



J A A R V E R S L A G
2 0 0 8

nv De Scheepvaart 





	Voorwoord	5
Hoofdstuk 1	nv De Scheepvaart Mensen en structuur	7
Hoofdstuk 2	Trafiek op de kanalen	11
Hoofdstuk 3	Investeringen	24
Hoofdstuk 4	Bevordering van de binnenvaart	29
Hoofdstuk 5	Personeel en communicatie	36
Hoofdstuk 6	Financieel verslag	40
Hoofdstuk 7	Statistische informatie	44





Het voorbije jaar startte veelbelovend voor de binnenvaart. Maandelijks noteerden we hogere trafiekcijfers dan in dezelfde maand van het voorgaande jaar. Tot de financiële crisis echter toesloeg, met grote gevolgen voor de economie. Vanaf de maanden september en oktober daalde de trafiek aanzienlijk. We sloten 2008 dan ook af met een licht verlies aan trafiek, zowel in tonkilometer als in tonnage.

We blijven echter hoopvol voor de toekomst. De binnenvaart heeft de voorbije jaren een ware gedaanteverwisseling ondergaan: de meeste schippers zijn nu moderne ondernemers geworden die met een nieuwe vloot binnenschepen bijna elke transportvraag kunnen beantwoorden aan een concurrentiële prijs. Maar de belangrijkste hoopgevende factor is het groeiende mobiliteitsbewustzijn bij heel wat bedrijfsleiders. Het bedrijfsleven is medeverantwoordelijk voor de beheersing van de mobiliteit en de veiligheid op onze wegen. Zoals de zorg voor het leefmilieu inmiddels een evidentie en zelfs een kwaliteitskenmerk voor elke onderneming is geworden, zo is ook de mobiliteitsproblematiek een permanent aandachtspunt gaan vormen. Vanuit onze talrijke contacten met de bedrijven merken we dat dit bewustzijn hand over hand toeneemt.

Wij zijn er dan ook rotsvast van overtuigd dat bij de heropleving van de economie de prestaties van de binnenvaart opnieuw in stijgende lijn zullen gaan. Samen met de leden van de Raad van Bestuur, de leden van het management en al de personeelsleden van nv De Scheepvaart werken we iedere dag aan de verdere uitbouw van onze vennootschap als een klantgericht, slagkrachtig en efficiënt overheidsbedrijf. Jaarlijks worden aanzienlijke bedragen geïnvesteerd in het onderhoud en de vernieuwing van de infrastructuur. Het is zeker aangewezen om in tijden van economische crisis deze inspanningen nog op te voeren en zo de economie en de werkgelegenheid te stimuleren.

Daarnaast gaat er steeds meer belangstelling naar een goede dienstverlening aan onze klanten, waarbij het begrip 'klant' zeer ruim wordt omschreven. Uiteraard beschouwen we schippers en watergebonden bedrijven als onze klanten, maar ook de recreant en de watersportbeoefenaar kunnen op onze dienstverlening

rekenen. Onze vennootschap begeeft zich ook steeds meer op het terrein van de marktprospectie: anders dan vroeger het geval was, beschikken we nu wel over de nodige expertise en marktkennis van de logistieke wereld. Met die kennis kunnen we bedrijven niet enkel op een realistische en objectieve wijze informeren maar ook overtuigen om daadwerkelijk de stap te zetten naar de binnenvaart. Ook het grondbeleid krijgt steeds meer aandacht. Voor een waterwegbeheerder is het van cruciaal belang om voldoende watergebonden bedrijfsterreinen te kunnen aanbieden aan potentiële klanten.

De verdere uitvoering van de maatregelen in het kader van het ENA, het Economisch Netwerk Albertkanaal, is daarom uitermate belangrijk. Door de uitoefening van het voorkeepsrecht zorgt de vennootschap ervoor dat bedrijfsterreinen die grenzen aan een van onze kanalen ook daadwerkelijk een watergebonden bestemming krijgen.

Wij willen ten slotte benadrukken dat al de activiteiten en projecten van nv De Scheepvaart worden uitgevoerd met veel zorg voor mens en natuur. Al te vaak krijgen we ten onrechte het verwijt dat er alleen wordt gedacht aan industrie en nijverheid. De binnenvaart is met voorsprong het meest milieuvriendelijke transport. Het zijn trouwens de kanalen die gezorgd hebben voor unieke natuurwaarden en waardevolle recreatiegebieden. Door de inplanting van bedrijven op de oevers van het kanaal kan bovendien heel wat fileelend worden voorkomen.

Kanalen vervullen verscheidene functies die soms met elkaar dreigen te botsen. nv De Scheepvaart doet er echter alles aan om de multifunctionaliteit van de kanalen zo harmonieus mogelijk te ontwikkelen. Daarmee bewijzen we dagelijks hoe economie en ecologie met elkaar kunnen worden verzoend.

