel, Olen-Hoogbuul en Ham-Zwartenhoek werden uitbesteed.

De capaciteitsverhoging van het Albertkanaal

De capaciteit van een kanaal hangt af van verschillende factoren:

- de sluiscapaciteit (de grootte van de sluizen en aantal sluizen);
- de bedieningstijden van de sluizen;
- 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 sluizencomplexen op het Albertkanaal uit te breiden. Het is immers zaak om tijdig op mogelijke capaciteitsknelpunten in te spelen. De capaciteitsstudie voor het Albertkanaal werd in 2010 afgerond en toonde aan dat zich voor Wijnegem een uitbreiding van de capaciteit aandient. De resultaten van het onderzoek zullen de basis vormen voor een beleidsbeslissing terzake.

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

De maatschappelijke kosten-batenanalyse voor dit project is afgerond in 2010. Na een ministeriële beslissing zal in 2011 worden gestart met de vereiste MER-studie.

Naast deze strategische projecten werden in 2010 volgende investeringen in infrastructuur gedaan in het kader van de automatisatie van bruggen en sluizen, 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 nadert haar voltooiing.

Inrichting van watergebonden bedrijventerreinen:

- de bouw van het viaduct voor de ontsluiting van het industrieterrein in Beverdonk is afgerond;
- de kaaimuur VMS in Overpelt is in gebruik genomen;
- het kaaiplateau voor Resilux in Zutendaal is afgewerkt;
- de kaaimuren in het Groot Dok van Merksem zijn gemoderniseerd.

Voor de recreatieve vaart is de aanleg (en herstelling) van functionele fietsroutes langs onze kanalen aanbesteed. Voor de stad Dilsen-Stokkem is een ontwerp gemaakt voor een toeristische aanlegsteiger op de site 'Tivoli' langs de Zuid-Willemsvaart.

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 sluiscomplex in Ham gestart. Ook werden in het kader van het oeverherstel op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten fauna-uitstapplaatsen gebouwd.

Europa steunt de binnenvaart in Vlaanderen

Vlaanderen beschikt over een dicht netwerk van 1.056 km waterwegen, dat wordt beheerd door nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV. Het is aangesloten op de Vlaamse zeehavens, op de waterwegen van het Waalse Gewest en van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en op de belangrijke netwerken van Nederland en Frankrijk. Als centrale regio in West-Europa zijn logistiek en transport de twee belangrijkste economische sectoren voor Vlaanderen. Deze centrale ligging schept heel wat opportuniteiten, maar zorgt in toenemende mate ook voor mobiliteitsproblemen.

Daarom promoot de Vlaamse overheid de binnenvaart als toekomstgericht, kostenefficiënt en milieuvriendelijk alternatief voor het goederentransport via de weg. En zit hiermee duidelijk op dezelfde golflengte als Europa.

nv De Scheepvaart werkt actief mee aan Europese projecten zoals **INLANAV** en **Watertruck** om de binnenvaart te promoten.

- **Watertruck** wil het vrachtvervoer over kleine binnenwateren verder ontwikkelen en optimaliseren door de introductie van een nieuw navigatieconcept bestaan-

de uit een duwboot en aangepaste duwbakken. Zo wordt een efficiënt en flexibel model van vervoer op de weg toegepast op de binnenvaart. De twee voornaamste kenmerken en voordelen ten opzichte van de traditionele binnenvaart met gemotoriseerde binnenschepen zijn:

- geen accommodaties meer aan boord van de innovatieve kleine duwboot,
- en de ontkoppeling van laden/lossen van de navigatie.

Het Watertruck-concept wil afrekenen met de grootste bedreigingen van de huidige traditionele binnenvaart:

- de snelle verdwijning van kleine binnenschepen aan de aanbodzijde in de vervoermarkt,
- en het gebrek aan arbeidskrachten voor binnenvaart op kleine waterwegen.

- **INLANAV** (Innovative Inland Navigation) ondersteunt het transport via kleine waterwegen. Het doel is het optimaliseren en het stimuleren van het gebruik van de kleine waterwegen in Noordwest-Europa door middel van 3 acties:

- 1) Het aantonen dat gekoppelde schepen ook nieuwe marktsegmenten, met name palletten en big bags, kunnen bedienen.
- 2) Het ontwikkelen van 'volgende generatie' Water-slagconcepten met nadruk op technologische innovaties, het gebruik van nieuwe materialen en nieuwe logistieke concepten.
- 3) Het harmoniseren van bemanningsregels om de internationale exploitatie van gekoppelde schepen te faciliteren.

INLANAV biedt logistieke oplossingen en schaalvoordelen voor verladers. Het innovatieve idee achter INLANAV is de uitrusting van gekoppelde schepen met een kraan die het autonoom laden en lossen van geünitiseerde ladingen mogelijk maakt. Dit concept biedt oplossingen aan verladers om hun transporten op een milieuvriendelijke en kostenefficiënte wijze te organiseren.

Europese steunmaatregelen in het kader van EFRO en het Trans European Transport Network (TEN-T) dragen bij tot de realisatie van het verhogen van de Bruggen van Oelegem I en Briegden over het Albertkanaal en de ontwikkeling van watergebonden industrieterreinen.

hoofdstuk 2

investeren in een kwaliteitsvolle en betrouwbare infrastructuur

2.2 Onderhoud en vervanging van infrastructuur

Het onderhoud van de bestaande infrastructuur, om een vlot en veilig scheepvaartverkeer te kunnen garanderen, is een kernopdracht van de vennootschap. De onderhoudswerken aan het patrimonium gebeuren enerzijds in eigen regie en anderzijds door aannemers.

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

- 372 km waterwegen waarvan 47 km Gemeenschappelijke Maas;
- 45 sluizen en 172 bruggen, waaronder 24 ophaalbruggen;
- 220 kaaimuren;
- 94 km aanlegplaatsen (wachtplaatsen);
- meer dan 500 km jaagpaden;
- 66 functionele gebouwen (bedieningsgebouwen, magazijnen, kantoren, werkhuizen ...);
- 123 woningen.

Naast het onderhoud moet er ook ingegrepen worden bij calamiteiten aan de sluizen en beweegbare bruggen om de hinder voor het scheepvaartverkeer en/of wegverkeer te vermijden of zo kort mogelijk te houden. Door de snelle interventies van het personeel van de afdeling Maintenance bleef de overlast en de stremming telkens beperkt.

Volgende onderhouds- en herstellingswerken werden in eigen regie uitgevoerd:

Algemeen

- het spuiten van beton om de oevers te beschermen tegen verwerking;
- in hoofdzaak betonherstellingen van een 25-tal bruggen;
- het herstellen van oevers en kaaimuren naar aanleiding van averij en slijtage;
- het vervangen van wrijfhout aan de kaaimuren en oevers.

