

jaarverslag
2009

Inhoudstafel

jaarverslag

nv de scheepvaart

Voorwoord

Inleiding

- Kerntaken
- Missie en visie van de vennootschap
- Werkingsgebied

1 Watergebonden transport

1.1 Goederenvervoer

- Albertkanaal en Kempense Kanalen
- Schelde-Rijnverbinding

1.2 Pleziervaart

2 Investeren in kwaliteit

2.1 Onderhoud

2.2 Inspectie van de infrastructuur

2.3 Een toekomstgerichte infrastructuur

2.4 Monitoring

3 Integraal waterbeleid

3.1 Investerings in waterbeheersing

3.2 Water, een kostbaar goed

3.3 Natuurontwikkeling

3.4 Recreatie en toerisme

4 Bevorderen van de binnenvaart

4.1 Steunmaatregelen

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
- organigram

5.2 HRM & personeelsbeleid

5.3 Klachtenbeleid

5.4 Financiële middelen



voorwoord

voorwoord

In 2009 is nv De Scheepvaart geconfronteerd met een zeer belangrijke daling van de trafiekcijfers. Voor het eerst in vijftien jaar. Grote oorzaak was de economische crisis: wanneer bijna alle bedrijven hun productie sterk terugschroeven valt er uiteraard ook minder te vervoeren. Alleen al door het stilleggen van twee hoogovens in de staalindustrie ging meer dan 4,5 miljoen ton trafiek aan erts en kolen verloren.

Na een lange periode van toenemende trafieken is duidelijk gebleken dat de overheid en de waterwegbeheerders geen invloed hebben op het vervoersaanbod maar wel belangrijke impulsen kunnen geven inzake de keuze van de vervoersmodus. De Vlaamse regering doet immers al jaren heel wat inspanningen om een groter aandeel van het goedertransport via de binnenvaart te laten verlopen. Het overvolle Vlaamse wegennet is niet meer in staat om bijkomend verkeer op een vlotte en veilige manier te verwerken. De kanalen hebben wel nog een beperkte reservecapaciteit en mits het uitvoeren van de projecten die werden opgenomen in het Masterplan 2014 zal er voldoende capaciteit beschikbaar zijn om van de binnenvaart nog geruime tijd een betrouwbare vervoerspartner te maken.

Binnen de werking van nv De Scheepvaart gaat de nadruk steeds meer liggen op het verwerven van een groter marktaandeel voor de binnenvaart. Dit gebeurt door het beschikbaar stellen van nieuwe watergebonden bedrijfsterreinen, door het zoeken naar innovatieve vervoersconcepten, door het invoeren van nieuwe technologieën in de binnenvaartvloot, door de bouw van kaaimuren in een PPS-formule en vooral door het voeren van doelgerichte campagnes om bedrijven en gemeentelijke overheden te wijzen op de voordelen van de binnenvaart.

Als bedrijven zich op de oevers van een kanaal vestigen worden heel wat vervoersbewegingen overbodig en worden de overslagkosten tot een minimum beperkt. En deze formule werkt. Ondanks de algemene daling van de trafieken in 2009, zien we de kleinste achteruitgang in overslagvolume bij de bedrijven op de kanaaloevers.

Het spreekt vanzelf dat naast de commerciële activiteiten, het onderhoud van de bestaande infrastructuur en de bouw van nieuwe installaties zeer belangrijke kernopdrachten blijven. Wij slagen erin de kanalen zeer goed te onderhouden en ook de bouw van bruggen en kaaimuren verlopen volgens de voorziene planning. Indien nv De Scheepvaart over meer investeringskredieten zou kunnen beschikken, zouden de zaken sneller kunnen vooruitgaan.

Ten slotte is het zeer verheugend om vast te stellen dat bedrijven op een steeds meer verantwoorde wijze omgaan met hun maatschappelijke verantwoordelijkheid inzake mobiliteit en veiligheid. Het is niet meer van deze tijd om steeds meer vrachtwagens de weg op te sturen en op die manier mee te werken aan het verkeersinfarct. Bedrijven maken nu bewuste keuzes: een keuze voor het gebruik van de binnenvaart wordt goed berekend maar is ook een bewuste keuze voor een betere en veiligere mobiliteit. Deze nieuwe trend is alleen maar toe te juichen.

Erik Portugaels
gedelegeerd bestuurder

Willy Claes
voorzitter



inleiding

inleiding

Kerntaken

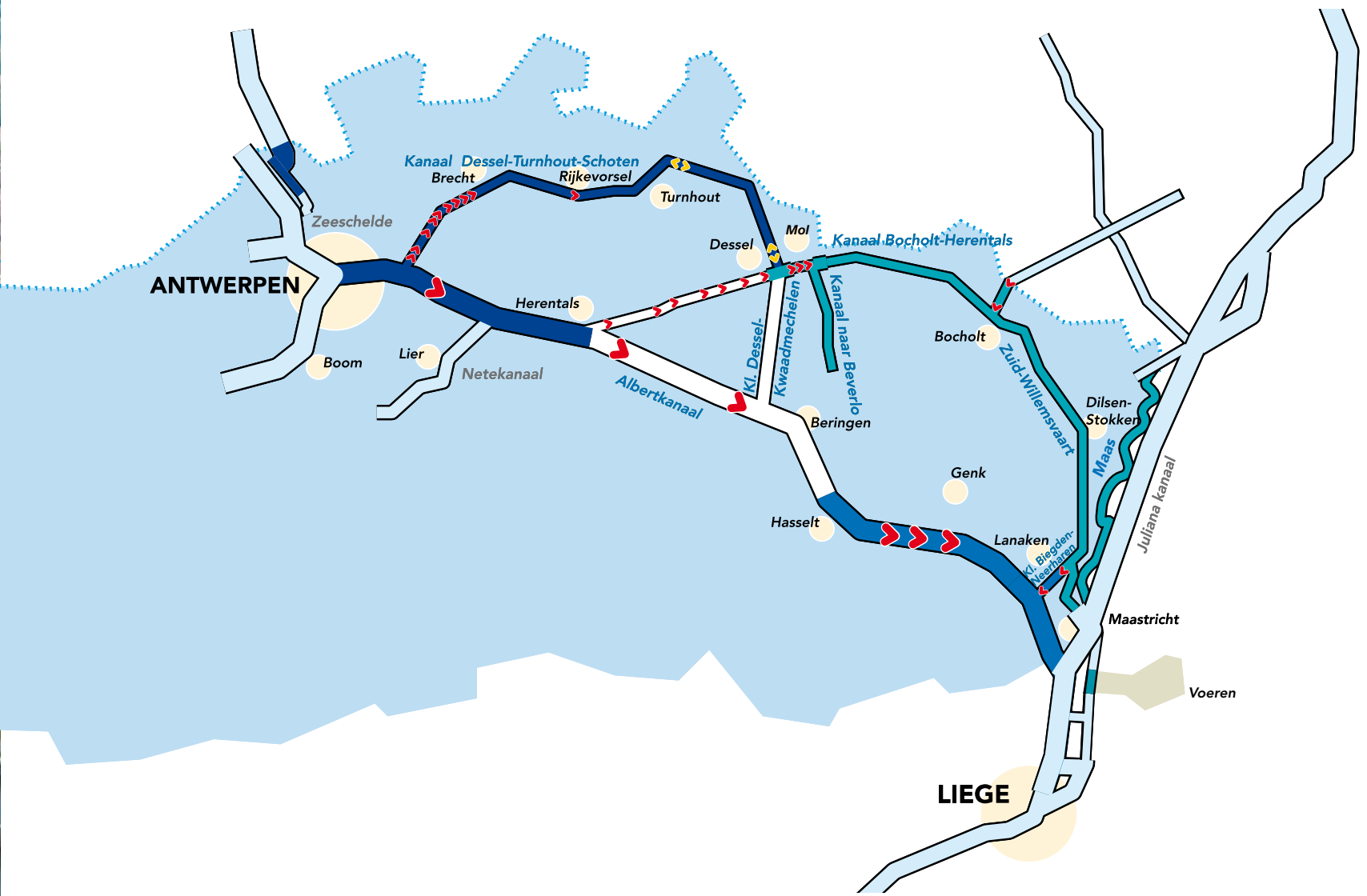
nv De Scheepvaart beheert de bevaarbare waterwegen in Limburg en Antwerpen en heel wat van de gronden ernaast. De vennootschap zorgt ervoor dat de schepen vlot en veilig kunnen varen en bevordert het watergebonden transport als milieuvriendelijk alternatief. Haar tweede kerntaak omvat de zorg voor veiligheid en milieu, waterbeheersing en waterhuishouding. Ten slotte 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. De visie omschrijft het beoogde resultaat: nv De scheepvaart wil als klantgericht, kwaliteitsvol en dynamisch agentschap 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 met zijn 130 km de havens van Antwerpen en Luik rechtstreeks met elkaar. nv De Scheepvaart beheert het kanaal vanaf de grens met Wallonië in Riemst (Kanne) tot en met het Straatsburgdok in Antwerpen, een traject van ongeveer 111 km. Het Albertkanaal is op economisch vlak veruit de belangrijkste waterweg van België en blijft een hefboom voor de welvaart in de provincies Antwerpen en Limburg. Tussen Luik en Antwerpen is er een verval van 56 meter. 6 sluizencomplexen met telkens 3 sluizen overbruggen dit hoogteverschil: Wijnegem, Olen, Kwaadmechelen, Hasselt, Diepenbeek en Genk.

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.

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 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.

Het Kanaal Briegden-Neerharen maakt de verbinding tussen de Zuid-Willemsvaart en het Albertkanaal. Het kanaal is 5 km lang.

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 het dok van het kamp van Beverlo.

Het Kanaal Dessel-Kwaadmechelen is 15,5 km lang en verbindt het kanalenkruispunt te Dessel met het Albertkanaal te Kwaadmechelen.

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.

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





hoofdstuk 1
watergebonden
transport

hoofdstuk 1

watergebonden transport

De binnenvaart is een snel en milieuvriendelijk alternatief voor of een aanvulling op andere vormen van transport. Nieuwe technieken en technologieën hebben ook hier hun intrede gedaan en maken van de waterweg een betrouwbare en veilige transportmodus met vele voordelen en mogelijkheden voor economie, mens en maatschappij. Containers maken de binnenvaart interessant voor alle bedrijven. De exponentiële toename van het aantal vervoerde containers, van 0 naar 300 000 op 15 jaar tijd, bewijst dit. Toch waren ook hier de gevolgen van de economische crisis in 2009 duidelijk voelbaar. De binnenwateren hebben ook een belangrijke recreatieve functie.