Erik Portugaels
Gedelegeerd bestuurder

Willy Claes
Voorzitter van de Raad van Bestuur



SYMBOLE
A. VAN HAVENBERGH
MERISSEN
BR 53472B 7TON

1. nv De Scheepvaart Mensen en structuur



Missie (decreet van 2 april 2004)

“De Scheepvaart is verantwoordelijk voor het duurzaam en dynamisch beheren. Dat houdt onder meer in het onderhouden, exploiteren, commercialiseren en investeren als maatschappelijk project, van de waterwegen en de gronden met het oog op het stimuleren van hun multifunctioneel gebruik, inzonderheid het genereren en behouden van watergebonden transport en het verzekeren van de veiligheid, rekening houdend met alle maatschappelijke actoren om zo te beantwoorden aan de vraag en de behoeften van elke klant.”

Beheerde waterwegen:

- het Albertkanaal
- de Zuid-Willemsvaart
- het kanaal Bocholt–Herentals
- het kanaal Dessel–Turnhout–Schoten
- het kanaal Briegden–Neerharen
- het kanaal naar Beverlo
- het kanaal Dessel–Kwaadmechelen
- de Dokken van Merksem
- het Schelde–Rijnkanaal
- de Gemeenschappelijke Maas

Bestuursorganen

1. de algemene vergadering van aandeelhouders;
2. de raad van bestuur;
3. het dagelijks bestuur, gevormd door de gedelegeerd bestuurder en de algemeen directeur.

Samenstelling van de raad van bestuur

Voorzitter:

Willy CLAES

Leden:

Paul KUMPEN, ondervoorzitter

Gisèle BUELENS

ir. Leo CLINCKERS

Marleen EVENEPOEL

Guido HERMANS

Ingrid LIETEN

Lydia PEETERS

Guy VERMESEN

Frank VOLS

Erik PORTUGAELS

ir. Jaak TIELENS

Eddy BRUYNINCKX

ir. Dieter BOHRMANN

Vlaamse regeringsafgevaardigden

Frederik DELECLUYSE
Jaak DEWACHTER

Technisch raadgever van de voorzitter:

Jean VANDEPUTTE

Secretaris:

Ludo VANMEER

Algemene directie nv De Scheepvaart

Gedelegeerd bestuurders Jaak Tielens en Erik Portugaels vormen het dagelijks bestuur.
Zij worden hierin bijgestaan door de afdelingshoofden.

Erik PORTUGAELS, gedelegeerd bestuurder
ir. Jaak TIELENS, gedelegeerd bestuurder

afdeling Beleid en Financiën: Ludo Vanmeer, afdelingshoofd
afdeling Commercieel Beheer: Joel Bijmens, afdelingshoofd
afdeling Domeinbeheer: ing. Marc Thielens, afdelingshoofd
afdeling Facility: Karen Reekmans, afdelingshoofd
afdeling Maintenance: ing. Romain Ceunen, afdelingshoofd
afdeling Personeel en Communicatie: Inge Kinnaer, afdelingshoofd
afdeling Waterbouwkunde: ir. Arie Vermin, afdelingshoofd
afdeling Waterwegbeheer: ir. Chris Danckaerts, afdelingshoofd

integraal waterbeleid: ir. Koen Maeghe, projectleider
bruggen Albertkanaal en verbreding Wijnegem–Antwerpen: ir. Peter Agotha, projectleider

Beheersovereenkomst

Op 19 juli 2007 werd een nieuwe beheersovereenkomst afgesloten met het Vlaamse gewest. Via zes strategische doelstellingen heeft nv De Scheepvaart zich geëngageerd 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 beheren van de watersystemen volgens de principes van het integraal waterbeleid met bijzondere aandacht voor het beschermen van de bevolking en de goederen tegen overstromingen.