Albertkanaal

- het herstellen van een losgekomen betonmoot onder de waterlijn tussen de noorder- en middensluis in Ham;
- de heraanleg van de instroomconstructie van de Tappelbeek in Zandhoven;
- het herstellen van sluisdeuren in Ham en Olen;
- het stabiliseren van de sluiswanden van de middensluis in Hasselt en de duwvaartsluis in Ham;
- de ombouw van de volledige elektro-hydraulische installatie aan brug en sluis 1 in Rijkevorsel;
- het plaatsen van een AIS-walstation in Olen als communicatie- en navigatiemiddel tussen wal en schip.

Kanaal Briegden-Neerharen

- een volledige revisie met droogzetten van de sluis van Lanaken.

Kanaal Bocholt-Herentals

- een volledige revisie met droogzetten en vervangen van de afwaartse deuren van de tweetrapsluis van sluis 3 in Mol.

Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten

- het plaatsen van een nieuw brugval brug 7 in Rijkevorsel.

Voor bijzondere onderhoudswerken doet nv De Scheepvaart beroep op aannemers. In 2010 werden onder meer de volgende projecten uitbesteed:

Algemeen

- het structureel onderhoud en de modernisering van de duwvaartsluizen;
- het structureel onderhoud van de oeververdediging langs diverse kanalen;
- het uitvoeren van onderhoudsbaggerwerken en bestorting van onderwaterbodems;
- het herstellen en behandelen van betonnen en metalen damplanken;
- het structureel onderhoud van jaagpaden en andere wegenis;
- de renovatie van sluiswachterswoningen.

Albertkanaal

- de modernisering van de elektromechanische uitrusting van de 2.000 ton-sluizen;
- de herstelling van de geleidewerken in Ham.

Schelde-Rijnkanaal

- de herstelling van de taludbekleding van de oevers.

Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten

- de renovatie van brug 15 in Schoten;
- de herstelling van ophaalbrug 6 in Beerse.

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.

Verder overleg met de lokale besturen zal in 2011 uitwijzen welke zones effectief ingericht zullen worden als ligplaats voor langdurig verblijf.

hoofdstuk 2

investeren in een kwaliteitsvolle en betrouwbare infrastructuur

2.3 Inspectie van de infrastructuur

2.3.1 Inspecteren van bruggen

Het inspecteren en het onderhouden van de bruggen over de kanalen vormt een belangrijke opdracht voor nv De Scheepvaart. Elke brug wordt minstens om de drie jaar grondig gecontroleerd. Door een regelmatige en systematische controle wordt slijtage en schade in een vroeg stadium vastgesteld. Dit beperkt de herstellingskosten en garandeert de veiligheid voor alle gebruikers. De herstellingswerken gebeuren deels door eigen personeelsleden, deels door aannemers.

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

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.

In 2010 werden er 64 bruginspecties uitgevoerd.

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 2010 werd, na voltooiing van de inspectiecyclus, de KI herberekend. Voor de vaste bruggen stijgt de KI van 186,22 naar 190,62. Voor de beweegbare bruggen stijgt de KI van 253,30 naar 265,60.

Deze positieve resultaten kwamen tot stand door de gezamenlijke inspanningen van de inspectiediensten van de afdeling Facility en van de afdelingen Waterwegbeheer en Maintenance.

2.3.2 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 2010 werden 30 km oevers in ophoging gecontroleerd.

2.3.3 Inspecteren van de kanaalbodem

Ook de kanaalbodem wordt regelmatig geïnspecteerd. Zo zijn in 2010 het onderwaterprofiel op het Albertkanaal tussen de bruggen van Grobbendonk en Viersel en de onderwaterbodem in de zone brug Beringen - brug Paal-Tervant hersteld. Er zijn enkele dringende reparaties uitgevoerd aan laad/losplaatsen in Meerhout en Grobbendonk. Ook de steeds terugkerende ondieptes aan de geleidewerken van de sluis in Wijnegem zijn weggewerkt.

2.4 Monitoring

Waterstanden

De waterpeilen van het kanalenet 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.

River Information Services

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. 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 werkt in overleg met Waterwegen en Zeekanaal NV de Europese richtlijn voor zijn waterwegennetwerk volledig uit en ontwikkelde in 2010 de volgende diensten:

- Digitale vaarkaarten voor het Albertkanaal, de Schelde-Rijnverbinding, het kanaal Dessel-Kwaadmechelen en de Zuid-Willemsvaart werden opgemeten en via de website gratis ter beschikking gesteld. Hiermee wordt volledig voldaan aan de Europese verplichting op dit vlak.
- Een nieuw systeem voor de eenmalige aanmelding en eenmalige betaling

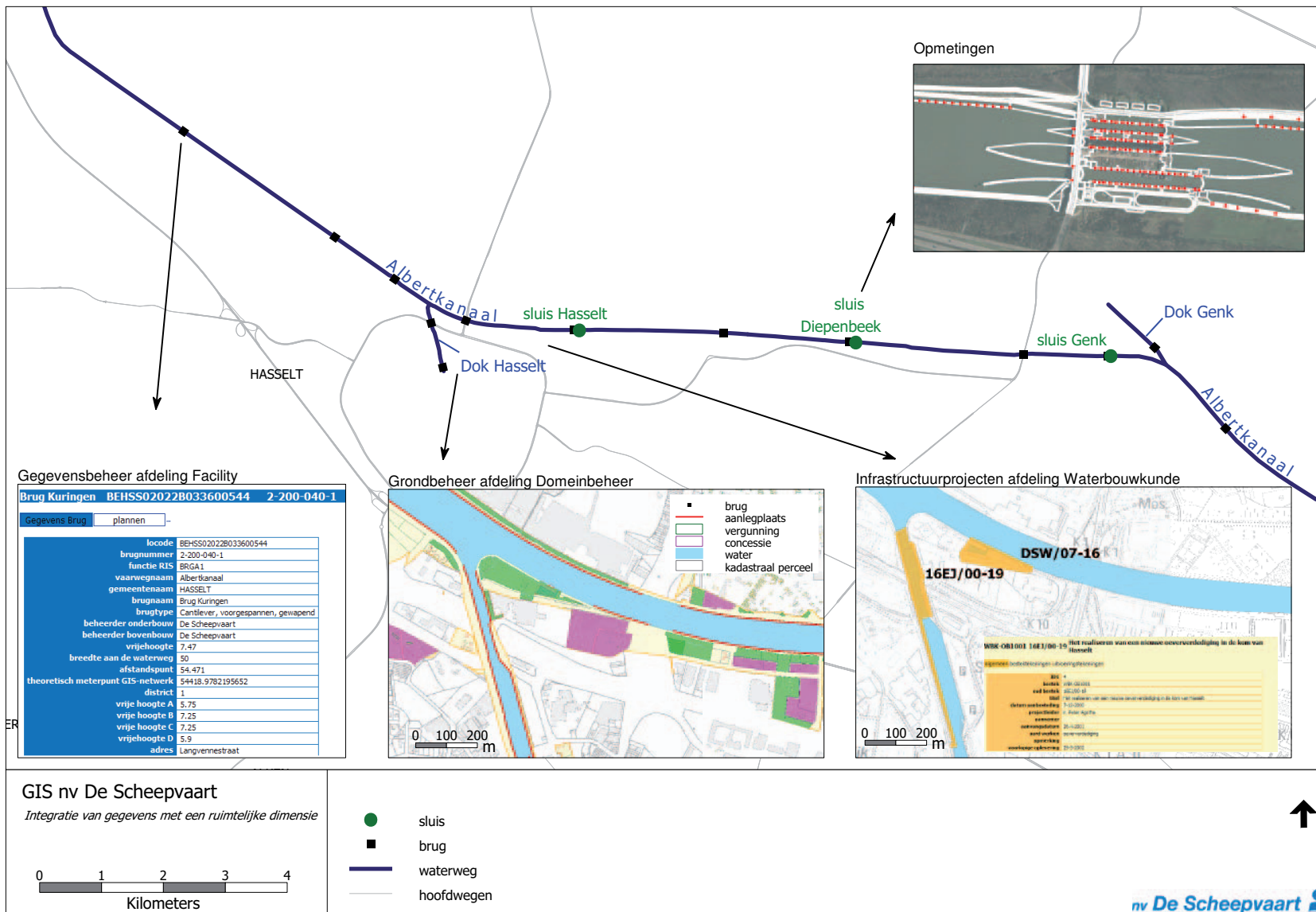
van scheepvaartrechten voor beroepsscheepvaart werd grondig voorbereid. Dit systeem wordt in het voorjaar van 2011 operationeel.