1.1 Goederenvervoer

Op het kanalenet van nv De Scheepvaart werd ten gevolge van de economische crisis in 2009 een daling van de trafiek genoteerd. De daling van de trafiek werd ingezet tijdens het laatste trimester van 2008 en zette zich door in 2009. Er werd 33 406 981 ton goederen vervoerd over de kanalen, dit is een daling van 15 % tegenover 2008. Het vervoer van containers daalde eveneens met 8 %. Het aantal tonkilometer (één ton goederen, vervoerd over een afstand van één kilometer) daalde tot 2 407 288 172 tonkilometer, dat is 18 % minder dan in 2008.

Vooraf daling van de doorvoertrafiek naar Luik

Deze daling moet genuanceerd worden. De crisis in de Luikse staalindustrie weegt zwaar op de statistieken en is verantwoordelijk voor ongeveer de helft van de trafiekdaling. Een aantal staalfabrieken heeft haar productie sterk teruggeschroefd of zelfs stilgelegd met een sterke daling van het vervoer van kolen en erts tot gevolg. Alleen al voor deze goederen kan het trafiekverlies in 2009 geraamd worden op ruim 4,7 miljoen ton.

Na correctie van de cijfers door weglating van de ertstrafiek, doet de binnenvaart het stukken beter en noteert dan een daling van 8 %. Ook de ladingen en lossingen in het kanalenet van nv De Scheepvaart (Antwerpen en Limburg) zijn slechts met 10 % gedaald. Dit wijst er opnieuw op dat vooral de doorvoertrafiek getroffen wordt.

Containers terug op niveau 2006

Tien jaar geleden werden er nauwelijks containers vervoerd op onze kanalen, in 2009 werden er 316 831 containers (TEU) behandeld. Het totaalvolume containers is met 8 % gedaald wat ons terugbrengt tot het niveau van 2006. De Antwerpse haven ziet een terugval in containertrafiek met 14 %. Met dit beperkt verlies heeft het vervoer van containers duidelijk minder te lijden onder de crisis dan de andere goederengroepen. Hieruit mogen we zeker concluderen dat de verschuiving van het wegtransport naar de binnenvaart zich verder doorzet.

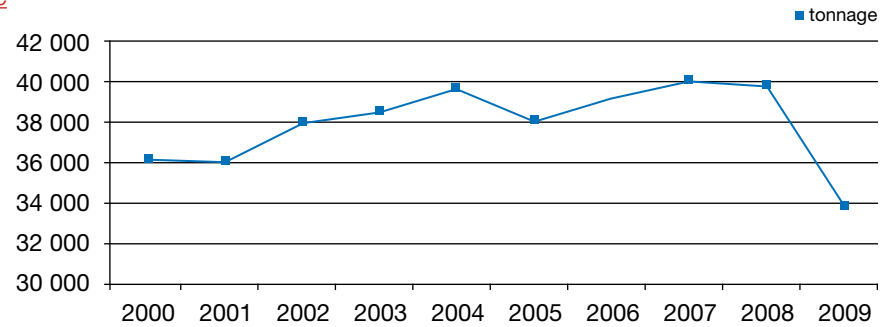
De verscheepte tonnage via containers is gelijk gebleven terwijl de aantallen met 8 % zijn gedaald. Dit wijst erop dat er veel meer zware goederen via containers verscheept zijn, onder andere bulk chemicaliën, koper en andere goederen voor export.

hoofdstuk 1

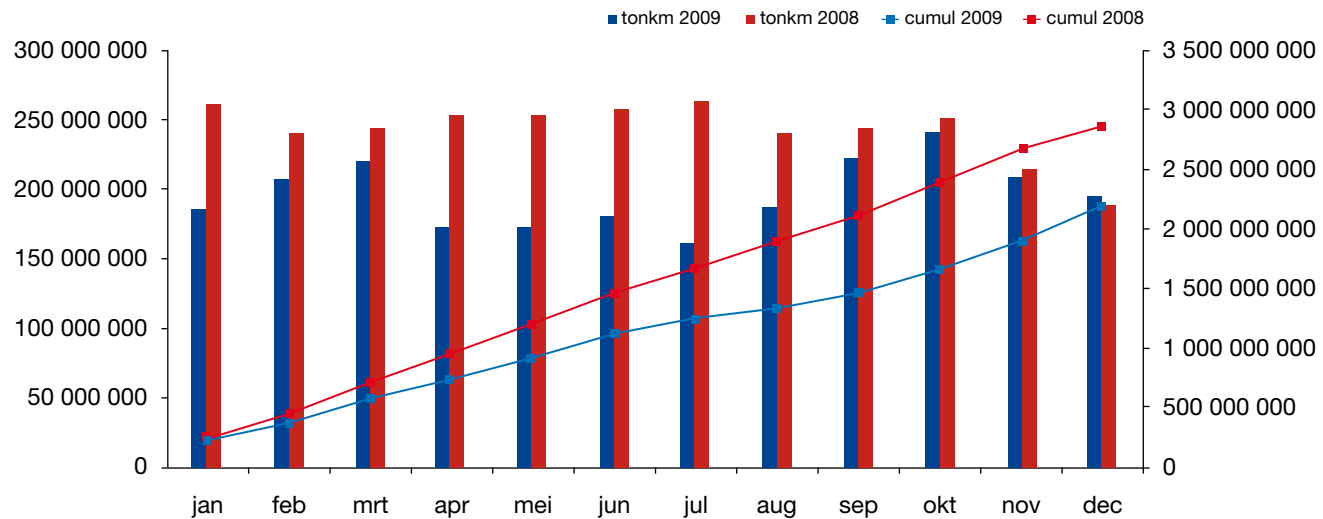
watergebonden transport

Evolutie van het goederenverkeer (2000 - 2009)

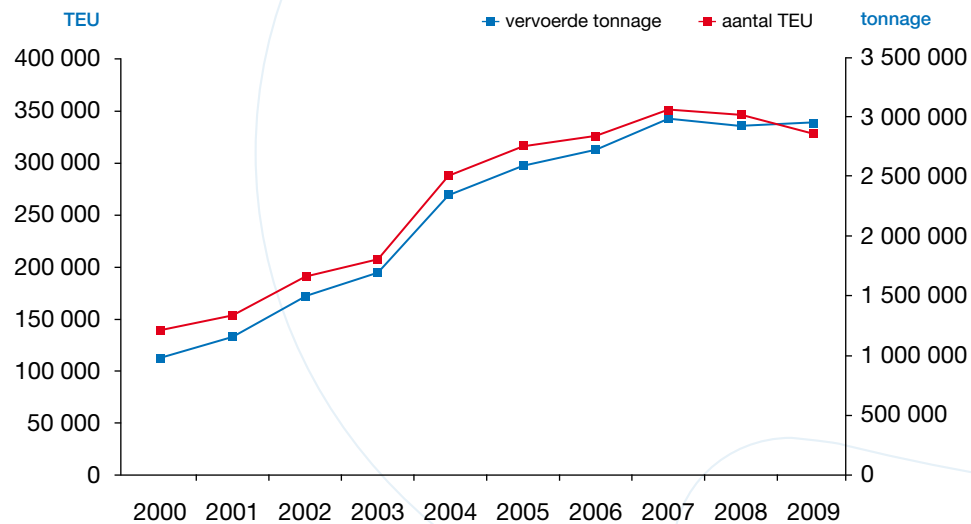
Tonnage



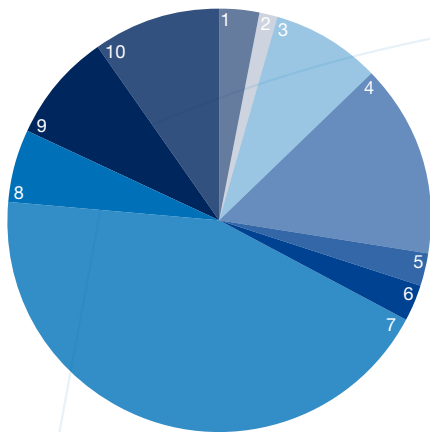
Tonkilometer



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



Verdeling van het goederenverkeer per klasse (2009)



goederenklasse	ton	%
1. Landbouwproducten	1 123 613	3,36 %
2. Voedingswaren en veevoeders	440 002	1,32 %
3. Vaste brandstoffen	2 775 273	8,31 %
4. Petroleumproducten	5 003 028	14,98 %
5. Ertsen	826 476	2,47 %
6. Metaalproducten	999 281	2,99%
7. Delfstoffen en bouwmaterialen	14 702 769	44,01 %
8. Meststoffen	1 690 316	5,06 %
9. Nijverheidsproducten	2 814 336	8,42 %
10. Allerhande goederen	3 031 887	9,08 %
Totaal	33 406 981	100,00 %

hoofdstuk 1 watergebonden transport

densiteit per kanaal van de trafiek in 2009



groeipectieven voor 2010

De opstart van het pallettransport van bouwmaterialen zorgt voor 60 000 ton extra trafiek op jaarbasis, en heeft een sterk groeipotentieel. Ook het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten is een absolute koploper op het vlak van binnenvaarttrafiek: gedurende 2009 deed dit kanaal het 11 % beter dan in 2008. Ook de chemische sector legt een positief resultaat voor met een stijging van 3 %.

nv De Scheepvaart heeft de voorbije jaren heel wat inspanningen gedaan om nieuwe klanten voor de binnenvaart te winnen. Door het aanbieden van watergebonden bedrijfsterreinen, het bouwen van kaaimuren en het voeren van

promotie voor de binnenvaart hebben heel wat bedrijven een modal shift naar de binnenvaart gemaakt. Uit de cijfers blijkt dat de goederenstromen van en naar deze bedrijven het minst geraakt worden door de economische crisis. Positief is de vaststelling dat ook in 2009 ondernemingen vragende partij blijven voor de bouw van kaaimuren.

nv De Scheepvaart zal dit beleid dan ook voortzetten en onderstreept het belang van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) dat de uitbouw van watergebonden bedrijfsterreinen langs het Albertkanaal nog zal bevorderen. Voor 2010 verwacht nv De Scheepvaart opnieuw een

geleidelijke stijging van de trafiek via de binnenvaart. In het eerste kwartaal van 2010 stellen we al vast dat de trafiekcijfers beduidend hoger liggen dan in 2009. Het goederenvervoer stijgt met 3,9 % in tonkilometer en met 4,12 % in ton. Het containervervoer kende tijdens het eerste kwartaal een toename met 23 %.

Ook nieuwe laad- en lostechnieken met de vorklift maken hun intrede en openen een totaal nieuwe markt voor de binnenvaart. Veel ruimer dan palletten komen nu alle compacte stukgoederen die met een vorklift gemanipuleerd kunnen worden, in aanmerking voor transport via de binnenvaart.