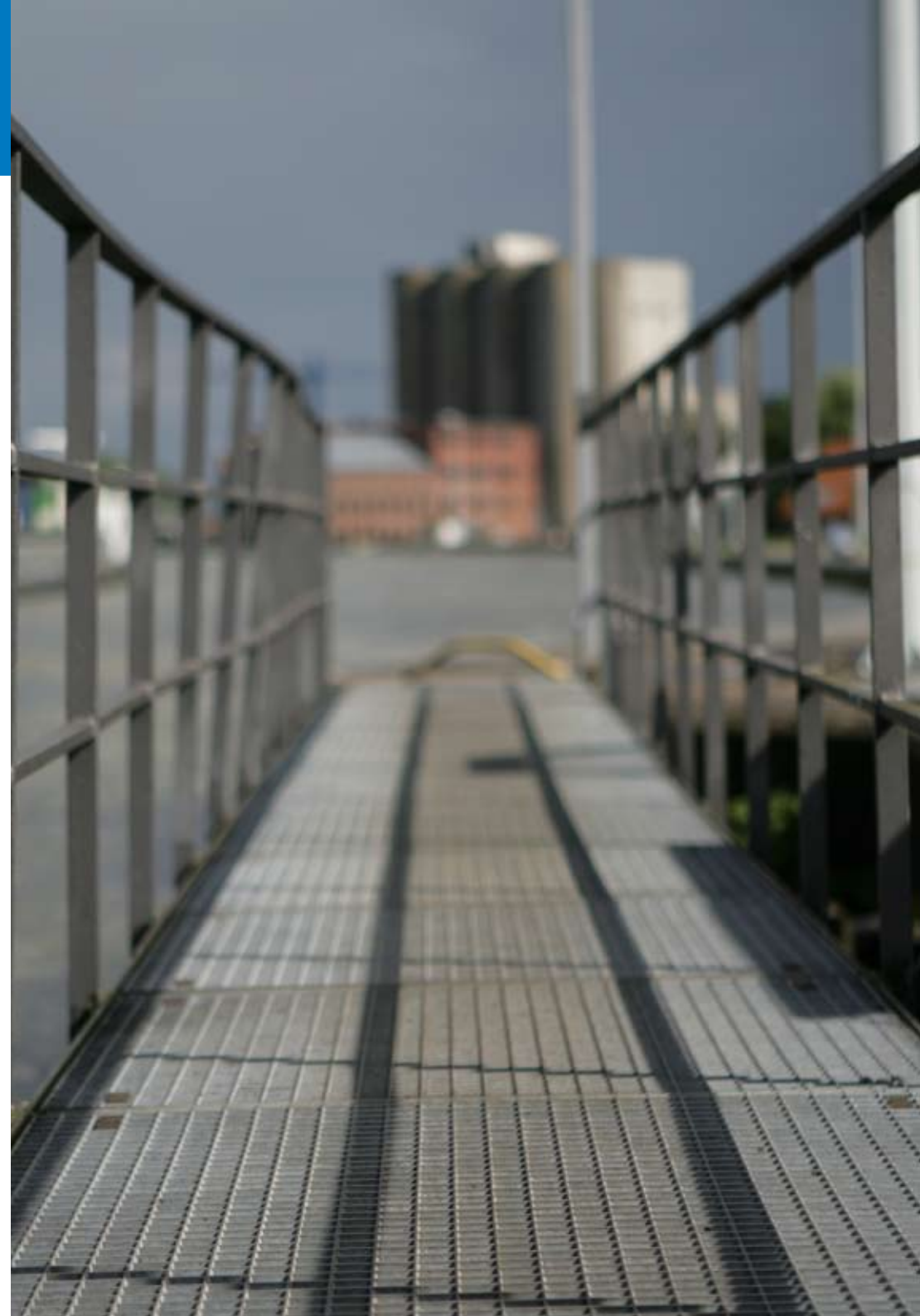
Deze strategische doelstellingen werden omgezet in strategische projecten en doorlopende taken, waarvoor meetbare prestatie maatstaven werden vastgelegd.

Het ondernemingsplan 2008, dat een concrete invulling hieraan gaf voor het afgelopen jaar, kon met succes worden uitgevoerd. De vooropgestelde doelstellingen werden grotendeels bereikt, en soms zelfs overschreden. Deze realisaties komen verder in dit jaarverslag uitgebreid aan bod.

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 2008 0,046 % van de totale bedieningstijd, wat lager is dan de vooropgestelde norm van 0,1 %.
- In 2008 bedroeg de realisatiegraad van voorziene werken 97 %, wat meer is dan de vooropgestelde norm van 80 %.
- De totale oppervlakte verhuurde watergebonden terreinen steeg in 2008 met 233 310 m². Hiermee wordt de performantiemaatstaf van 20 000 m² 10-voudig overschreden.
- In 95% van de gevallen is binnen de 30 kalenderdagen een reactie vertrokken op de aanvraag voor een vergunning, dit is precies zoals vooropgesteld.

De vennootschap heeft evenwel ook werk gemaakt van de overige doelstellingen. Ook hier werden goede resultaten geboekt.







Het multifunctioneel gebruik van de kanalen is een van onze uitgangspunten. De kanalen hebben meerdere functies en als waterwegbeheerder proberen we de verschillende functies zo harmonieus mogelijk te laten verlopen. Om dit te realiseren worden verschillende acties ondernomen.

2.1 De evolutie van de trafiek

2.1.1 Het goederenvervoer

In 2008 ondervond ook nv De Scheepvaart de gevolgen van de economische crisis, dit vertaalde zich in de vervoersprestaties op de waterwegen.

Ondanks een veelbelovende start zag nv De Scheepvaart het jaar 2008 afgesloten met een beperkt verlies van de vervoersprestaties, zowel in tonnage als in tonkilometer.

Tot september nam de goederentrafiek ten opzichte van het recordjaar 2007 nog enigszins toe, maar omwille van het gewijzigde economische klimaat vielen de vervoersprestaties vanaf oktober sterk terug en werd het jaar uiteindelijk afgesloten met een vervoerde tonnage van 39 593 180 ton, hetzij een afname met 143 617 ton of 0,36 %.