- De berichten aan de schipperij worden sinds mei 2010 conform de nieuwe Europese standaarden opgesteld en verspreid. Deze berichten zijn via een webapplicatie toegankelijk voor alle geïnteresseerden. De applicatie biedt de berichten in 24 talen aan (<http://nts.flaris.be>).
- De voorbereidingen werden getroffen die het invoeren van Automatic Identification System (AIS) mogelijk maken. AIS is een systeem, waarbij (zoals bij vliegtuigen) schepen zichzelf continu elektronisch kenbaar maken door het uitzenden van een code. De werken voor de plaatsing van de walbasisstations voor het ontvangen en uitzenden van de signalen werden aanbesteed. Om de implementatie van AIS in de binnenvaart te faciliteren is een Vlaamse steunmaatregel uitgewerkt die het mogelijk maakt de aanschaf en installatie van AIS-transponders op binnenschepen voor 100 % te subsidiëren. De maatregel kent zijn uitwerking in 2011 en 2012.
- nv De Scheepvaart beschikt sinds 2010 over een geïnformatiseerd communicatie- en meldingssysteem CalRIS. CalRIS ondersteunt de uitvoering van het intern draaiboek, dat de procedures en verantwoordelijkheden vastlegt bij de afhandeling van calamiteiten. Deze applicatie werd ontwikkeld in samenwerking met RIS-Evergem van Waterwegen en Zeekanaal NV. In beide RIS-centra is dezelfde applicatie actief. Bij uitval in één RIS-centrum kan het andere RIS-centrum onmiddellijk alle taken overnemen.



hoofdstuk 2

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.



A large coil of thick, grey rope is the central focus, resting on a wooden pallet. The rope is coiled in a neat, circular pattern. In the background, a concrete bridge structure with multiple support pillars spans across a body of water. The scene is set outdoors, with trees and streetlights visible in the distance. The lighting suggests a bright, sunny day.

hoofdstuk 3
integraal waterbeleid

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 vrijetijdsbesteding. 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.

Voor 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 sluizen 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.

In 2010 werd beslist om prioritair werk te maken van de verbetering van de aanlegmogelijkheden voor de pleziervaart in sluizen en van de wachtinfrastuctuur aan sluizen 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 sluizen en beweegbare bruggen om het in- en uitstappen met de boten gemakkelijker en veiliger te maken. De bestaande infrastructuur aan de sluizen van het kanaal Bocholt-Herentals werden beter bewegwijzerd en de aanleg van nieuwe in- en uitstapplaatsen tussen Rijkevorsel en Schoten is begonnen.

hoofdstuk 3

integraal waterbeleid

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. Tijdens het afgelopen werkingsjaar investeerde nv De Scheepvaart 2,25 miljoen euro in het onderhoud van de jaagpaden. In 2010 werden over een afstand van 20 km nieuwe jaagpaden aangelegd of bestaande verhardingen van jaagpaden grondig hersteld langs het Albertkanaal, het kanaal naar Beverlo, de Zuid-Willemsvaart, het kanaal Bocholt-Herentals en het kanaal Briegden-Neerharen. 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 voorzag 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 2010 stelde nv De Scheepvaart voor 305 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 2010 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 duizend kubieke meter 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 zullen daarom pompinstallaties worden 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 zal een verbinding worden 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 sluizen van Ham en Olen. Later komen de andere sluizen aan de beurt. Het project moet volledig operationeel zijn in 2016.

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 op en 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.

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.

Hiervoor werd in 2010 een in- en uitlaatconstructie gebouwd in de zomerdijk van de westelijke plas van Negenoord. In de zuidelijke sector loopt de uitvoering

van de Vlaamse Boertienlocaties in het kader van het Nederlandse Grensmaasproject (gefinancierd door Nederland). Tijdens het hoogwaterseizoen van 2010-2011 (achtste hoogste golf van de laatste 100 jaar) bewezen de reeds uitgevoerde werken hun nut en zorgden ze voor een aanzienlijke waterstandsaling.

In de herfst 2010 zijn de rivierverruimende ingrepen in Bichterweerd en Kogge Greend (Dilsen-Stokkem) gestart. Deze duren tot 2012.



hoofdstuk 3

integraal waterbeleid

nv De Scheepvaart streeft in het kader van het project 'Zonder is gezonder' stapsgewijs naar een nulgebruik van chemische bestrijdingsmiddelen. De vennootschap maakt actief werk van een ecologisch maai-beheer, conform de goedgekeurde bermbeheerplannen. Zo worden de maaidata aangepast aan de vegetatie, het maaisel wordt onmiddellijk geruimd en gecomposteerd en er worden geen pesticiden gebruikt.

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 'Ik Kyoto' en 'Dikke-truiendag'.

Groene energie op en langs het kanaal

Waterkrachtcentrales

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 zes waterkrachtcentrales zullen voldoende elektriciteit produceren voor

10.000 gezinnen. Verwacht wordt dat de nieuwe installaties vooral als energiecentrale zullen functioneren, maar ook hun nut zullen bewijzen in droogteperiodes.

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 bestem-

ming 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. nv De Scheepvaart heeft recent ook enkele terreinen in vergunning gegeven voor de oprichting van parken van zonnepanelen langs het Albertkanaal.





hoofdstuk 4
bevorderen van de binnenvaart

hoofdstuk 4

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, 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 loopt 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 de 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.

Innovaties in de binnenvaart

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. 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, en LME zink 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.

Stefan Gielen (Nyrstar Belgium): "Reeds in het begin van de haalbaarheidsstudie werd

duidelijk dat wanneer we onze interne logistiek optimaal afstemmen op de binnenvaart we de rendabiliteit van ons binnenvaartproject nog verder kunnen verhogen."

Vooruitgeschoven depots voor grote bouwwerven, bevoorraad via de binnenvaart

In 2010 werden ook 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 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.