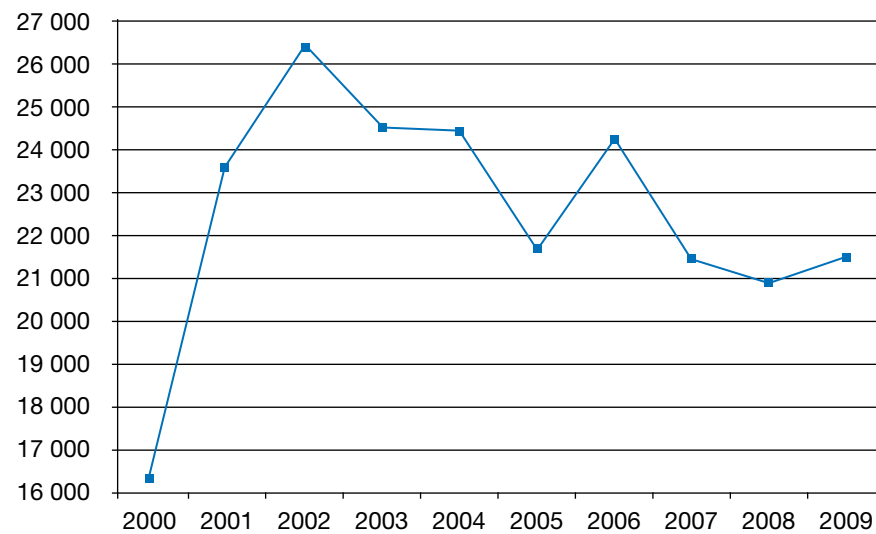
hoofdstuk 1 watergebonden transport

1.2 Pleziervaart

nv De Scheepvaart investeert in de uitbouw van recreatieve infrastructuur op en langs het water. Vooral de Kempische kanalen zijn aantrekkelijk voor de pleziervaart. Het vaarseizoen voor de pleziervaart loopt van 1 mei tot 30 september.

Tijdens deze periode worden de sluisen op het kanaal Bochoolt-Herentals, het kanaal Briegden-Neerharen en de Zuid-Willemsvaart ook op zon- en feestdagen bediend, telkens van 10 tot 18 uur.

Aantal recreatieve vaarbewegingen (2000 - 2009)







hoofdstuk 2
investeren in kwaliteit

hoofdstuk 2

investeren in kwaliteit

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 mechanisering, automatisering, vernieuwing en verhoging van bruggen, een capaciteitsuitbreiding van de sluisen vormen de hoogste prioriteiten. Samen met het verbreden van het Albertkanaal tussen Wijnegem en Antwerpen, zijn deze infrastructuurwerken cruciaal voor een toekomstgerichte binnenvaart.

2.1 Onderhoud

Het onderhoud van de bestaande infrastructuur, om een vlot en veilig scheepvaartverkeer te kunnen garanderen, is een kernopdracht van de vennootschap.

nv De Scheepvaart staat in voor het beheer van:

- 316 km kanalen met 45 sluisen, 172 bruggen (waarvan 64 in gemengd beheer)
- 401 kaaimuren met een totale lengte van 83 512 meter
- 500 km jaagpaden
- 47 km Gemeenschappelijke Maas
- 148 functionele gebouwen (bedieningsgebouwen, magazijnen, kantoren, werkhuizen ...)
- 123 woningen

De onderhoudswerken aan dit patrimonium gebeuren enerzijds in eigen regie en anderzijds door aannemers. De onderhoudswerken in eigen regie gebeuren vanuit de 4 districten en vanuit de Centrale Regie te Mol. De vennootschap beschikt hiervoor over een performant voertuigen-, machine- en botenpark en aangepaste werkhuizen.

Het afgelopen werkingsjaar ging de aandacht van de eigen onderhoudsdiensten vooral naar:

- de volledige renovatie van sluis 2 Brecht op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten;
- het droogzetten en vernieuwen van de midden- en tussendeuren van sluis 2A op het kanaal Bocholt-Herentals;
- het vernieuwen van de instroomopening van de Molenbeek op het Albertkanaal in Viersel;
- de realisatie van roei- en kano-uitstapplaatsen op- en afwaarts aan de sluisen 1 tot en met 10 op het kanaal Bocholt-Herentals;
- het plaatsen van noodladders en herstellen van kaaimuren en oevers op het Albertkanaal;
- het vernieuwen van steigers afwaarts Wijnegem, opwaarts sluis 10 te Herentals, en opwaarts sluis 3 te Mol;
- het guniteren van taludplaten op het kanaal Dessel-Kwaadmechelen;
- het vervaardigen en plaatsen van afsluitschotten en roosters voor cilinderschuiven, vlinderkleppen en duikers;
- de revisie van twee rolschuiven van de duwvaartsluis te Wijnegem;



hoofdstuk 2

investeren in kwaliteit

- het herstellen van averij- en uitvoeringsdossiers aan kaaimuren, oevers, bruggen en sluisen;
- het vernieuwen van de oude beeldschermen door lcd-schermen op de sluisen van Wijnegem, Ham en Herentals;
- het plaatsen van bijkomende marifooninstallaties op de sluisen van Genk en Wijnegem zodat schippers vlotter kunnen aanmelden.

Voor de grote onderhoudswerken doet nv De Scheepvaart beroep op aannemers. In 2009 werden de volgende projecten uitbesteed:

- het herstellen van het wegdek van 7 bruggen, waarvan 5 bruggen inclusief voetpaden, fietspaden, waterdichtingslagen, uitzetvoegen en oplegtoestellen;
- het herstellen van het wegdek van brug 4 Mol Gompel inclusief voetpaden, fietspaden, waterdichtingslagen, uitzetvoegen en oplegtoestellen;
- het structureel onderhoud aan oeververdediging langs diverse kanalen;
- de herstelling van de taludbekleding op de oevers van de Schelde-Rijnverbinding;
- de herinrichting van de dijk van de Brechtsebaan te Schoten langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten (eerste fase);
- het herstellen en behandelen van betonnen en metalen damplanken langs diverse kanalen;
- het structureel onderhoud van jaagpaden en andere wegenis;
- de automatisatie van bruggen en sluisen op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten;
- de renovatie van dubbelwoning aan Blauwe Kei te Lommel;
- de restauratie van het bedieningsgebouw aan sluis 10 te Herentals;
- de bouw van 3 nieuwe bedieningsgebouwtjes langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten;
- de modernisering van de 16-m sluisen op het Albertkanaal;
- het vervangen van de bovendeuuren en de vlottende bolders in Genk, hier werden ook de wielschuiven vervangen door vlinderkleppen;
- het structureel onderhoud en de modernisering van de duwvaartsluisen;
- het vervangen van de klepdeur van de sluis van Ham en de pneumatische aandrijving van de deur.

2.2 Inspectie van de infrastructuur

De inspectie van de bruggen gebeurt door een gespecialiseerd team. Elke brug wordt minstens om de drie jaar grondig gecontroleerd. Door een regelmatige en systematische controle worden slijtage en schade in een vroeg stadium vastgesteld.

Dit beperkt de herstellingskosten en garandeert de veiligheid voor alle gebruikers. De herstelling van de bruggen gebeurt 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 van de kunstwerken wordt beheerd door de afdeling Wegen en Verkeer Limburg of Antwerpen en de onderbouw door nv De Scheepvaart.

Jaarlijks voert nv De Scheepvaart ongeveer 60 bruginspecties uit. Door een consequent beleid inzake inspectie en onderhoud, is de staat van de bruggen de voorbije jaren merkbaar verbeterd. In 2009 werden er 59 bruggen onderworpen aan een normale A-inspectie (algemene inspectie). Bijkomend werden er 3 controle-inspecties uitgevoerd (beperkter).

Naast de bruggen en sluisen worden ook de dijken regelmatig gecontroleerd. In 2006 werden alle dijken onderzocht op basis van luchtfotogrammetrie. Deze studie toonde aan dat 85 mogelijke risicozones nader onderzoek vroegen. Prioritair werden 25 zones geïdentificeerd waar de omwonenden grote hinder zouden ondervinden bij een mogelijke dijkbreuk, en nader onderzocht. Voor 34 zones was het risico eerder beperkt, voor 26 locaties bleek er zo goed als geen hinder te zijn.

In 2008 werd de aanzet gegeven tot het uitwerken van een monitoringsysteem om de inspectie van de dijken en oeververdedigingen te systematiseren. Het is de doelstelling om alle opgehoogde kanaaloevers op regelmatige basis grondig te inspecteren. De meer kritische zones worden driemaandelijks geïnspecteerd door de dijkwachters. Dankzij deze procedure worden de onderhoudswerken efficiënter ingepland om de dijken in goede staat te houden.

De afgelopen jaren werden tal van acties ondernomen om de last van eventuele waterverliezen van het kanaal te beperken. Zo werden er bijvoorbeeld langs het Albertkanaal in Grobbendonk en Zandhoven pompen geïnstalleerd om het overtollige grondwater weg te pompen. Op basis van de resultaten van de grondwaterpompings wordt nu gezocht naar een structurele oplossing.

2.3 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. De afdeling Waterbouwkunde staat in voor de realisatie van nieuwe projecten of de herbouw van bestaande projecten.

Zo is er in 2009 verder gewerkt aan de nieuwe brug van Vroenhoven en werd de herbouw van de brug van Ham afgerond. Er werd gestart met de bouw van het viaduct voor de ontsluiting van het industrieterrein Beverdonk, de bruggen te Bree-Beek en Bree-Tongerlo over de Zuid-Willemsvaart en de brug te Grobbendonk over het Albertkanaal. Ook de bouw van een nieuwe brug over het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten in Arendonk werd opgestart.

Naast de bouw van bruggen, werden er ook kaaimuren gerealiseerd: de kaaimuur te Mol-Donk, de kaaimuur voor Vosta-Stahl te Bree, de kaaimuur voor Van Gansewinkel te Heusden-Zolder. Ook is intensief verder gewerkt aan de modernisering van de kaaimuren in het Groot Dok van Merksem. In Hasselt zijn de werken gestart voor de uitbreiding van de jachthaven en het voorzien van aanlegplaatsen voor de eigen dienstvaartuigen. Ondertussen is er ook een nieuw werkponton voor de eigen onderhoudsdienst in aanbouw.

Verhoging van de bruggen over 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 hoogte van de bruggen.

Het Albertkanaal behoort tot het Europees hoofdvaarwegennet. In dit kader werd afgesproken dat de doorvaarhoogte onder de bruggen op deze kanalen minimum 9,10 meter moet bedragen. Dit maakt het varen met 4 lagen containers en omvangrijke constructies mogelijk en vergroot de mogelijkheden voor kustschepen en grote vaartuigen om verder het binnenland in te varen.

Op het Albertkanaal zijn er 62 bruggen. Op het einde van 2009:

- hebben 10 bruggen een doorvaarhoogte van 9,10 meter;
- zijn er 10 bruggen in aanbouw of worden op korte termijn verbouwd (waaronder een aantal bruggen die door de BAM worden herbouwd);
- kunnen 10 bruggen op de gewenste hoogte worden gebracht door ze op te vijzelen;
- moeten nog 32 bruggen volledig worden herbouwd.