Trafiekwinsten waren er vooral bij het vervoer van ertsen (+16,3 %) en bij de vloeibare brandstoffen (+5,92 %). De grootste trafiekverliezen waren te vinden bij de nijverheidsproducten (-7,72 %), meststoffen (-13,35 %) en de landbouwproducten (-4,23 %).

Dankzij de toename van het vervoer van ertsen en brandstoffen naar Wallonië, nam het transitverkeer in 2008 toe met 3,86 %, waardoor de gepresteerde tonkilometers op het Albertkanaal licht gestegen zijn tot 2.818.449.129 tonkm (+0,14 %). Dit is in tegenstelling tot de ladingen en lossingen langs ons kanalenet, die enigszins daalden met respectievelijk ca. 142 000 ton (-2,29 %) en 335 000 ton (-1,87 %).

Voor het eerst is er ook een daling in de containertrafiek, het aantal vervoerde teu's daalde met 2,36 % en de vervoerde containertonnage met 3,82 %.

Op de Schelde-Rijnverbinding werden wel beperkte trafiekwinsten geboekt. In 2008 is er 73,1 miljoen ton vervoerd, wat een toename is met ca. 430 000 ton, ofwel 0,59 %.

A Albertkanaal en Kempense kanalen

Globale trafiekevolutie

Jaar	Tonnage (x 1000)	Toename (%) t.o.v. 1993	Tonkilometer (x 1000)	Toename (%) t.o.v. 1993
1977	25 265	7,3	1 688 052	7,1
1988	28 567	21,4	1 766 223	12,0
1993	23 540	-	1 576 510	-
1994	26 180	11,2	1 826 071	15,8
1995	26 812	13,9	1 881 267	19,3
1996	26 637	13,2	1 893 933	20,1
1997	27 741	17,8	1 994 428	26,5
1998	28 567	21,4	2 075 091	31,6
1999	31 066	32,0	2 247 290	42,5
2000	36 040	53,1	2 704 222	71,5
2001	25 930	10,2	2 757 990	74,9
2002	37 788	60,5	2 954 016	87,4
2003	38 360	63,0	3 040 566	92,9
2004	39 287	66,9	3 075 834	95,1
2005	37 891	61,0	2 885 387	83,0
2006	38 781	64,7	2 889 211	83,3
2007	39 737	68,8	2 948 332	87,0
2008	39 593	68,2	2 938 296	86,4

De globale vervoersprestaties op het Albertkanaal en de Kempense kanalen daalden beide in beperkte mate, de tonnage iets meer dan de tonkilometer omwille van het toegenomen transitvervoer naar Wallonië.

Ondanks een geringe daling van de vervoerde tonnage met ca. 173 000 ton blijft

het Albertkanaal economisch veruit de belangrijkste waterweg voor onze entiteit en voor heel Vlaanderen. Het Albertkanaal was in 2008 goed voor 2 818 449 129 tonkilometer wat overeenkomt met 95,92 % van de gerealiseerde tonkilometers op het kanalenet van nv De Scheepvaart.

Sectoriële evolutie

Vervoerde tonnage in 2008 (1 000 ton)

	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	Totaal
1. Delfstoffen	1 187	1 235	1 231	1 408	1 467	1 481	1 130	1 246	1 384	1 383	1 213	1 060	15 426
2. Vaste brandstoffen	381	329	267	319	252	297	405	368	392	279	263	341	3 893
3. Petroleumproducten	503	460	458	407	393	350	330	310	476	480	469	488	5 123
4. Ertsen en metalen	405	391	450	499	560	492	602	504	344	510	319	192	5 267
5. Nijverheidsproducten	251	218	231	254	210	228	273	235	239	218	192	178	2 726
6. Meststoffen	215	189	236	196	187	220	225	171	175	188	170	126	2 297
7. Landbouw & allerhande	403	434	415	474	445	433	411	396	371	386	342	350	4 860
Totaal	3 346	3 256	3 288	3 556	3 513	3 501	3 376	3 231	3 381	3 443	2 969	2 734	39 593

De globale trafiek mag dan nagenoeg status quo zijn gebleven, de sectoriële evolutie van het vervoer op onze waterwegen varieert uitgesproken.

Het transport van delfstoffen en bouwgrondstoffen maakt traditioneel nog steeds het leeuwendeel uit van de trafiek op onze kanalen, 39 % in 2008. Deze trafiek bleef de voorbije 5 jaar vrij stabiel.

nv De Scheepvaart streeft ernaar om de aan- en afvoer van bouwgrondstoffen voor de waterbouwkundige projecten maximaal via de waterweg te laten gebeuren. Zo werd alleen al voor de werken aan de brug in Vroenhoven meer dan 455 000 ton materiaal via de waterweg aan- en afgevoerd.