Patrick Bijmens (Bymaco BVBA): "Schepen hebben geen last van de file, continue aanlevering van onze producten op de werf is cruciaal. Vanuit Grobbendonk elke 30 minuten een vrachtwagen op de werf welke Antwerpen en Brussel moeten passeren is een onmogelijke zaak."

Een open blik op de diverse materiaalstromen in onze regio, leidt tot de conclusie dat er nóg meer potentieel in de binnenvaart zit dan eerst vooropgesteld.

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 35 kaaimuren in bedrijf, 2 projecten zijn in uitvoering en 2 dossiers zijn aanbevestigd. In 2010 werden twee nieuwe aanvragen goedgekeurd. In totaal bedraagt het aandeel van nv De Scheepvaart in de gerealiseerde en aanbestelde kaaimuren 31,7 miljoen euro.

Steunmaatregel Kleine Schepen

Vlaanderen beschikt als één van de weinige regio's in Europa over een fijnmazig infrastructuurnetwerk voor de binnenvaart. nv De Scheepvaart wenst de functie van de Kempense Kanalen voor de beroepsvaart verder uit te bouwen. Dit sluit aan bij de strategische doelstelling van het Flanders Inland Shipping Network (FISN) om het gebruik van kleinere waterwegen te optimaliseren.

Eén van de maatregelen is de steun voor de modernisering van kleine binnenschepen om hun bedrijfszekerheid en inzetbaarheid te vrijwaren. In 2010 kende nv De Scheepvaart 400.000 euro steun toe voor de modernisering van kleine schepen, dit in uitvoering van een beslissing van minister Crevits in het kader van het FISN. Hiermee konden 37 schippers investeren in de uitrusting van hun schip om de bedrijfszekerheid, de veiligheid, het nautisch comfort en de ecologische prestaties te verbeteren.

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. 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 2010 werd 52 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 2010 werden zeven nieuwe concessies afgesloten met nieuwe gebruikers, voor een totale oppervlakte van zeven hectaren. Deze bedrijven engageren zich contractueel om een vastgelegde hoeveelheid goederen per jaar via de waterweg te transporteren.

hoofdstuk 4

bevorderen van de binnenvaart

Economisch Netwerk Albertkanaal

In het kader van het commercieel grondbeleid werkt de vennootschap ook mee aan het ENA, het Economisch Netwerk Albertkanaal. De Vlaamse overheid wil in de onmiddellijke omgeving van het Albertkanaal de vestigingsmogelijkheden voor watergebonden bedrijven verhogen.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) van 1997 erkende het grote belang van het Albertkanaal en de E313 voor de verdere ruimtelijk-economische ontwikkeling van Vlaanderen en selecteerde het ENA en de E313 als een economisch knooppunt op Vlaams niveau. De aanwezigheid van het water, de weg en het spoor zorgen voor een vlotte toelevering en distributie van goederen. Bovendien is er in dit gebied al een sterk industrieel weefsel aanwezig. Verouderde of niet goed ontwikkelde terreinen kunnen door herstructurering of inbreiding opnieuw aantrekkelijk worden gemaakt. Daarnaast is er ook nog ruimte beschikbaar om nieuwe en goed gelegen bedrijventerreinen aan te leggen en voor bijkomende infrastructuur van spoorwegen en pijpleidingen.

Deze troeven maken dat de omgeving rond het Albertkanaal bij uitstek geschikt is voor het voorzien van regionale bedrijventerreinen. Het RSV wees op het belang om het Albertkanaal als een ruimtelijk samenhangend netwerk te beschouwen en om de inspanningen over de hele lengte van het Albertkanaal te coördineren op gewestelijk niveau.

Op 23 april 2004 zette de Vlaamse regering het licht op groen voor de concrete uitwerking van de acties van het Economisch Netwerk Albertkanaal. Hiervoor werd het Coördinatieplatform voor het Economisch Netwerk Albertkanaal (C-ENA) opgericht. Dit Coördinatieplatform zorgt ervoor dat de acties voor de uitwerking van het economisch netwerk effectief gerealiseerd worden. De kabinetten van de bevoegde ministers, hun administraties, de provincies Antwerpen en Limburg, de gewestelijke ontwikkelingsmaatschappijen van Antwerpen en Limburg, nv De Scheepvaart, de intercommunales IOK en IGEAN, de Vlaamse Landmaatschappij en de NMBS zijn in dit platform vertegenwoordigd.

In totaal worden een zestigtal acties uitgevoerd. Deze zijn onder te verdelen in: het bestemmen van nieuwe bedrijventerreinen, het herontwikkelen en beter benutten van bestaande bedrijventerreinen, aanleg van infrastructuur en een aantal acties in verband met op te maken studies of beleidsmaatregelen.

De acties waarbij

nv De Scheepvaart betrokken is:

- 1 Lanaken-Lanaken (RUP goedgekeurd)
- 2 Lanaken-Lanaekerveld (RUP goedgekeurd)
- 3 Genk-Zuid-Oost (bijkomend onderzoek/globale plan-MER ENA)
- 4 Genk-Zuid-Ebema (globale plan-MER ENA)

- 5 Genk-Zuid-Kaatsbeek (uitgevoerd)
- 6 Genk-Zuid-West (RUP stopgezet/plan-MER)
- 7 Genk-Zuid-Termien (plan-MER)
- 8 Zolder-Lummen-Dossche (in uitvoering)
- 9 Zolder-Lummen-Zuid (bijkomend onderzoek/globale plan-MER ENA)
- 10 Insteekhaven-Lummen (bijkomend onderzoek/globale plan-MER)
- 11 Ham-Zwartenhoek (RUP in eindfase)
- 12 Hezemeerheide (uitgevoerd)
- 13 Heirenbroek (RUP goedgekeurd)
- 14 Beverdonk (in uitvoering)
- 15 Zwaaiikom-Ranst (bijkomend onderzoek/globale plan-MER ENA)

De uitwerking, besluitvorming, planning en ontwikkeling van nieuwe regionale watergebonden bedrijventerreinen neemt veel tijd in beslag omwille van wettelijke verplichtingen. Dit werkt helaas vertragend op de beschikbaarheid van bouwrijpe watergebonden bedrijvenparken. Het zal wellicht nog verscheidene jaren duren vooraleer alle stappen doorlopen zijn.

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 voorkeurecht

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

In de loop van 2010 heeft nv De Scheepvaart 14 watergebonden terreinen aangekocht met een oppervlakte van 8,2 ha en 51 niet-watergebonden gronden verkocht met een oppervlakte van 32 ha.