Streefdoel is om uiterlijk in 2020 alle bruggen op de gewenste hoogte te hebben. In 2009 werd de voorbereidende studie omtrent het verhogen van de bruggen beëindigd. Een studie rond het bepalen van een generiek brugtype werd uitgevoerd. De bouw van de brug van Grobbendonk werd opgestart. In samenwerking met AWW is de brug van Herentals verhoogd. De brug in de Noorderlaan over het Albertkanaal werd herbouwd door de BAM.



hoofdstuk 2

investeren in kwaliteit

Projecten in voorbereiding:

In 2009 werd gestart met de bouw van de wachthaven te Wijnegem en werd de modernisering van het Albertkanaal tussen de brug van de Houtlaan en het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten aanbesteed. Ook is verder gewerkt aan het milieu-effectenrapport (MER) voor de verbreding van het Albertkanaal tussen Wijnegem en Antwerpen.

masterplan horizon 2014

Vlaanderen beschikt over een dicht netwerk van 1 056 km waterwegen. Dit netwerk 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.

Logistiek en transport zijn twee van de belangrijkste economische sectoren van Vlaanderen. De centrale ligging van Vlaanderen in West-Europa schept heel wat opportuniteiten, maar zorgt daarnaast in toenemende mate voor mobiliteitsproblemen. Daarom promoot de Vlaamse overheid de binnenvaart als toekomstgericht, kostenefficiënt en milieuvriendelijk alternatief

voor het goederentransport via de weg. Het verhogen van de capaciteit van het netwerk, het stimuleren van innovaties, het wegwerken van missing links en het duurzaam inrichten en onderhouden van infrastructuur zijn daarbij essentieel. Daarmee zit Vlaanderen duidelijk op dezelfde golflengte als Europa en sluit het volledig aan bij de Europese voorschriften.

Om de binnenvaart verder te stimuleren en de op Vlaams en Europees niveau 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. Dit vergt een totale investering van 2 248 miljoen euro in de periode 2009-2014. Hiervan dient 1 382 miljoen euro gereser-

veerd te worden voor de realisatie van reeds geplande en nog af te werken projecten. Het leeuwendeel is bestemd voor het wegwerken van de infrastructurele knelpunten en missing links.

Het infrastructuurplan van de waterwegbeheerder 'Horizon 2014' vormt in dit opzicht de nieuwe leidraad voor 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.

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 het instrument bij uitstek 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 geraadpleegd worden op www.waterstanden.be.

RIS: 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 ontwikkelt de volgende diensten:

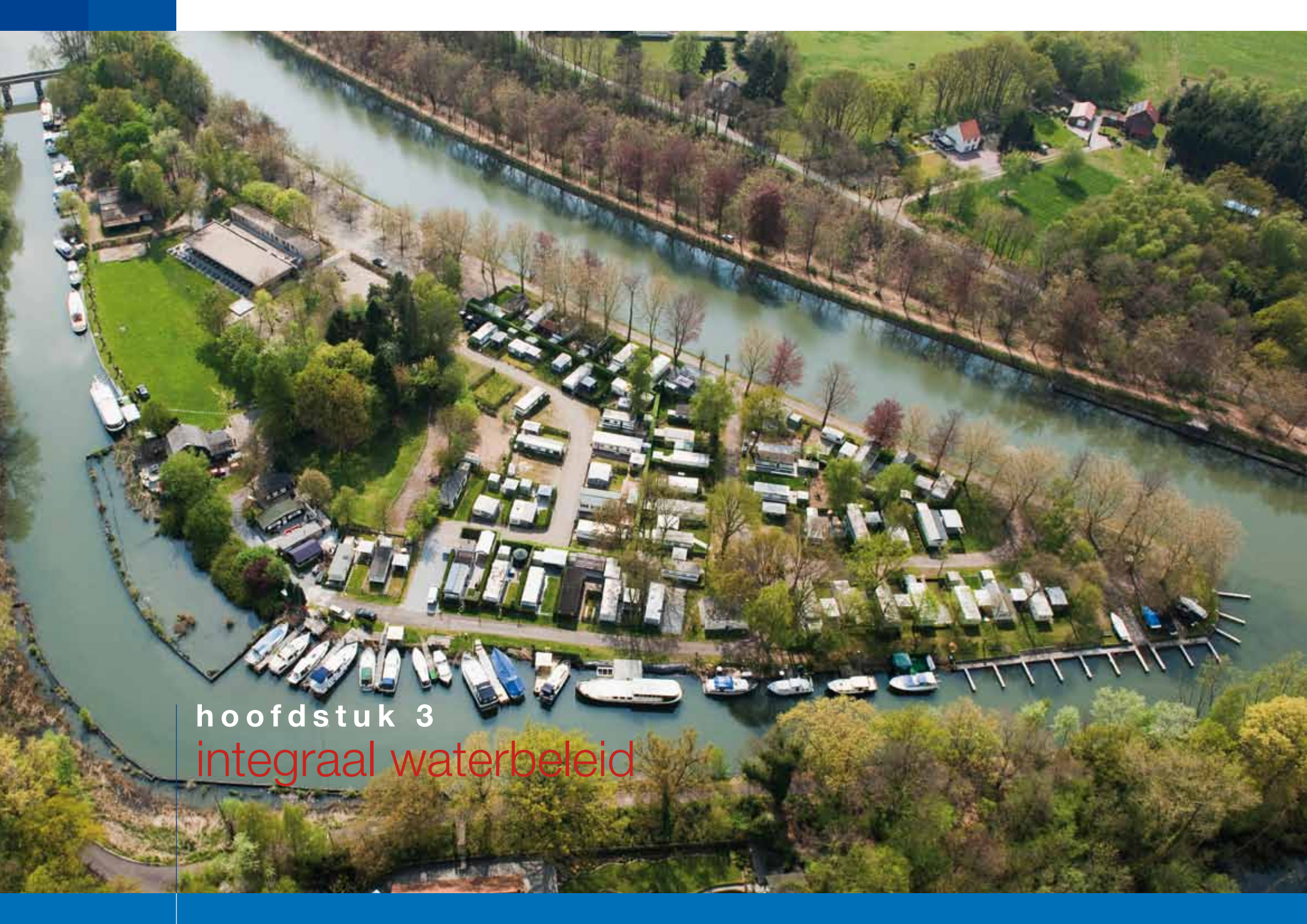
- het ter beschikking stellen van digitale vaarkaarten voor de waterwegen klasse IV en hoger;
- de eenmalige aanmelding en betaling voor beroepsscheepvaart vanaf 2012;
- het verspreiden van berichten aan de schippers volgens de EU-standaard vanaf 2011. Deze berichten zullen in alle talen van de EU beschikbaar zijn;
- het invoeren van AIS: Automatic Identification System, waarbij (zoals bij vliegtuigen) schepen zichzelf continu elektronisch kenbaar maken door het uitzenden van een code;
- de invoering van een gestructureerd systeem voor opvolging van calamiteiten op de waterwegen vanaf 2011;
- een softwareapplicatie voor het opvolgen van calamiteiten (CalRIS).

GIS: Geografische InformatieSystemen

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 zorgt voor een efficiënte werking. De webtoepassing maakt het mogelijk de ruimtelijke informatie op een eenvoudige manier ter beschikking te stellen van alle medewerkers.

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 eveneens de data aan voor de RIS-applicaties.



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 de functie van de productie van groene energie aan toegevoegd. 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 gaan van een andere functie.

3.1 Investeringen in waterbeheersing

Overlegstructuren

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 2009 werd voor meer dan 100 stedenbouwkundige vergunningsaanvragen een wateradvies opgemaakt. De uitvoering van de watertoets is uiteraard ook van toepassing op de stedenbouwkundige vergunningsaanvragen van nv De Scheepvaart. De Coördinatiecommissie voor Integraal Waterbeleid adviseerde positief voor alle projecten van nv De Scheepvaart.

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. De dienst Milieucoördinatie voert



hoofdstuk 3 integraal waterbeleid

opdrachten uit die opgelegd zijn door de wetgeving en reglementering inzake milieubeheer en natuurbehoud. Ook opdrachten die specifiek van toepassing zijn op het beheer en de exploitatie van de kanalen vallen onder zijn zorg.

Bijvoorbeeld:

- Oriënterende en beschrijvende bodemonderzoeken op industriegronden langs de waterwegen om deze in concessie te kunnen geven aan watergebonden bedrijven.
- Bodemsaneringsprojecten bij verontreinigde sites.
- Milieuhygiënisch onderzoek op baggerspecie of milieuhygiënisch onderzoek op uitgegraven bodem bij infrastructuurwerken. De onderzoeken moeten uitwijzen of de gronden herbruikbaar zijn als bodem of bouwstof.

Deze onderzoeken en bodemsaneringsprojecten worden steeds uitgevoerd door een erkend bodemsaneringsdeskundige. De jaarlijkse kost van deze opdrachten bedraagt ongeveer 1 145 000 euro.

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

nv De Scheepvaart streeft in het kader van het project 'Zonder is gezonder' stapsgewijs naar een nulgebruik van chemische bestrijdingsmiddelen. Daarnaast wordt actief werk gemaakt van een ecologisch maaibeheer, conform de goedgekeurde bermbeheersplannen. Zo worden de maaidata aangepast aan de vegetatie, het maaisel wordt onmiddellijk geruimd en gecomposteerd en er worden in de te maaien bermen geen pesticiden gebruikt. Aan het ecologisch maaibeheer hangt een kostenplaatje van ca. 400 000 euro per jaar. 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.

gemeenschappelijke Maas

Goed onderhouden waterlopen en dijken verminderen de kans op overstromingen. In de Maasvallei zijn verschillende dorpen en steden gelegen 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 langs de gemeenschappelijke Maas 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 2009 de zomeroever van de Negenoordplas in de centrale sector verlaagd en teruggetrokken. Aansluitend aan deze

werken is gestart met de bouw van de uitlaatconstructie van de Negenoordplas. Ook is in de zuidelijke sector gestart met de uitvoering van de Vlaamse Boertienlocaties in het kader van het Nederlandse Grensmaasproject (gefinancierd door Nederland). De uitvoering van al deze werken leidt op korte termijn tot een verhoging van de veiligheid in de Maasvallei en creëert bijkomende natuurwaarden.

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 van uitgestrekte oppervlakten grond.

3.3 Natuurontwikkeling

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. Voorbeelden zijn de bouw van paaiplaatsen voor vissen, de wilduitstapplaatsen in de kanalen en de aanleg van natuurvriendelijke oevers.

3.4 Recreatie en 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. De jaagpaden kennen het jaar rond een enorm succes bij recreatieve fietsers. Zowel in de provincie Antwerpen als Limburg werden de jaagpaden opgenomen in de fietsroutenetwerken. Tijdens het afgelopen werkingsjaar investeerde nv De Scheepvaart 2 miljoen euro in het onderhoud van de jaagpaden.