De stijgende tendens van het vervoer van de vaste brandstoffen, ertsen en metalen zette zich in 2008 verder door na de sterke terugval in 2005.

Het vervoer van de vloeibare brandstoffen steeg het afgelopen jaar opnieuw tot het hoogste niveau in de voorbije 10 jaar.

De vervoersomvang in de samengestelde productgroep Landbouw allerhande kende een behoorlijke terugval in 2008 met 4,2 %. Het vervoer van meststoffen daalde met -13,3 % en dat van nijverheidsproducten met 7,8 %.

De containertrafiek kende een daling op alle vlakken. Het aantal vervoerde TEU's daalde van 353 132 in 2007 naar 344 782 (-2,36 %). In tonnage was er een daling van 3 045 217 ton naar 2 928 800 ton (-3,8 %). De dalingen zijn volledig toe te schrijven aan de inlandterminal in Genk waar de trafiek zeer sterk daalde van 540 251 ton in 2007 naar 285 836 ton in 2008.

Vervoerde tonnage: jaarevolutie

Van januari tot en met september fluctueerde de trafiek enigszins maar werden de resultaten van 2007 meestal overtroffen. De laatste 3 maanden leverden echter telkens slechtere resultaten op met de maand november als dieptepunt, waar er een verlies was van meer dan 10 % ten opzichte van november 2007.

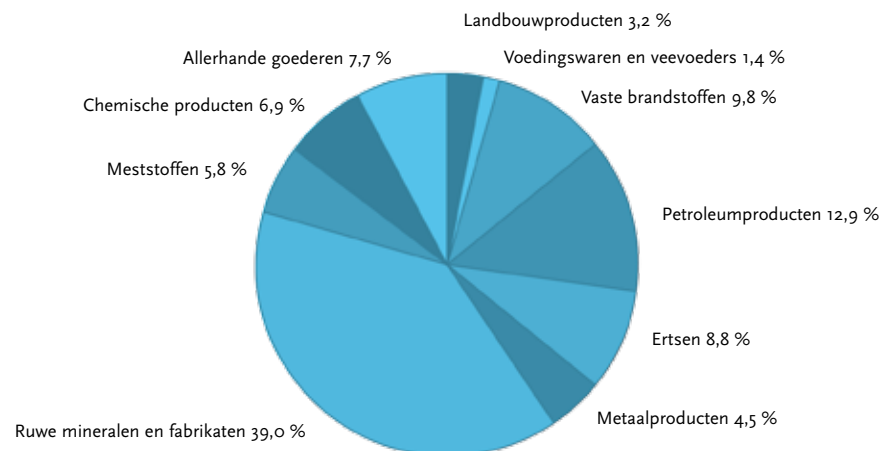
Opmerkelijk is het verloop van de trafiek van de ertsen, gekenmerkt door een afwisseling van maanden met zeer veel trafiek en zeer zwakke maanden. Ook de lage tonnages van petroleumproducten in de zomermaanden vallen op, dit is voor een groot deel te wijten aan de hoge olieprijsen in die periode.

Vervoerde tonnage in 2008:

goederenklasse

	Tonnage	%
o. Landbouwproducten	1 268 722	3,2
1. Voedingswaren en veevoeders	558 643	1,4
2. Vaste brandstoffen	3 893 338	9,8
3. Petroleumproducten	5 123 299	12,9
4. Ertsen	3 487 771	8,8
5. Metaalproducten	1 779 607	4,5
6. Ruwe mineralen en fabrikaten	15 425 612	39,0
7. Meststoffen	2 297 320	5,8
8. Chemische producten	2 726 379	6,9
9. Allerhande goederen	3 032 489	7,7
Totaal	39 593 180	100

Vervoerde tonnage 2008: 39 593 180 ton



Ladingen/lossingen/doorvaart

In tegenstelling tot het gestegen transitvervoer, zijn de ladingen en lossingen langs onze kanalen in 2008 met respectievelijk 141 700 ton (-2,29 %) en 334 562 ton (-1,87 %) gedaald. Ook deze dalingen zijn het gevolg van een sterke daling in de laatste 3 maanden.

Als we kijken naar de geladen en geloste goederen langs onze kanalen, zien we dat er toch enkele soorten zijn met een positieve evolutie. De ladingen van landbouwproducten steeg zelfs met 77 %, voor het overige wordt de positieve evolutie van de petroleumproducten ook hier verdergezet (ladingen +49,87 % en lossingen +13,61 %). Ten slotte is er ook een lichte stijging merkbaar bij de bouwmaterialen van +3,41 % voor de ladingen en +1,25 % voor de lossingen. Voor het overige volgen de andere goederen de negatieve tendens van de trafieken.