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 kiest de Vlaamse regering er resoluut voor om ook op het vlak van mobiliteit en logistiek in 2020 tot de topregio's in Europa te 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. In 2010 werden binnen het FISN afspraken gemaakt over de ondersteuning en de implementatie van AIS in de binnenvaart en over de verdere uitbouw van wacht- en rustplaatsen langs de waterwegen.


hoofdstuk 4

bevorderen van de binnenvaart

nv De Scheepvaart is een actieve partner in verschillende samenwerkingsverbanden:

- **Logistieke Poort Antwerpen** moet de provincie Antwerpen op een duurzame wijze verder ontwikkelen als logistieke topregio die in staat is om toegevoegde waarde en werkgelegenheid te creëren. In een partnerschap met Waterwegen en Zeekanaal NV, POM-Antwerpen en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen werd eind 2008 een overzicht van de logistieke hotspots in Antwerpen gepubliceerd. Daarnaast is nv De Scheepvaart lid van Antwerpen Logistiek.
- Onder de koepel van de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg fungeert het **Logistiek Platform Limburg** als het overleg- en ontwikkelingsplatform voor de logistieke sector in de provincie Limburg. Het Logistiek Platform is een ledenorganisatie van logistieke en verladerbedrijven, kenniscentra en overheden. Het platform staat ook in voor de uitvoering van het doorbraakscenario in de studie Logistieke Poort Limburg. nv De Scheepvaart is lid van het Logistiek Platform.
- **Extended Gateway Vlaanderen:** dankzij haar centrale ligging, haar gateways en dicht multimodaal transportnetwerk is Vlaanderen een toplocatie voor de vestiging van logistieke bedrijven. Om ook in de toekomst deze positie te blijven bekleden, is er een geïntegreerd beleid noodzakelijk. nv De Scheepvaart participeert daarom inhoudelijk en financieel aan de studie Logistieke Poort Antwerpen en Limburg. Het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) maakte een synthese van alle provinciale studies met Vlaamse hotspots. Dit document wordt ingebracht in 'Vlaanderen in Actie'.
- **Mobility Center Genk:** op een bedrijventerrein van 25 ha langs het Albertkanaal participeert nv De Scheepvaart samen met de groep EWALS en LRM in het 'Mobility Center Genk-Zuid'.





hoofdstuk 5
nv de scheepvaart

hoofdstuk 5

nv de scheepvaart

Het agentschap werd in 2004 bij decreet opgericht als naamloze vennootschap van publiek recht waarvan de aandelen volledig in handen zijn van het Vlaamse Gewest. nv De Scheepvaart ressorteert binnen de Vlaamse overheid onder het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Bevoegd minister is Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken. nv De Scheepvaart wordt geleid door een raad van bestuur en een algemene directie die het dagelijks bestuur op zich neemt.

Historiek

1928	oprichting van de Dienst der Scheepvaart – Office de la Navigation om de scheepvaart tussen Antwerpen en Luik te verzekeren
1930	start van de aanleg van het Albertkanaal
1939	ingebruikname van het Albertkanaal
vanaf 1968	verbreding van het kanaal en uitbouw van nieuwe sluzencomplexen
1976	opsplitsing in twee instellingen: Dienst voor de Scheepvaart (Hasselt) en Office de la Navigation (Luik)
2004	oprichting van nv De Scheepvaart met een verruimde missie

5.1 Beheer en beleid

De raad van bestuur (situatie 01/01/2011)

Stemgerechtigde leden:

Willy Claes, voorzitter
Leo Delcroix, ondervoorzitter
Gisèle Buelens
Leo Clinckers
Henny De Baets
Marleen Evenepoel
Paul Kumpen
Erik Portugaels
Annette Stulens
Joeri Tielemans
Guy Vermesen
Erika Verstrepen
Frank Vols

Niet-stemgerechtigde leden:

Dieter Bohrmann
Eddy Bruyninckx
Guido Hermans

Vlaamse regeringsafgevaardigden:

Dominique Van Hecke
Albert Vanhoof

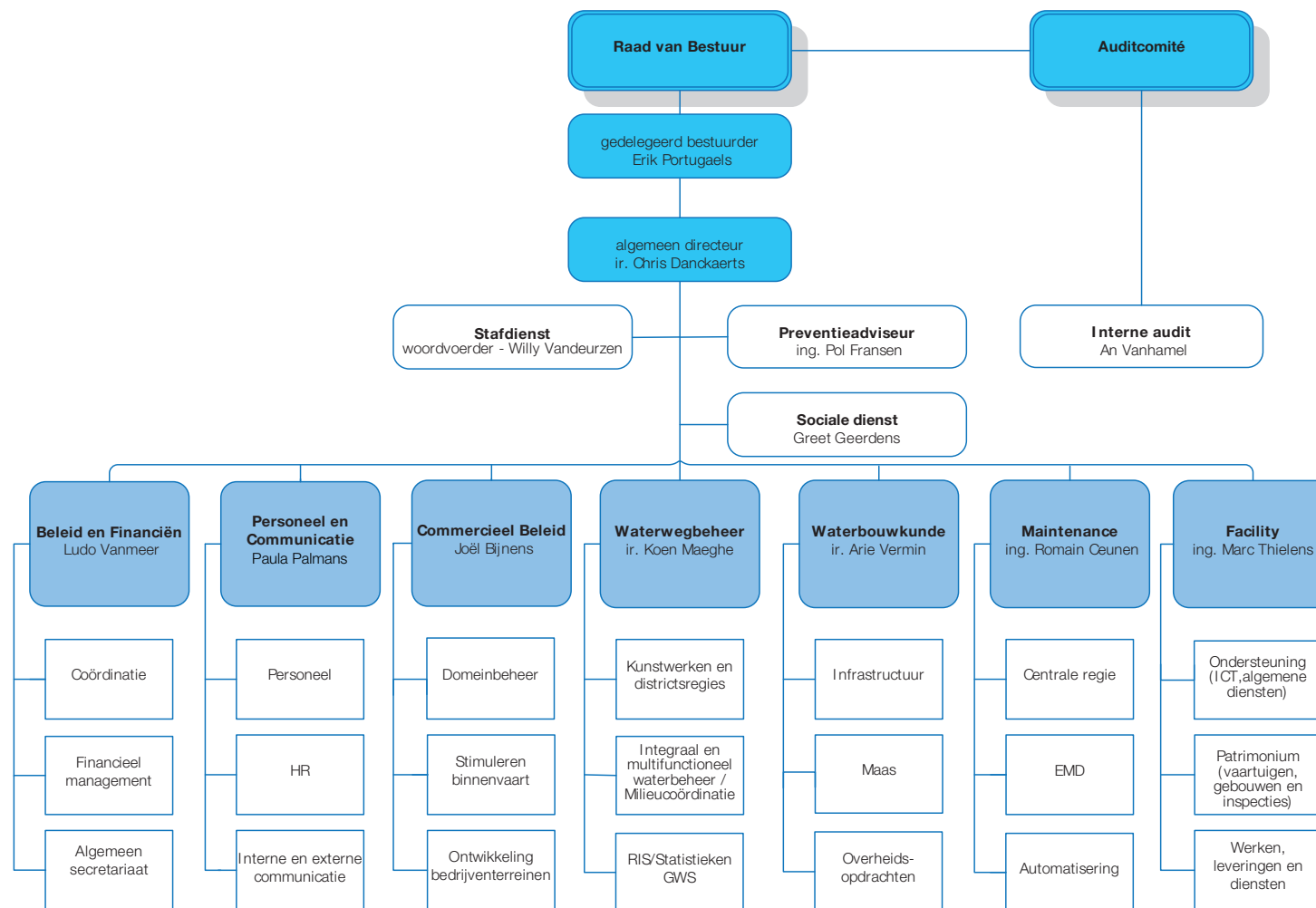
Raadgever:

Chris Danckaerts

Secretaris:

Ludo Vanmeer

hoofdstuk 5 nv de scheepvaart



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

De opdrachten van nv De Scheepvaart werden in 1996 geformaliseerd in een beheersovereenkomst tussen het agentschap en de Vlaamse regering. Bondig samengevat legt de beheersovereenkomst voor de duur van de regeerperiode de strategische en operationele doelstellingen vast. Deze doelstellingen of engagementen vinden hun vertaling in operationele projecten en taken met meetbare prestatie maatstaven. Het ondernemingsplan 2010 geeft hier een concrete invulling aan.