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. Langs de Vlaamse waterwegen liggen talrijke natuurgebieden, recreatiedomeinen, historische steden en pittoreske dorpen. Desondanks kende de pleziervaart in 2009 toch een lichte achteruitgang. Wellicht speelt ook hier de economische crisis en de stijging van de brandstofprijzen een rol.

In totaal zijn er 17 jachthavens en 11 passantenplaatsen. In 2009 is de uitbreiding van de jachthaven van Hasselt opgestart. De bouw van bijkomende wachtsteigers en bevestigingsvoorzieningen in en aan beweegbare bruggen voor de pleziervaart maakt deel uit van het actieplan van het 'Beleidsplan Waterrecreatie en Watertoerisme'.

In uitvoering van dit actiepunt besliste het overlegplatform voor waterrecreatie, -sport en -toerisme voor de waterwegen en kust in Vlaanderen om prioritair werk te maken van:

- de aanleg van voorzieningen voor andere watersporters dan de toervaart;
- de verbetering van de aanlegmogelijkheden voor de pleziervaart in sluizen en van de wachtinfrastructuur voor de pleziervaart aan sluizen en beweegbare bruggen.

In overleg met het Nederlandstalig Kanoverbond en de Vlaamse Roeiliga werd een meerjarenprogramma opgesteld voor de aanleg van in- en uitstapplaatsen voor kano's, kajaks en roeiboten aan sluizen en beweegbare bruggen. Men wil op vaste vaarroutes in de directe omgeving van de sluizen en beweegbare bruggen geschikte aanlegplaatsen creëren om het in- en uitstappen met de boten gemakkelijker en veiliger te maken. In 2009 werden in totaal 19 in- en uitstapplaatsen aangelegd. Daarenboven werden op- en afwaarts het sluizencomplex van Wijnegem de bestaande steigers voor roeiboten gerenoveerd.

Anderzijds werd ook ingegaan op de vraag van de Landelijke Bond voor Watersportverenigingen, de Vlaamse Pleziervaart Federatie en de Vlaamse Vereniging voor Watersport-Recreatie, om aan de sluizen van het kanaal Bocholt-Herentals aanlegmogelijkheden voor toervaarders te voorzien. Tussen sluis 5 te Dessel en sluis 9 te Geel werden op- en afwaarts deze sluizen afmeeringen geplaatst om het aanmeren in afwachting van een schutting te vergemakkelijken.

hoofdstuk 3 integraal waterbeleid

Ruitersport

In 2009 werd een ruiterspad van 16 km opengesteld op het onverharde jaagpad van het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten tussen Retie en Ravels. Dit project kiert in een initiatief van Vlaams minister-president Kris Peeters om de paardenrecreatie in Vlaanderen te bevorderen. nv De Scheepvaart werkt zo mee aan de actiepunten uit het Vlaams actieplan voor de paardenhouderij.

Wandelen en fietsen

Het recreatief en functioneel fietsverkeer op de verharde jaagpaden naast de bevaarbare waterwegen in Vlaanderen neemt alsmaar toe. Om dit gebruik vlot en veilig te laten verlopen, investeert nv De Scheepvaart jaarlijks in onderhouds- en vernieuwingswerken van jaagpaden. In 2009 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 en het kanaal Briegden-Neerharen. Bij het uitwerken van dit investeringsprogramma wordt steeds rekening gehouden met de voorstellen van de toeristische diensten.

Kapitein Kempenaar en Sluiswachter Suzie informeren ...

De provincie Antwerpen en nv De Scheepvaart maakten een reeks informatieborden over het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten. De informatie wordt op een speelse en eenvoudige manier gebracht voor groot en klein. Bij iedere sluis wordt een ander aspect van de waterweg behandeld: informatie over de werking van een sluis, de kenmerken van een Kempenaar, de hoogteverschillen tussen de sluizen en zo veel meer. De animatiefiguren 'Kapitein Kempenaar' en 'Sluiswachter Suzie' zijn de spijfiguren op alle borden. Kinderen, ouders en grootouders komen op een plezierige manier meer te weten over het kanaal waarlangs ze fietsen en waar ze vaak niet zo ver vandaan wonen.



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 sluzencomplex van Wijnegem en op de sluzen van Bocholt en Lozen. Op dit ogenblik loopt de voorbereiding van de installatie van grote waterkrachtcentrales op al de sluzen van het Albertkanaal.

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 enkele duizenden kubieke meter per seconde bij aanhoudende en overvloedige slagregen. Voor de voeding van de kanalen nemen België en Nederland elk gemiddeld 30 m³ per seconde af. 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 beschik-

baar 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 zullen daarom enorme 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 periodes 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. Met dit water wordt de centrale aangedreven. De eerste twee centrales worden in de periode 2010-2012 gebouwd op de sluzen van Ham en Olen. Later komen de andere sluzen aan de beurt. Het project moet vol-

ledig operationeel zijn in 2016. De zes waterkrachtcentrales zullen voldoende elektriciteit produceren voor 10 000 gezinnen. Verwacht wordt dat de nieuwe installaties voor meer dan 90 % van de tijd als energiecentrale zullen functioneren en slechts incidenteel om water terug te pompen.

Windturbines en zonne-energie

Langs de kanalen zijn er heel wat geschikte locaties voor de inplanting van windturbines. Dit heeft zowel te maken met de aanwezigheid van wind als met een geschikte ruimtelijke bestemming met weinig hinder voor de omgeving. nv De Scheepvaart bouwt en exploiteert zelf geen windturbines, maar geeft bedrijven concessies om op gronden van de vennootschap windturbines te bouwen. nv De Scheepvaart heeft recent ook enkele terreinen in vergunning gegeven voor de oprichting van zonneparken 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 Steunmaatregelen

Diensten transportdeskundige

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. Er wordt een nauwkeurige kostenraming opgemaakt. 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 uitvoeren van proefvaarten kunnen daar deel van uitmaken.

hoofdstuk 4 bevorderen van de binnenvaart

innovaties in de binnenvaart

De Vlaamse waterwegbeheerders zijn steeds op zoek naar nieuwe markten voor de binnenvaart. 2009 was het jaar waarin nieuwe overslagtechnieken met de vorklift verder geïmplementeerd en uitgetest werden. Veel ruimer dan palletten komen nu alle compacte stukgoederen die met een vorklift gemanipuleerd kunnen worden, in aanmerking voor transport via de binnenvaart. Ook kleinere volumes met relatief grote assortimentsproblematiek komen in het zicht. De potentiële markt van dit soort materialen loopt momenteel op tot meer dan 500 000 ton op jaarbasis.

Een studie in opdracht van de Vlaamse waterwegbeheerders toonde aan dat het transport van de producent naar de handelaar van gepalletiseerde bouwmaterialen potentieel had voor vervoer via de waterweg. Er was evenwel nog een kostenhandicap van overslag en opslag in zogenaamde watergebonden distributiecentra. Onder leiding van de transportdeskundigen werden voor bijna 50 000 ton proefvaarten uitgevoerd voor verschillende bouwproducenten en

volgens verschillende overslagtechnieken. Het werd een zoektocht naar een goedkope en efficiënte overslagtechniek voor palletten. Twee technieken resulteerden in een doorbraak: een mobiele kraan met een speciale pallethaak voor 3 palletten en de overslag met vorklift via een platform op de zijkant van het schip. Eén vorklift blijft aan boord, de tweede vorklift wordt op de wal gebruikt om de palletten van het platform af te nemen. Zo werd het transport van snelbouw op palletten (6 000 ton op jaarbasis) van de Wienerberger-fabriek in Beerse naar bouwhandel Van Pelt in Schoten competitief.

Joris Van Hees (Wienerberger): "Wie had gedacht dat stenen konden drijven? Dankzij het drijfvermogen van onze stenen kunnen we nu de verkeershinder in het centrum van Beerse tot een minimum beperken."

Ook de levering van betonnen dwarsliggers van de firma De Bonte aan de Franse spoorwegen kon zo competitief via de binnenvaart vervoerd worden. Op deze manier is de

stroom van meer dan 50 000 ton op jaarbasis van Laakdal naar de haven van Rijsel naar de binnenvaart gekomen.

Filip de Bonte (De Bonte): "Vaste grond achterlaten is een grote sprong in het onbekende, maar eens je mee op het schip zit, opent zich een nieuwe wereld met tal van kansen en mogelijkheden voor stukgoed! De Franse spoorwegen zijn zo enthousiast over het transport van onze betonnen dwarsliggers dat ze 100 km ten zuiden van Rijsel een groot depot langs het water gaan aanleggen om een grote werf te bevoorraden. Het transport is kostenefficiënt en heeft geen hinder. Dit betekent voor de Bonte nog eens 10 000 ton extra."

Er is echter nog steeds een drempel omdat er in verschillende gevallen een voor- of nansport nodig is. Hier ligt de volgende uitdaging. Een tijdelijke steunmaatregel kan helpen deze volumes naar het water te brengen.

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. De maatregel trad in werking op 1 januari 2009 en loopt nog tot 2011.

Steun palletvervoer

Gepalleteerde goederen kunnen, mits de juiste ondersteuning, ook via de waterweg vervoerd worden. De Vlaamse overheid investeerde de afgelopen jaren in onderzoek naar de haalbaarheid, technische mogelijkheden, betrouwbaarheid en de kostprijs van dergelijk vervoer. Op het terrein werden, met succes, een aantal proefprojecten opgezet waaruit bleek dat palletvervoer een haalbare kaart is.

Centraal Boekingsplatform

Om het gebruik van de binnenscheepvaart (en het spoor) te stimuleren en de hinterlandontsluiting van de zeehavens, nam de Vlaamse overheid het initiatief om een Centraal Boekingsplatform (CBP) op te richten. Expediteurs kunnen van dit platform gebruikmaken om informatie in te winnen over de beschikbaarheid en reservatie van containers. Dit platform moet zorgen voor een optimaler gebruik van de beschikbare containers op de inlandterminals en het vervoer van lege containers van en naar deze terminals beperken. Het CBP ging in 2009 effectief van start.

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. Sinds de start van het programma in 1998 werden in Vlaanderen 158 dossiers goedgekeurd. In het werkingsgebied van nv De Scheepvaart gaat het om

32 voltooide kaaimuren, 3 projecten in uitvoering en 2 aanbestede dossiers. Bovendien werden er in de loop van 2009 nog 6 nieuwe dossiers ingediend door de bedrijven Tripan, Purisol, GRK, Haven Genk, DP World en Recylux. In totaal bedraagt het aandeel van nv De Scheepvaart in de gerealiseerde en aanbestede kaaimuren 28,9 miljoen euro. Voor kaaimuren die in bedrijf zijn, werd een overslagvolume van 40,7 miljoen ton vooropgesteld tot en met eind 2009. Dit streefcijfer werd ruimschoots gehaald: deze bedrijven realiseerden al 96,5 miljoen ton overslag.