Ladingen/lossingen/doorvaart

Jaar	x 1000 ton		
	Lossingen	Ladingen	Doorvaart
1977	11 268	7 269	6 067
1988	12 630	5 441	7 286
1998	13 812	4 232	10 263
2000	16 634	5 075	14 341
2001	15 783	5 029	14 994
2002	16 310	4 911	16 567
2003	16 049	5 222	17 089
2004	16 689	5 576	17 022
2005	16 885	5 924	15 396
2006	17 450	5 873	15 420
2007	17 934	6 200	15 674
2008	17 599	6 057	16 279

Aantal schepen/gemiddelde lading

De schaalvergroting in de binnenvaart zet zich verder. De gemiddelde lading van de schepen steeg tot 1 152 ton, het hoogste cijfer ooit. Mede hierdoor en door de daling van de trafiek is het aantal geladen schepen sterk afgenomen van 36 307 in 2007 tot 34 356 in 2008.

Als we enkel naar de grote schepen kijken (> 800 ton) stellen we vast dat hun aandeel in de gerealiseerde tonkilometers steeg van 89 % naar 91 %. Dit is vooral te wijten aan de stijging van het aantal langere reizen op het Albertkanaal waar deze schepen vaak voor gebruikt worden.

	1977	1988	1998	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Aantal schepen	46 504	37 287	30 889	34 279	35 274	35 865	36 747	36 707	36 307	34 356
Gemiddelde lading (ton)	543	701	924	1 102	1 087	1 095	1 031	1 057	1 094	1 152



De duwvaart kent op het Albertkanaal geen echte doorbraak. Het aantal waargenomen duweenheden daalde in 2007 zelfs met ruim 8 % tot 4 868 konvoeien. Terwijl hun overslagvolume stabiliseerde op 10,6 miljoen ton, namen de gerealiseerde tonkilometers af met 0,6 %. Het aandeel van de duwvaart in de globale vervoersprestaties bij onze vennootschap daalde hierdoor tot bijna 26,7 %.

Het zeevaartverkeer met kustvaarders werd op het kanalenet van De Scheepvaart sinds verschillende jaren gekenmerkt door een dalende trend. Sinds enkele jaren blijkt hun belang op onze waterwegen te stabiliseren rond 310 bewegingen en 450 000 ton trafiekvolume.

B Schelde-Rijnverbinding

vervoer Schelde-Rijn

Jaar	Tonnage (x 1000)	Tonkilometer (x 1000)	Toename (%) t.o.v. 1993
1993	49 417	256 970	-
1994	49 486	257 328	0,1
1995	52 470	272 841	6,2
1996	51 856	269 651	4,9
1997	49 883	259 389	0,9
1998	52 596	273 499	6,4
1999	57 093	296 884	15,5
2000	60 429	314 232	22,3
2001	61 181	318 139	23,8
2002	64 744	336 668	31,0
2003	63 582	330 624	28,7
2004	66 091	343 671	33,7
2005	66 964	348 215	35,5
2006	69 568	361 756	40,8
2007	73 090	380 068	47,9
2008	73 521	382 310	48,8

Sinds 2004 behoort het Vlaamse gedeelte van de Schelde-Rijnverbinding ook tot het kanalenet dat door nv De Scheepvaart beheerd wordt. Deze waterweg vormt, net zoals het Albertkanaal, een belangrijke ontsluiting van de Antwerpse haven en faciliteert grote goederentransporten tussen Vlaanderen en Nederland. Aangezien er geen laad- en/of losfaciliteiten zijn langs dit kanaal is het een zuiver transitkanaal waardoor de vervoerde tonnage en het aantal tonkilometer steeds parallel evolueren.

Globale evolutie van de trafiek

In tegenstelling tot de trafiek op onze andere kanalen valt hier wel een positieve evolutie voor het jaar 2008 op te tekenen. De vervoerde tonnage steeg met 431 235 ton (+0,59 %). De toename is wel aanzienlijk kleiner dan in 2007 (+5,1 %). Wanneer we echter enkel naar de periode tot oktober kijken, ging het nog om een stijging van 2,57 %. Ook hier zien we dus dezelfde evolutie als op onze andere kanalen. De goede start wordt gevolgd door een zware terugval in de laatste 3 maanden.

Opmerkelijk is ook dat enkel de goederentrafiek vanuit Vlaanderen naar Nederland stijgt (+6,26 %), de trafiek in omgekeerde richting daalt dan weer (-3,65 %).

Goederenklassen: in- en uitvoer

Schelde-Rijn

	TON INVOER	TON UITVOER	TON TOTAAL	%
Landbouwproducten	803 466	456 792	1 260 258	1,71
Voedingswaren en veevoeders	884 045	384 666	1 268 711	1,73
Vaste brandstoffen	1 862 395	3 028 288	4 890 683	6,65
Petroleumproducten	8 777 606	9 544 272	18 321 878	24,92
Ertsen	2 867 154	734 015	3 601 169	4,90
Metaalproducten	2 856 070	1 730 965	4 587 035	6,24
Delfstoffen en bouwmaterialen	5 736 975	2 607 798	8 344 773	11,35
Meststoffen	643 447	648 699	1 292 146	1,76
Nijverheidsproducten	4 277 817	6 247 011	10 524 828	14,32
Allerhande goederen	11 583 618	7 846 152	19 429 770	26,43
Totalen	40 292 593	33 228 658	73 521 251	100

De trafiek op de Schelde-Rijnverbinding is heterogeen van samenstelling maar betreft hoofdzakelijk containervervoer (25 %), petroleumproducten (25 %) en nijverheidsproducten (14,3 %).