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 objectieven. De doelstellingen werden bereikt en soms zelfs overschreden.

De 4 performantiemaatstaven die als beoordelingscriteria voor de uitvoering van de beheersovereenkomst primeren, werden in 2010 behaald:

1. Het aantal uren stremmingen door elektromechanische defecten aan sluizen en bruggen bedroeg in 2010 0,016 % van de totale bedienings-tijd, wat lager is dan de vooropgestelde norm van 0,1 %.
2. De realisatiegraad van voorziene werken bedroeg 84,6 %, wat dus meer is dan de vooropgestelde norm van 80 %.
3. De totale oppervlakte verhuurde watergebonden terreinen steeg in 2010 met 70.456 m². Hiermee wordt de performantiemaatstaf van 20.000 m² twintigvoudig overschreden.

4. In 100 % van de gevallen is binnen de 30 kalenderdagen een reactie vertrokken op de aanvraag voor een vergunning (maatstaf is 95 %).

In de loop van 2010 is een nieuwe beheersovereenkomst voor de periode 2011-2015 onderhandeld met de Vlaamse regering. Deze werd op 17 december 2010 goedgekeurd. Inhoudelijk zet deze nieuwe beheersovereenkomst de taakstelling van nv De Scheepvaart en de wederzijdse engagementen grotendeels verder.

nv De Scheepvaart engageert zich, 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 transport-behoefte;
- 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.

5.2 HR & Personeelsbeleid

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



hoofdstuk 5

nv de scheepvaart

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.

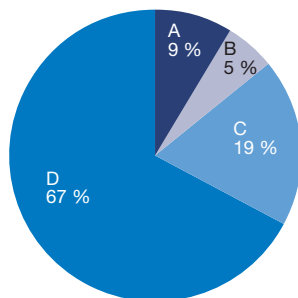
nv De Scheepvaart staat tijdens de komende jaren voor verschillende uitdagingen: het wegwerken van een aantal belangrijke knelpunten in het waterwegennet en het moderniseren van de infrastructuur vragen om aangepaste en herziene werkprocessen. De personeelsbehoefte zal wellicht verder toenemen door de 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 2010 van 584 VTE naar 569. Het statutair personeel blijft ruimschoots in de meerderheid: bijna 93% van de personeelsleden.

Wat betreft de kansengroepen scoort nv De Scheepvaart:

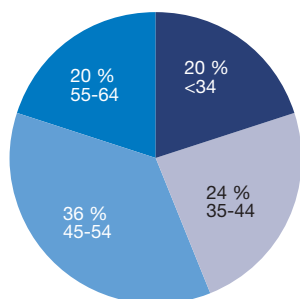
Allochtonen	0,8 %
Personen met arbeidshandicap	3,3 %
Vrouwen op N-1 niveau	22 %
Kortgeschoolden (niveau D)	67 %
Ervaren werknemers (>45)	53 %

Per niveau



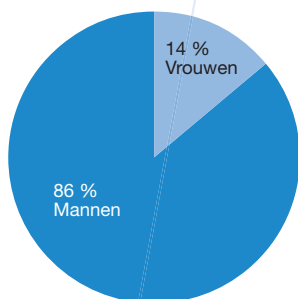
A	53
B	32
C	112
D	403

Per leeftijdscategorie



<34	126
35-44	150
45-54	212
55-64	125

Mannen-vrouwen



Vrouwen	84
Mannen	516

Efficiëntie en effectiviteit

Efficiëntie en effectiviteit zijn kernwaarden bij nv De Scheepvaart. Er wordt continu gestreefd naar een zo optimaal mogelijke inzet van mensen en middelen. Om deze kernwaarden zichtbaar en tastbaar te maken voor alle personeelsleden werden deze expliciet opgenomen in de planningsafspraken voor 2011 van alle personeelsleden van nv De Scheepvaart.

In 2009 werd een onderzoek opgestart naar de nodige personeelsinzet in het kader van de implementatie van het masterplan Horizon 2010. Deze gedetailleerde procesanalyse en werklasmeting binnen de afdeling Waterbouwkunde werd in 2010 afgerond. Naast een dynamisch personeelsplanningsinstrument om de benodigde personeelsinzet voor de uitvoering van het masterplan 2014 te berekenen, leverde deze studie een reeks maatregelen op voor een efficiëntere personeelsinzet en werkorganisatie voor de afdeling en voor de organisatie als geheel.

Binnen de afdeling Waterwegbeheer werd in 2010 een procesanalyse uitgevoerd om de werking van de vier districten te stroomlijnen en een betere werkverdeling en informatiedoorstroming te garanderen. De focus lag op de regietaken en de wisselwerking met de andere afdelingen. De resultaten van deze studie zullen in 2011 uitgewerkt worden in een gefaseerd actieplan.

Op vraag van het EOC werd in 2010 ook een werklasmeting uitgevoerd voor de sluis van Wijnegem. De specifieke (technische) situatie op dit sluiscomplex en het hoger aantal vaarbewegingen vroegen om een aangepaste werkorganisatie. De resultaten worden in een concreet actieplan met zowel technische als organisatorische maatregelen geïmplementeerd.



hoofdstuk 5

nv de scheepvaart

Sociale dienst

nv De Scheepvaart heeft haar eigen sociale dienst. Naast een aantal materiële zijn er ook tal van immateriële voordelen waarop het personeel een beroep kan doen. Voorbeelden hiervan zijn sinterklaascheques, de verkoop van toegangskaarten recreatie en cultuur, een tegemoetkoming in jeugdvakanties en speelpleinwerking, kerstgeschenken voor gehandicapte kinderen, een personeelsfeest, een bijeenkomst voor gepensioneerden en gedecoreerden, een cursus voorbereiding op het pensioen.

Integriteit

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 2010 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 achter staat verder uit te dragen en systematisch in haar beleid te integreren, rekening houdend met de waarden en de regelgeving van de Vlaamse overheid.

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

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 2010 werd de nodige aandacht besteed aan de opleidings- en ontwikkelingskansen van personeelsleden. In 2010 volgden 124 personeelsleden een opleiding in het kader van hun job. In overleg met het management wordt nagegaan waar zich in functie van de nieuwe uitdagingen en opdrachten behoeften situeren op het vlak van kennis, vaardigheden of attitudes. Met een proactief wervingsbeleid in combinatie met interne of externe opleiding of coaching wordt gewerkt aan de ontwikkeling of het verwerven van deze competenties en vaardigheden.