4.2 Een actief grondbeleid

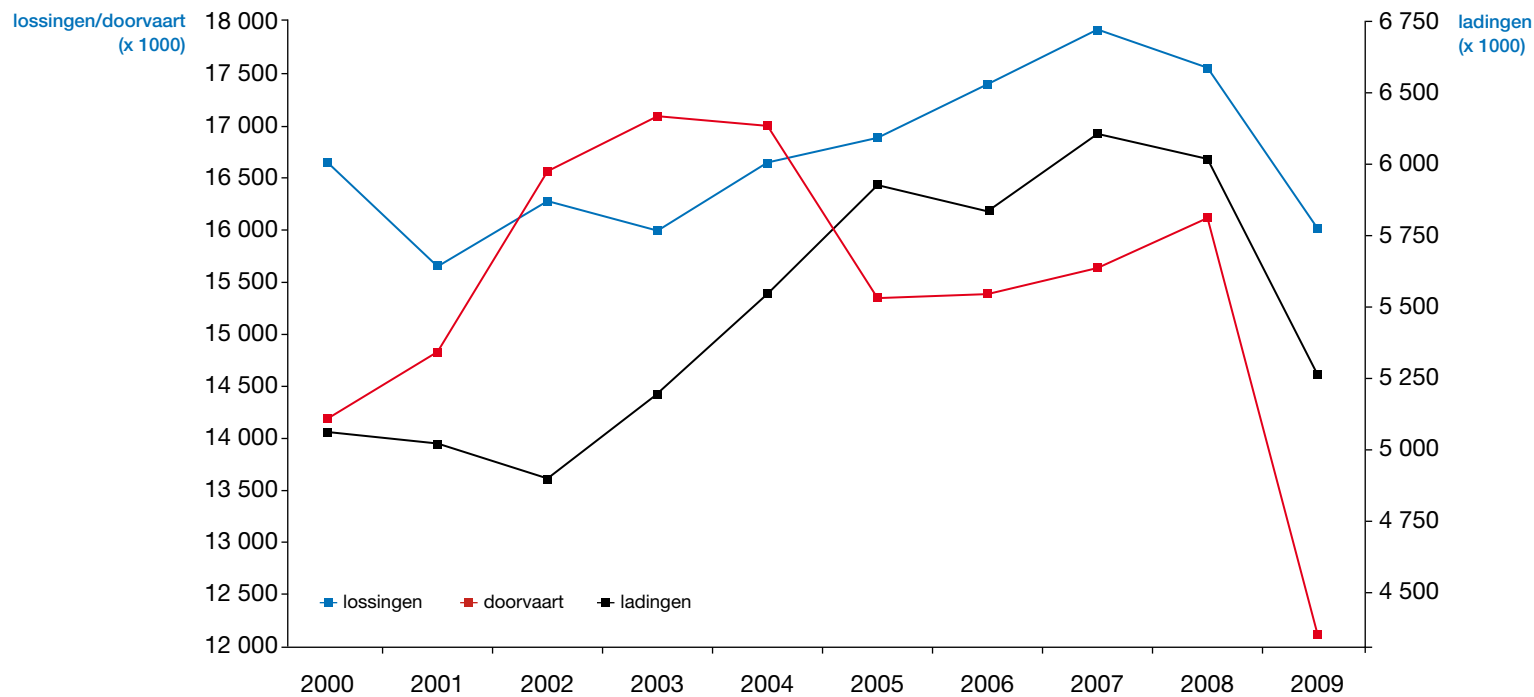
De binnenvaart kan op bijna alle vlakken concurreren met de andere transportmodi: vervoerkosten, milieueffecten, maatschappelijke kosten (ongevallen, lawaaihinder, ruimtebeslag ...), just-in-time leveringen ... De voordelen van de binnenvaart komen het sterkst naar voor als bedrijven zich kunnen vestigen 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 850 ha watergebonden bedrijventerreinen. Deze bedrijventerreinen worden in concessie gegeven aan bedrijven die voor de aan- en afvoer van grondstoffen en/of afgewerkte producten gebruikmaken van de binnenvaart. Dat deze werkwijze tot zeer goede resultaten leidt bewijst de evolutie van de ladingen en lossingen op de oevers van de kanalen.

Concessie of vergunning?

nv De Scheepvaart geeft voornamelijk op 2 manieren gronden in gebruik: enerzijds door middel van langdurige overeenkomsten, anderzijds via precaire vergunningen. Precaire vergunningen zijn jaarlijks verlengbaar. Een concessie wordt voor langere tijd gegeven. Indien nv De Scheepvaart de gronden nodig heeft om de kanalen te beheren, dan wordt de precaire vergunning niet verlengd. Er is een grote vraag naar watergebonden bedrijventerreinen. Dit blijkt uit het feit dat in 2009 maar liefst 13 nieuwe concessies werden afgesloten met nieuwe gebruikers, voor een totale oppervlakte van 44 hectaren. Deze bedrijven engageren zich contractueel om een vastgelegde hoeveelheid goederen per jaar via de waterweg te transporteren.

hoofdstuk 4
bevorderen van de binnenvaart

Evolutie van ladingen en lossingen (ton)



Economisch Netwerk Albertkanaal

In het kader van het commercieel grondbeleid werkt de vennootschap ook mee aan het ENA, het Economisch Netwerk Albertkanaal. Met het ENA wil de Vlaamse overheid in de onmiddellijke omgeving van het Albertkanaal een aantal nieuwe bedrijventerreinen afbakenen. 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 gemaakt worden. 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.

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 Zwaikom-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 verschillende jaren duren vooraleer alle stappen doorlopen zijn.

hoofdstuk 4

bevorderen van de binnenvaart

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

1. De aan- en verkoop van gronden

De vennootschap kan met eigenaars onderhandelen over de aankoop van bedrijventerreinen. Meestal gebeurt dit in het kader van een bedrijfs-sluiting, de stopzetting van een bedrijf of bij een faillissement, of bij braakliggende terreinen. Het aanbod aan dergelijke terreinen is eerder beperkt. Niet-watergebonden gronden kunnen aan marktconforme voorwaarden worden verkocht. De opbrengst van deze verkopen wordt gebruikt voor de aankoop van watergebonden terreinen. nv De Scheepvaart beheert in totaal 3 750 ha gronden, gelegen in de onmiddellijke omgeving van de waterwegen in de provincies Antwerpen en Limburg. Hiervan zijn ongeveer 850 ha bedrijventerreinen die verspreid liggen over het grondgebied van 52 gemeenten.

2. Het uitoefenen van het voorkeurecht

nv De Scheepvaart heeft in het oprichtingsdecreet van 2 april 2004 de mogelijkheid gekregen om een voorkeurecht uit te oefenen op watergebonden bedrijventerreinen. 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 2009 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 werden een hele reeks acties gestart. Vele acties worden samen met andere partners uitgevoerd.

Vlaanderen In Actie

De Vlaamse regering wil met haar strategische plan Vlaanderen een duurzame plaats geven in het keurkorps van Europese regio's. Er wordt gewerkt rond verschillende thema's, waaronder logistiek en mobiliteit. In 2007 gaf de Vlaamse regering het startschot voor 'Flanders Logistics'. Er werden 7 strategische thema's voorgesteld die worden uitgewerkt in concrete modelprojecten. Hun doel is het verankeren en versterken van de logistiek in Vlaanderen. nv De Scheepvaart is actief betrokken in de uitwerking ervan.

7 strategische thema's:

1. de capaciteit van multimodale infrastructuur optimaliseren;
2. de wetgeving stroomlijnen;
3. logistieke clusters opzetten;
4. infrastructuur op alternatieve wijze financieren;
5. onderwijs en arbeidsmarkt activeren;
6. onderzoek en ontwikkeling bevorderen;
7. doelgericht communiceren.

- In **Flanders Logistics** wordt ernaar gestreefd om de capaciteit van de multimodale infrastructuur beter te benutten en de regelgeving te stroomlijnen. Het is een samenwerkingsproject van de Vlaamse overheid en de logistieke sector. Men wil een heldere visie formuleren om de sterke, internationale positie van Vlaanderen verder uit te bouwen. Doelstelling is: de juiste logistieke activiteiten op de juiste plek, bereikbaar via verscheidene transportmodi. Verder is het belangrijk dat een toename van de logistieke activiteiten niet noodzakelijk een toename van het vervoer impliceert.

- **Flanders Inland Shipping Network** (FISN) zet in op het verder ontwikkelen van de binnenvaart en wil in overleg met de sector de logistieke troeven van Vlaanderen optimaal benutten.
- De **steunmaatregel Kleine Schepen** bestaat erin om een subsidie van 20 tot 30 % toe te kennen voor het uitvoeren van moderniseringsinvesteringen aan boord van schepen in eigendom van Vlaamse ondernemers met een maximum van 40 000 euro per aanvraag. Door de maatregel kan de levensduur van deze schepen worden verlengd en wordt de inzetbaarheid gegarandeerd. Voorwaarde is dat de betrokken schepen op regelmatige basis goederen vervoeren op de Vlaamse waterwegen.
- In **Flanders Port Area** wordt werk gemaakt van de strategische visienota voor de zeehavens. De Vlaamse havens van Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende hebben zich ertoe verbonden nauwer samen te werken om hun economische slagkracht te verhogen. Een taskforce werkt samenwerkingsprojecten tussen de verschillende havens uit. Zo wordt er werk gemaakt van een gemeenschappelijke strategie van de Vlaamse zeehavens ten aanzien van het hinterland.
- **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 partnership met Waterwegen en Zeekanaal NV, POM-Antwerpen en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen werd eind 2008 een overzicht