De verhouding tussen de goederensoorten is nagenoeg hetzelfde als vorig jaar. Enkel het aandeel van de stukgoederen (waaronder de containers) en de petroleumproducten is met meer dan 1 % gestegen tegenover een jaar geleden. Dit is wel ten koste van het aandeel van de nijverheidsproducten.

Statistiek van schepen

In 2008 voeren er 49 964 geladen schepen op de Schelde-Rijnverbinding. Hoewel de totale trafiek op het kanaal gestegen is, zijn dit 1 659 schepen minder dan in 2007. De gemiddelde lading is namelijk gestegen tot 1 471 ton per schip. Ook hier merken we dus – net als op de andere kanalen – dat er een tendens is van schaalvergroting.

2.1.2 De pleziervaart

De waterwegen van nv De Scheepvaart, in het bijzonder de Kempische kanalen, zijn toeristisch aantrekkelijk voor de pleziervaart.

De aanzienlijke investeringen in de uitbouw van recreatieve infrastructuur op en langs het water hebben er bovendien voor gezorgd dat de recreatieve mogelijkheden nog zijn toegenomen.

Tijdens het vaarseizoen, van 1 mei tot 30 september, doet nv De Scheepvaart bovendien een bijzondere inspanning. De sluizen op het kanaal Bocholt-Herentals, het kanaal Briegden-Neerharen en de Zuid-Willemsvaart worden op zon- en feestdagen bediend. Dit gebeurt uitsluitend voor de pleziervaart.

Toch is het aantal recreatieve vaarbewegingen in 2008 afgenomen. De minder goede zomer heeft hierin ongetwijfeld een belangrijke rol gespeeld.

Tabellen op de volgende pagina geven de vergelijking tussen het aantal recreatieve vaarbewegingen in de periode 2006-2008 op het kanaal Bocholt-Herentals, het kanaal Briegden-Neerharen en de Zuid-Willemsvaart. Een vierde tabel geeft het aantal recreatieve vaarbewegingen op de overige kanalen.

Recreatieve vaarbewegingen periode 2006-2008

Kanaal Bocholt-Herentals

	2006		2007		2008	
	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen
mei	1 207	437	1 054	692	1 438	727
juni	1 788	647	1 459	333	1 755	475
juli	3 499	1 143	3 087	900	3 121	662
augustus	3 294	680	3 126	876	2 558	812
september	1 341	426	1 387	488	1 261	249
totaal	11 129	3 333	10 113	3 289	10 133	2 925
algemeen totaal	14 462		13 402		13 058	
2008 t.o.v. 2007: - 2,63 %						

Kanaal Briegden-Neerharen

	2006		2007		2008	
	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen
mei	150	22	86	38	117	62
juni	161	82	179	21	125	44
juli	363	155	363	78	287	60
augustus	336	69	354	111	246	92
september	167	26	114	44	105	48
totaal	1 177	354	1 096	292	880	306
algemeen totaal	1 531		1 388		1 186	
2008 t.o.v. 2007: - 17,03 %						



Recreatieve vaarbewegingen periode 2006-2008

Zuid-Willemsvaart

	2006		2007		2008	
	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen
mei	127	34	54	14	149	37
juni	276	27	156	16	195	16
juli	440	68	364	65	379	55
augustus	415	61	330	48	345	55
september	156	11	109	23	113	11
totaal	1 414	201	1 013	166	1 181	174
algemeen totaal	1 615		1 179		1 355	
2008 t.o.v. 2007: + 14,92 %						

Overige kanalen

	2006		2007		2008	
	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen
mei	640	18	412	28	463	17
juni	677	22	523	10	484	19
juli	1 389	79	1 174	30	1 080	36
augustus	1 236	28	1 030	32	952	33
september	572	27	368	11	290	11
totaal	4 514	174	3 507	111	3 269	116
algemeen totaal	4 688		3 618		3 385	
2008 t.o.v. 2007: - 6,88 %						

2.2 Kwaliteitsverhogende maatregelen

2.2.1 Automatisering van de kunstwerken

Het verzekeren van een vlotte en veilige scheepvaart is een prioritaire doelstelling van nv De Scheepvaart.

De realisatie van een project inzake de afstandsbediening van 10 ophaalbruggen op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten, past in deze doelstelling. Het centrale bedieningsgebouw in Rijkvorschel staat inmiddels in de steigers.

Ook de mechanisering van de 10 sluizen op dit kanaal is volop in uitvoering. 2 sluizen zijn intussen volledig aangepast.