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

- het uitwerken van een (vraaggestuurd) opleidingsaanbod in overleg met de afdelingshoofden;
- het stimuleren van de aandacht bij leidinggevenden voor ontwikkelingsbehoeften van medewerkers onder andere bij evaluatie- en planningsgesprekken;

- de organisatie van een infodag voor nieuwe personeelsleden;
- het optimaliseren van de individuele ontwikkelingskansen voor de personeelsleden;
- het systematisch evalueren van de gevolgde opleidingen;
- het bevorderen van diverse vormen van informeel én intern leren door het stimuleren.

Preventie en welzijn op het werk

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 vormingsverant-

woordelijke 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. Het jaaractieplan van 2010 kreeg het thema 'Respect'. In 2010 bleef het aantal ongevallen status quo op 32. Het aantal verloren dagen gaat echter met 30 % naar beneden. Als we geen rekening houden met het ernstige ongeval waarbij er 63 dagen werkverlet zijn genoteerd, daalt het aantal verloren dagen met 43 % t.o.v. vorig jaar. In 2010 waren er twee ernstige ongevallen terwijl er in 2009 zeven ernstige ongevallen waren.

Nieuwe huisvesting voor het eerste district

nv De Scheepvaart wil goede arbeidsomstandigheden voor al zijn medewerkers zodat iedereen op een veilige en kwalitatieve wijze efficiënt zijn of haar opdrachten kan vervullen. Daarom werd beslist om voor het personeel van het eerste district een centrale huisvesting te bouwen. Momenteel zitten de diensten van dit district immers over drie verouderde locaties verspreid.

De centralisatie van de administratieve functies en de operationele krachten op één locatie maakt een betere coördinatie van de diverse

taken mogelijk en optimaliseert het inzetten van personeelsleden en middelen.

Bij het ontwerp werd veel aandacht besteed aan een sobere uitvoering die toch mooi aansluit bij de groene omgeving van het aangrenzende natuurgebied van De Maten. Het gebouw is energiezuinig geconcipeerd en werd uitgerust met elektrovoltaïsche zonnepanelen op de zuidelijk georiënteerde daken.

Het nieuwe districtsgebouw omvat kantoorruimten voor het districtshoofd, zijn adminis-

tratie en de dijkwachters. Voor de operationele diensten voorziet het gebouw een metaal- en houtatelier en een magazijn voor opslag van dagelijks materiaal. Voor de bewaring van gevaarlijk producten is een apart magazijn ter beschikking. Zware lasten kunnen worden geladen en gelost met behulp van een vaste rolkraan. De groene omgeving biedt voldoende parkeermogelijkheid voor personeel en bezoekers. Zestig collega's krijgen hier vanaf de zomer van 2011 hun nieuwe werkplek en uitvalsbasis.



hoofdstuk 5

nv de scheepvaart

5.3 Klantgerichtheid

Een klantgerichte dienstverlening is steeds de eerste betrachting van nv De Scheepvaart. De vennootschap positioneert zich als klantgerichte en innovatieve waterwegbeheerder. De belangrijkste externe klanten zijn de schippers en verladers, de (watergebonden) bedrijven en de recreanten. Ook de communicatie met de belanghebbenden zoals steden en gemeenten, de Vlaamse en andere overheden, de vakbonden, belangenorganisaties en -federaties, waterwegactoren en burgers is van cruciaal belang.

Om al onze klanten efficiënt en doelgericht te informeren, lanceerde nv De Scheepvaart in 2010 een nieuwe website. Samen met een actief persbeleid, de aanwezigheid op beurzen, fora en evenementen, doelgerichte publicaties moeten alle communicatie-acties bijdragen tot een klantgerichtere dienstverlening en de realisatie van de kerntaken.

De klachtenmanager kreeg in 2010 een relatief laag aantal klachten (42) te verwerken. Uit het globaal klachtenbeeld blijkt dat burgers sneller reageren op onvolkomenheden in de infrastructuur of hinder. De meeste opmerkingen zijn ook te wijten aan het feit dat de werking en opdrachten van nv De Scheepvaart nog onvoldoende bekend zijn bij het grote publiek. Dikwijls zit achter een klacht een gewone opmerking of suggestie. De klachtenmanager neemt altijd telefonisch contact op en telkens opnieuw blijkt de klant aangenaam verrast te zijn dat zich iemand bezighoudt met zijn vraag. Bij het einde van het gesprek is de wrevel meestal 'opgelost'. Meestal gaat het over niet goed verlopen contacten tussen 'klanten' en personeelsleden of tegen gebreken aan de infrastructuur.

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

verkopten. 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 2010 een verlies van 1.826.125 euro, vooral door een algemene stijging van de kosten.

De balans geeft een goed beeld van het vermogen van de vennootschap op 31 december 2010. 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 2010 werd hiervoor 53.172.000 euro aan nv De Scheepvaart toegekend.



hoofdstuk 5 nv de scheepvaart

Surfen op het kanaal?



nv De Scheepvaart lanceerde in 2010 een nieuwe website. Naast een nieuw jasje is er ook een nieuwe structuur die onze klanten sneller naar een antwoord leidt. Zo bieden we een heldere kijk op alle aspecten van de binnenvaart.

nv De Scheepvaart introduceerde vorig jaar ook een nieuwe huisstijl. Deze nieuwe 'look en feel' is nu zichtbaar op onze website. Naast de visuele vernieuwing gooien we het ook inhoudelijk over een andere boeg. Met de nieuwe site spreekt nv De Scheepvaart rechtstreeks zijn drie grootste klantengroepen aan: schippers, bedrijven en recreanten. De bezoeker wordt zo op een klantvriendelijke manier naar de informatie geleid die voor hem relevant is. De nieuwe overzichtelijke structuur en een handige navigatie maken het mogelijk om met een minimum aantal muisklikken alle uitgebreide informatie op te zoeken die je nodig hebt.

Bedrijven krijgen advies op maat over de transportdeskundige en bedrijventerreinen van nv De Scheepvaart en ook een overzicht van de steunmaatregelen zoals o.a. het PPS-kaaimurenprogramma.

Schippers vinden op de website de scheepvaartberichten, contactgegevens van het RIS (River Information Services), praktische gegevens over de kaaimuren, enz.

Recreanten krijgen informatie over de pleziervaart, fietsen en wandelen langs het kanaal en de hengelsport.

De bezoeker vindt algemene informatie over de werking en activiteiten van onze vennootschap. Alle technische gegevens van het volledige waterwegennet van nv De Scheepvaart zijn opgenomen, geordend per waterweg. Wanneer kan je varen? Welke afmetingen mag je schip hebben. Waar vind je de laad- en losplaatsen. Wie kan je ter plaatse contacteren?

Tot slot worden de werken op onze waterwegen weergegeven op een praktische kaart zodat iedereen kan zien waar er al dan niet hinder kan worden verwacht.