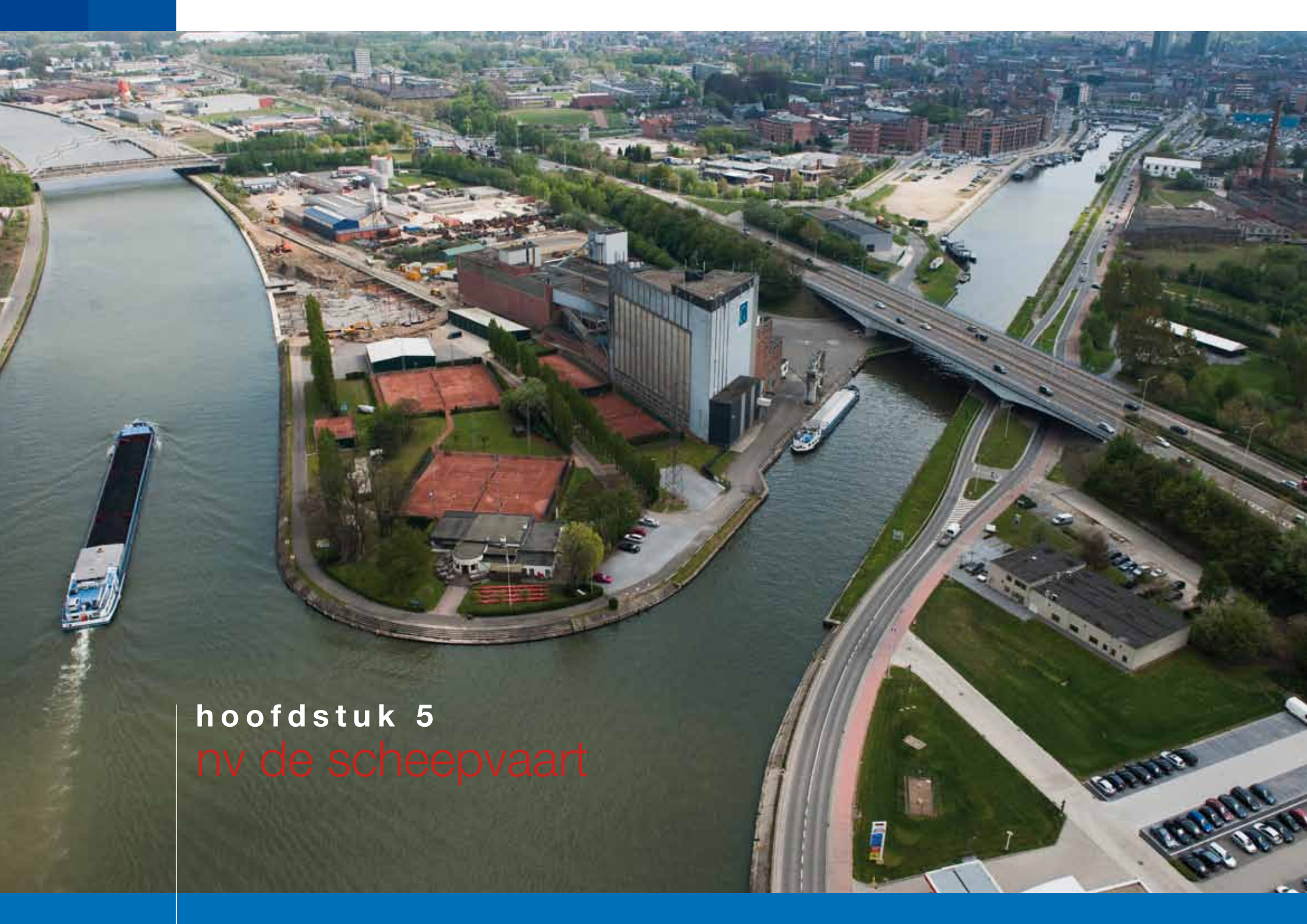
van de logistieke hotspots in Antwerpen gepubliceerd. Daarnaast is nv De Scheepvaart lid van Antwerpen Logistiek.

- 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. Bevoegde minister is Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken. nv De Scheepvaart wordt geleid door een raad van bestuur en een algemene directie die het dagelijks bestuur op zich neemt.

Historiek

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

5.1 Beheer en beleid

De raad van bestuur (situatie 01/05/2010)

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 Van Hoof

Raadgever:

Chris Danckaerts

Secretaris:

Ludo Vanmeer

hoofdstuk 5 nv de scheepvaart

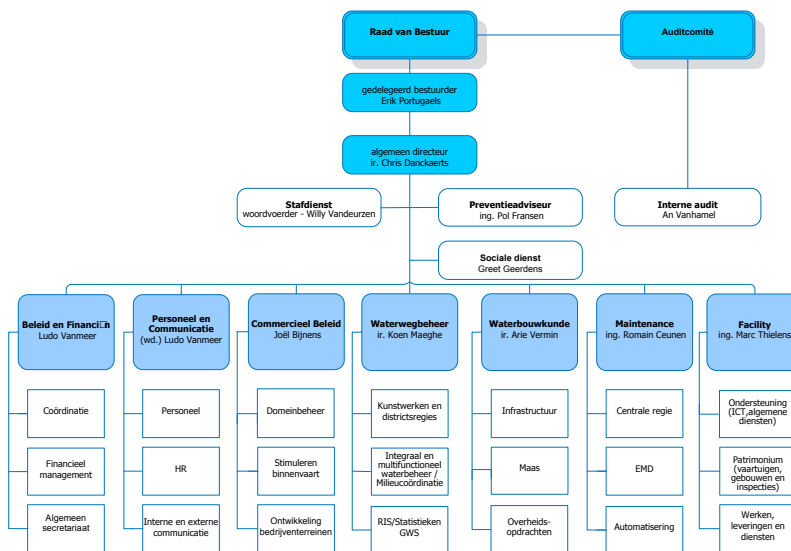
Volgende bestuursleden verlieten in de loop van 2009 de Raad:

- mevrouw Ingrid Lieten werd aangesteld als viceminister-president van de Vlaamse regering en Vlaams minister van Innovatie, Overheidsinvesteringen, Media en Armoedebestrijding;
- mevrouw Lydia Peeters werd verkozen tot Vlaams parlementslid;
- de heer Jaak Tielens ging op 1 april met pensioen.

Naar aanleiding van het aantreden van de nieuwe Vlaamse regering werd de raad opnieuw samengesteld en verlieten volgende leden de raad:

- bestuurder Harry Lemmens
- regeringsafgevaardigde Frederik Delecluyse
- raadgever Jean Vandeputte

Organigram



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 2007 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 2009 gaf hier een concrete invulling aan.

nv De Scheepvaart engageerde zich via zes strategische doelstellingen om het regeringsbeleid inzake mobiliteit en openbare werken te ondersteunen en uit te voeren:

- een vlot en veilig scheepvaartverkeer verzekeren, als dienst aan de economie en de burger;
- een toename van het vervoer via de waterwegen nastreven als volwaardig alternatief voor het dichtslibbend wegvervoer;
- de waterwegen en hun infrastructuur moderniseren en op een efficiënte manier onderhouden om adequaat te kunnen inspelen op de transportbehoeften;
- het beheer van de waterwegen multifunctioneel benaderen;
- een commercieel grondbeleid voeren om watergebonden industrieterreinen te creëren en het patrimonium op een marktconforme manier te valoriseren;
- het evenwichtig beheer van de watersystemen volgens de principes van het integraal waterbeleid met bijzondere aandacht voor het beschermen van de bevolking en de goederen tegen overstromingen.

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 grotendeels bereikt en soms zelfs overschreden.

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

- Het aantal uren stremmingen ten gevolge van elektromechanische defecten aan sluizen en bruggen bedroeg in 2009 0,033 % van de totale bedieningstijd, wat lager is dan de vooropgestelde norm van 0,1 %.
- In 2009 bedroeg de realisatiegraad van voorziene werken 81 %, iets meer dan de vooropgestelde norm van 80 %.
- De totale oppervlakte verhuurde watergebonden terreinen steeg in 2008 met 440 590 m². Hiermee wordt de performantiemaatstaf van 20 000 m² 20-voudig overschreden.
- In 96 % van de gevallen is binnen de 30 kalenderdagen een reactie vertrokken op de aanvraag voor een vergunning, dit is precies zoals vooropgesteld.

5.2 HRM & personeelsbeleid

Personeel

De juiste man of vrouw op de juiste plaats was de kerngedachte achter de interne herstructurering die in 2008 ingezet werd en in 2009 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.

De krijtlijnen uit het personeelsplan van nv De Scheepvaart zijn:

- een taakherschikking tussen de afdelingen om de processen logischer te clusteren;
- de invoering van een aantal nieuwe functies ten gevolge van de bijkomende opdrachten die aan het agentschap toegewezen werden;
- upgradering van functies om een kwaliteitsvolle dienstverlening verder in de werking van de organisatie te consolideren. Dossiers worden complexer en vragen een hogere graad van expertise.

Een team personeelsleden gaande van ingenieurs, sluiswachters, onderhoudspersoneel, administratieve en commerciële medewerkers ijvert dagelijks voor de uitbouw van een klantgericht, daadkrachtig en efficiënt agentschap. Daarnaast werkt nv De Scheepvaart samen met verschillende middelbare en hogescholen om studenten de kans te bieden als stagiair ervaring op te doen. In de loop van 2009 daalde het aantal voltijds tewerkgestelde personeelsleden van 588,66 VTE (1 januari) naar 584,5 (31 december). Het statutair personeel blijft ruimschoots in de meerderheid: bijna 96 % van het personeel werkt als vastbenoemd ambtenaar. Door de upgradering van een aantal functies verschuift het aantal personeelsleden van niveau D van 76 % in 2008 naar 69 % in 2009. Ook bij de andere niveaus is deze verschuiving merkbaar.

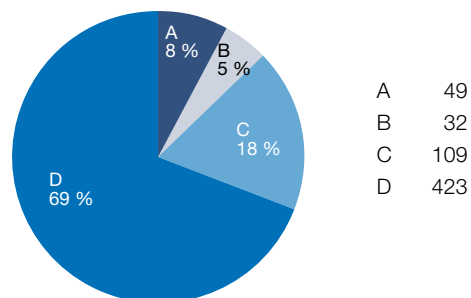
Wat betreft de kansengroepen scoort nv De Scheepvaart:

Allochtonen	0,8 %
Personen met een arbeidshandicap	3,1 %
Kortgeschoolden (niveau D)	69 %
Ervaren werknemers (>45)	55%

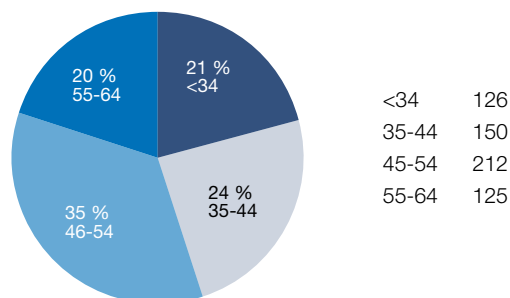
hoofdstuk 5

nv de scheepvaart

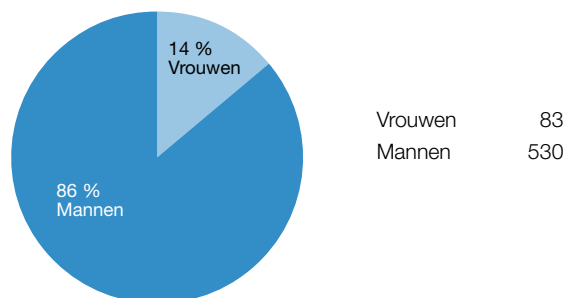
Procentuele verdeling per niveau



Procentuele verdeling per leeftijdscategorie



Procentuele verdeling mannen-vrouwen



Sociale dienst

nv De Scheepvaart heeft haar eigen sociale dienst. Naast een aantal materiële voordelen zijn er ook tal van immateriële voordelen waarop het personeel een beroep kan doen. Voorbeelden hiervan zijn een tegemoetkoming in de kosten voor een sportabonnement, 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

Als overheidsagentschap worden we geconfronteerd met complexe vraagstukken en een veelheid aan regels en wetten waarbij ons handelen soms sterk beïnvloed wordt. Daarom is een goede balans nodig tussen enerzijds regels en anderzijds de ontwikkeling van bewustwording en morele oordeelsvorming ten aanzien van integriteit. Aansluitend bij de cultuur en structuur van nv De Scheepvaart kiest het agentschap daarom voor een integriteitbeleid met een positieve insteek dat vertrouwen als uitgangspunt neemt en waarbij transparantie en het afleggen van verantwoording sleutelwoorden zijn. In deze context werd een deontologische code opgesteld en gecommuniceerd naar het personeel. Het integriteitsbeleid wordt nog verder uitgebouwd en gekaderd in een overkoepelend en geïntegreerd geheel.

Vorming en opleiding

Jaarlijks wordt er veel aandacht besteed aan de opleidings- en ontwikkelingskansen van personeelsleden. Medewerkers moeten zich goed voelen op de werkvloer, zodat de organisatie productief kan blijven. Mensen uitdagen om voortdurend bij te leren gebeurt niet alleen door het verwerven van vakkennis en expertise maar ook door hen als persoon te laten ontwikkelen binnen hun job, en hen de kans geven om hun competenties aan te scherpen. Hiervoor worden, naargelang de noden, verschillende ontwikkelingsvormen gehanteerd: opleiding al dan niet op maat uitgewerkt, zelfstudie en coaching zijn hiervan enkele voorbeelden. In 2009 volgden meer dan 200 personeelsleden een opleiding binnen hun job.

Preventie en welzijn op het werk

De interne vertrouwenspersoon staat mee in voor het welzijnsbeleid, zij is het aanspreekpunt voor werknemers over ongewenste gedragingen op de werkplek en gaat in vertrouwen om met informatie die haar bereikt. De interne dienst Preventie en Bescherming staat in voor het veiligheidsbeleid binnen de organisatie. De dienst stond in samenwerking met de vormingsverantwoordelijke in voor het onthaal van de nieuwkomers en de organisatie van een 'veiligheidstoer' voor het personeel van alle buitendiensten. Arbeidsongevallen en meldingen van incidenten en gevaarlijke situaties worden stelselmatig onderzocht en voor advies voorgelegd aan het Comité voor Preventie, Bescherming en Welzijn (CPBW).

Het veiligheidsbeleid binnen nv De Scheepvaart wordt vertaald in een actielijst die halfjaarlijks wordt geëvalueerd. In 2009 steeg het aantal arbeidsongevallen ten opzichte van 2008, van 25 naar 34. De frequentiegraad, dit is het aantal ongevallen ten opzichte van het aantal gewerkte uren, bedroeg 39,98. Te veel ongevallen blijven het gevolg van onachtzaamheid. De conclusies van deze analyse worden meegenomen in het jaaractieplan van 2010 met het bijhorende thema: 'Respect'.

5.3 Klachtenbeleid

De klachtenmanager kreeg in 2009 met 36 klachten een relatief laag aantal te verwerken. Uit het globaal klachtenbeeld blijkt dat burgers sneller reageren op onvolkomenheden in de infrastructuur of hinder. De meeste klachten 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 bij elke klacht telefonisch contact op met de klager en telkens opnieuw blijkt de klant aangenaam verrast te zijn dat zich iemand bezighoudt met hun klacht. Bij het einde van het

gesprek is de klacht 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 verkopen. Niettemin volstaan deze eigen inkomsten niet om de uitgebreide opdrachten van de vennootschap te kunnen financieren. nv De Scheepvaart moet daarom jaarlijks een beroep doen op belangrijke dotaties vanwege de Vlaamse overheid.

De operationele kosten omvatten voornamelijk personeelskosten voor een totaal van 584,5 medewerkers, uitgedrukt in voltijdse equivalenten. De werkingskosten bestaan in hoofdzaak uit uitgaven voor onderhoudsmaterialen en -materieel, energiekosten en kantoorkosten.

In 2009 heeft nv De Scheepvaart een verlies geboekt van 3 037 770 euro, vooral ingevolge een stijging van de personeelslasten. Overigens werden voorzieningen ten bedrage van 1 485 147 euro aangelegd om eventuele meeruitgaven of mindertontvangsten in de toekomst in te dekken.

De balans geeft een goed beeld van het vermogen van de vennootschap op 31 december 2009. 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 2009 werd hiervoor 52,4 miljoen euro aan nv De Scheepvaart toegekend.

hoofdstuk 5
 nv de scheepvaart

ACTIVA	2009	2008
I. OPRICHTINGSKOSTEN		
- Kosten van op richting	1.203,84	6.671,40
II. IMMATERIËLE VASTE ACTIVA		
- Software	109.218,89	125.975,23
III. MATERIËLE VASTE ACTIVA		
- Terreinen	29.986.427,18	23.229.221,75
- Gebouwen	491.508,15	481.798,72
- Werken van burgerlijke bouwkunde	155.846.550,65	161.808.788,57
- Installaties, machines en uitrusting voor exploitatie	840.086,11	942.469,52
- Meubilair en materieel	1.501.536,11	1.769.323,49
- Aanschaffing gebouw leasing	4.459.451,45	4.714.005,45
- Werken van burgerlijke bouwkunde in aanbouw	74.351.002,27	34.350.795,13
IV. FINANCIËLE VASTE ACTIVA		
V. VORDERINGEN OP MEER DAN ÉÉN JAAR		
VI. VOORRADEN		
- Handelsgoederen	1.907.190,47	1.710.104,46
VII. VORDERINGEN OP TEN HOOGSTE ÉÉN JAAR		
- Handelsvorderingen op ten hoogste één jaar	10.458.606,09	3.207.491,97
- Overige vorderingen	54.627.342,08	43.783.051,72
VIII. GELDBELEGGINGEN		
IX. LIQUIDE MIDDELEN		
- Kassagelden	49.260,03	40.424,29
- Rekening K.B.C.	65.889.619,89	62.048.527,39
X. OVERLOPENDE REKENINGEN		
- Verkregen opbrengsten	130.000,00	618.500,00
- Over te dragen kosten	37.370,66	222.210,32
- Wachtrekening	348,00	456,00
TOTAAL	400.689.721,87	339.059.815,41

PASSIVA	2009	2008
I. KAPITAAL		
- Geplaatst kapitaal	7.165.000,00	7.165.000,00
II. UITGIFTEPREMIES		
III. HERWAARDERINGSMEERWAARDEN		
IV. RESERVES		
- Wettelijke reserve	129.520,00	40.720,00
V. OVERGEDRAGEN NETTORESULTAAT		
- Overgedragen verlies/winst	-1.806.626,47	1.319.943,86
VI. DOTATIES SUBSIDIES TOELAGEN EN SOORTGELIJKE		
- Kapitaalsubsidies werken burgerlijke bouwkunde	230.203.976,10	193.977.989,50
- Aangewende kapitaalsubsidies terreinen	6.155.000,00	-
- Subsidies patrimoniale goederen	2.943.552,61	3.326.237,87
VII. VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN		
- Voorziening voor andere risico's en kosten	2.089.575,48	1.524.005,48
VIII. SCHULDEN OP MEER DAN ÉÉN JAAR		
- Ontvangen vooruitbetalingen	1.308.569,93	1.308.569,93
- Gerealiseerde ontvangsten grondbeheer	17.486.658,80	11.239.744,08
- Schulden leasing van onroerende goederen	4.431.914,60	4.592.783,90
IX. SCHULDEN OP TEN HOOGSTE ÉÉN JAAR		
- Schulden op meer dan 1 jaar die binnen het jaar vervallen	160.869,30	153.302,07
- Handelsschulden op ten hoogste één jaar	15.435.191,36	10.918.529,97
- Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	3.356.400,25	3.707.422,72
- Overige schulden	45.739.302,81	34.789.785,78
- Rekeningen K.B.C. type uitgaven	65.587.089,96	62.976.904,50
X . OVERLOPENDE REKENINGEN		
- Over te dragen opbrengsten	8.741,59	11.294,99
- Toe te rekenen kosten	294.985,55	2.007.580,76
TOTAAL	400.689.721,87	339.059.815,41

RESULTATENREKENING	2009	2008
OPERATIONELE OPBRENGSTEN	42.562.627,29	42.731.870,20
- Lopende opbrengsten	41.760.367,06	41.875.048,53
- Andere operationele opbrengsten	802.260,23	856.821,67
OPERATIONELE KOSTEN	52.866.313,59	48.103.274,36
- Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	726.028,15	843.501,27
- Diensten en diverse goederen	9.566.608,33	8.698.433,12
- Personeelskosten	32.919.433,42	30.650.510,49
- Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, immateriële en materiële vaste activa	7.749.216,09	7.493.662,68
- Voorzieningen (toevoegingen, bestedingen en terugnemingen)	1.485.147,54	86.849,57
- Inkomensoverdrachten	404.094,87	330.317,23
- Andere operationele kosten	15.785,19	-
OPERATIONEEL RESULTAAT	-10.303.686,30	-5.371.404,16
FINANCIËLE OPBRENGSTEN	9.144.011,43	7.888.162,23
- Opbrengsten uit vlottende activa	654.366,05	-
- Diversen	994.983,29	536.805,40
- Kapitaalsubsidies	7.494.662,09	7.351.356,83
FINANCIËLE KOSTEN	1.209.933,98	728.277,84
- Rente, commissies en kosten verbonden aan schulden	219.547,96	191.190,19
- Bankkosten	1.427,43	1.867,73
- Diverse financiële kosten	988.958,59	535.219,92
FINANCIËEL RESULTAAT	7.934.077,45	7.159.884,39
UITZONDERLIJKE OPBRENGSTEN	11.845.610,31	8.590.187,62
- Terugnemingen van afschrijvingen	-	-
- Andere uitzonderlijke opbrengsten	11.845.610,31	8.590.187,62
UITZONDERLIJKE KOSTEN	12.513.771,79	8.602.658,07
- Terugnemingen van afschrijvingen	-	-
- Andere uitzonderlijke opbrengsten	12.513.771,79	8.602.658,07
UITZONDERLIJK RESULTAAT	-668.161,48	-12.470,45
- NETTO RESULTAAT VAN HET JAAR (voor belastingen)	-3.037.770,33	1.776.009,78
- NETTO RESULTAAT VAN HET JAAR (na belastingen)	-3.037.770,33	1.776.009,78
- TE BESTEMMEN RESULTAAT VAN HET BOEKJAAR	-3.037.770,33	1.776.009,78
- Overgedragen resultaat van vorige boekjaren	1.231.143,86	-456.065,92
- Te verwerken winstsaldo	-1.806.626,47	1.319.943,86
- Toevoeging aan reserves		88800
TE BESTEMMEN NETTORESULTAAT VAN HET BOEKJAAR	-1.806.626,47	1.231.143,86