TURNHOUT
SCHOTEN
ANTWERPEN
HERENTALS
MELLE
DESSEL
LOMMEL
KWAADMECHELEN
GENK
HASSELT
LANAKEN
BOCHOLT
LIEGE

De Scheepvaart

De Scheepvaart
De Scheepvaart

De Scheepvaart

hoofdstuk 5

nv de scheepvaart

ACTIVA	2010	2009
I. OPRICHTINGSKOSTEN		
- Kosten van op richting	380,52	1.203,84
II. IMMATERIËLE VASTE ACTIVA		
- Software	630.961,74	109.218,89
III. MATERIËLE VASTE ACTIVA		
- Terreinen	29.746.827,22	29.986.427,18
- Gebouwen	1.608.229,06	491.508,15
- Werken van burgerlijke bouwkunde	254.077.794,93	155.846.550,65
- Installaties, machines en uitrusting voor exploitatie	947.822,83	840.086,11
- Meubilair en materieel	2.666.551,63	1.501.536,11
- Aanschaffing gebouw leasing	4.216.635,88	4.459.451,45
- Werken van burgerlijke bouwkunde in aanbouw	6.708.362,52	74.351.002,27
IV. FINANCIËLE VASTE ACTIVA		
V. VORDERINGEN OP MEER DAN ÉÉN JAAR		
VI. VOORRADEN		
- Handelsgoederen	1.564.868,27	1.907.190,47
VII. VORDERINGEN OP TEN HOOGSTE ÉÉN JAAR		
- Handelsvorderingen op ten hoogste één jaar	8.594.864,94	10.458.606,09
- Overige vorderingen	40.163.843,79	54.627.342,08
VIII. GELDBELEGGINGEN		
IX. LIQUIDE MIDDELEN		
- Kassagelden	23.622,97	49.260,03
- Rekening K.B.C.	73.290.858,04	65.889.619,89
X. OVERLOPENDE REKENINGEN		
- Verkregen opbrengsten	100.000,00	130.000,00
- Over te dragen kosten	52.853,11	37.370,66
- Wachtrekening	480,00	348,00
TOTAAL	425.395.957,45	400.689.721,87

PASSIVA	2010	2009
I. KAPITAAL		
- Geplaatst kapitaal	7.165.000,00	7.165.000,00
II. UITGIFTEPREMIES		
III. HERWAARDERINGSMEERWAARDEN		
IV. RESERVES		
- Wettelijke reserve	129.520,00	129.520,00
V. OVERGEDRAGEN NETTORESULTAAT		
- Overgedragen verlies/winst	-3.632.751,64	-1.806.626,47
VI. DOTATIES SUBSIDIES TOELAGEN EN SOORTGELIJKE		
- Kapitaalsubsidies werken burgerlijke bouwkunde	260.786.157,45	230.203.976,10
- Aangewende kapitaalsubsidies andere werken	5.302.211,28	
- Aangewende kapitaalsubsidies terreinen	22.206.809,03	6.155.000,00
- Subsidies patrimoniale goederen	3.096.264,33	2.943.552,61
VII. VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN		
- Voorziening voor andere risico's en kosten	876.477,16	2.089.575,48
VIII. SCHULDEN OP MEER DAN ÉÉN JAAR		
- Ontvangen vooruitbetalingen	1.308.569,93	1.308.569,93
- Gerealiseerde ontvangsten grondbeheer		17.486.658,80
- Schulden leasing van onroerende goederen	4.263.104,54	4.431.914,60
IX. SCHULDEN OP TEN HOOGSTE ÉÉN JAAR		
- Schulden op meer dan 1 jaar die binnen het jaar vervallen	168.810,06	160.869,30
- Handelsschulden op ten hoogste één jaar	13.823.346,44	15.435.191,36
- Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	3.454.467,23	3.356.400,25
- Overige schulden	41.346.327,58	45.739.302,81
- Rekeningen K.B.C. type uitgaven	64.696.676,79	65.587.089,96
X. OVERLOPENDE REKENINGEN		
- Over te dragen opbrengsten	86.040,37	8.741,59
- Toe te rekenen kosten	318.926,90	294.985,55
TOTAAL	425.395.957,45	400.689.721,87

RESULTATENREKENING	2010	2009
OPERATIONELE OPBRENGSTEN	41.223.239,78	42.562.627,29
- Lopende opbrengsten	39.970.116,26	41.760.367,06
- Andere operationele opbrengsten	1.253.123,52	802.260,23
OPERATIONELE KOSTEN	54.103.609,79	52.866.313,59
- Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	1.007.511,45	726.028,15
- Diensten en diverse goederen	10.319.333,40	9.566.608,33
- Personeelskosten	31.476.676,54	32.919.433,42
- Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, immateriële en materiële vaste activa	11.210.292,47	7.749.216,09
- Voorzieningen (toevoegingen, bestedingen en terugnemingen)	- 123.263,68	1.485.147,54
- Inkomensoverdrachten	150.076,31	404.094,87
- Andere operationele kosten	62.983,30	15.785,19
OPERATIONEEL RESULTAAT	- 12.880.370,01	-10.303.686,30
FINANCIËLE OPBRENGSTEN	13.385.292,88	9.144.011,43
- Opbrengsten uit vlottende activa	-	654.366,05
- Diversen	2.417.815,98	994.983,29
- Kapitaalsubsidies	10.967.476,90	7.494.662,09
FINANCIËLE KOSTEN	- 2.656.407,41	1.209.933,98
- Rente, commissies en kosten verbonden aan schulden	241.928,21	219.547,96
- Bankkosten	1.824,93	1.427,43
- Diverse financiële kosten	2.412.654,27	988.958,59
FINANCIËEL RESULTAAT	10.728.885,47	7.934.077,45
UITZONDERLIJKE OPBRENGSTEN	16.050.486,52	11.845.610,31
- Uitzonderlijke opbrengsten	381.704,53	-
- Andere uitzonderlijke opbrengsten	15.668.781,99	11.845.610,31
UITZONDERLIJKE KOSTEN	15.725.127,15	12.513.771,79
- Uitzonderlijke kosten	78.228,62	-
- Andere uitzonderlijke kosten	15.646.898,53	12.513.771,79
UITZONDERLIJK RESULTAAT	325.359,37	-668.161,48
- NETTO RESULTAAT VAN HET JAAR (voor belastingen)	- 1.826.125,17	-3.037.770,33
- NETTO RESULTAAT VAN HET JAAR (na belastingen)	- 1.826.125,17	-3.037.770,33
- TE BESTEMMEN RESULTAAT VAN HET BOEKJAAR	- 1.826.125,17	-3.037.770,33
- Overgedragen resultaat van vorige boekjaren	- 1.806.626,47	1.231.143,86
- Te verwerken winstsaldo	-	-1.806.626,47
- Toevoeging aan reserves	- 3.632.751,64	-
TE BESTEMMEN NETTORESULTAAT VAN HET BOEKJAAR	- 3.632.751,64	-1.806.626,47



nv De Scheepvaart 

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

www.descheepvaart.be