2.2.2 Bruggenonderzoek

nv De Scheepvaart is verantwoordelijk voor het beheer van 173 bruggen, waarvan 64 bruggen in gemengd beheer met het Agentschap Wegen en Verkeer. 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.

Met het bruggenonderzoek wil nv De Scheepvaart de volgende doelstellingen realiseren:

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

In 2008 werden 59 bestaande bruggen geïnspecteerd volgens de normale procedure. Bijkomend werden 3 bruggen aan een volledige inspectie onderworpen. Het betreft de bruggen van Vroenhoven, Ham-Genebos en sluis 18 in Bocholt. Deze bruggen werden nieuw gebouwd of volledig gerenoveerd in 2008.

Een nieuw bestek werd aanbesteed voor het uitvoeren van herstellingen door aannemers:

- herstellen van slijtlagen op 3 beweegbare bruggen met als aanvangsdatum 20 april 2009.

Voor de lopende bestekken is de toestand de volgende:

- uitvoeren van betonherstellingen aan 6 bruggen over het Albertkanaal: 5 bruggen werden volledig afgewerkt (Lummen, Zolder, Tessenderlo, Geel-Stelen en Olen-Hoogbuul), de laatste brug (Oelegem II) is in uitvoering;
- vervangen van waterdichtingslagen, uitzetvoegen, wegdek-, voetpad- en fietspadverhardingen van 3 bruggen (Boorseme, Sluis Genk en Olen-Hoogbuul) is volledig afgewerkt;
- renoveren wegdek-, voetpad- en fietspadverhardingen en vernieuwen van de leuning van de brug Mol-Donk is volledig afgewerkt;
- schilderen van leuning en verlichtingspalen op 28 bruggen in het beheer van nv De Scheepvaart: 9 bruggen werden afgewerkt in 2008 (Kwaadmechelen-Gerhoeven, Olmen-Gervoort, Olmen-Dorp, Balen-Hoolst, Tessenderlo, Darse-Tessenderlo, Lummen, Zolder en Kuringen).

2.2.3 Dijkenonderzoek

In 2006 werd de studie opgeleverd van het niet-destructief onderzoek naar de toestand van de dijken van kanalen in ophoging. Het resultaat van deze studie was dat 85 mogelijke risicozones nader moesten worden onderzocht. Daarnaast werd aan de hand van een omgevingsanalyse nagegaan welke van deze locaties prioritair moeten worden behandeld zodat een eventuele dijkbreuk zo min mogelijk menselijk leed veroorzaakt. Er werd rekening gehouden met:

- het geformuleerde probleem in de stabiliteitsanalyse;
- het waterpeil in het kanaal;
- de hoogte van het dijksegment;
- de topografie van het directe hinterland van het dijksegment;
- het landgebruik en de bebouwing in de nabijheid van het dijksegment.

Van de 85 opgegeven risicozones werd voor 25 zones aangegeven dat een eventuele dijkbreuk grote hinder zou veroorzaken voor de bewoning. Voor 34 zones is dit eerder beperkt, terwijl voor 26 locaties er bijna geen hinder is voor de bewoning.

In 2008 werden tal van acties ondernomen naar specifiek onderzoek van deze resterende risicozones. Hierbij werd in eerste instantie gekeken naar de locaties waar veel hinder zou ontstaan.

Aanvullende activiteiten

- Ter verbreding van onze specifieke kennis en ervaring inzake dijkeninspecties hebben personeelsleden van de vennootschap cursussen gevolgd aan en besprekingen gevoerd met onder meer de stichting Postacademisch Onderwijs Delft en het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout.
- Parallel aan bovenstaande werd ook gestart met de opmaak van een monitoringssysteem voor het systematisch inspecteren van alle dijken en oeververdedigingen. In tegenstelling tot de bruggeninspecties is het systematisch onderzoek van dijken en oevers blijkbaar nog nergens routine. nv De Scheepvaart werkt in nauwe samenwerking met de afdeling Geotechniek een goede monitoring via de inspectieprocedure uit. Hiermee kunnen we een goed zicht krijgen op de staat van onze dijklichamen. Dit gebeurt op basis van een uitgebreide set van gegevens, die overzichtelijk, opvraagbaar en bereikbaar zijn via een GIS. Zo kunnen de gepaste maatregelen worden getroffen om tijdig de onderhoudswerken aan te vatten.

De uitgewerkte inspectieprocedure is echter zeer arbeids- en tijdsintensief, zowel wat betreft de dataopbouw als de inspectie. Geleidelijk aan zullen we de dataopbouw vervolledigen zodat hier geen extra inspanningen meer nodig zijn. Mogelijk kunnen ook nieuwe inspectietechnieken een intensievere monitoring toelaten. Het is de bedoeling om alle opgehoogde kanaaloevers in een 3-jarige cyclus te inspecteren. Voor de meer kritische zones zullen onderrichtingen worden uitgewerkt waarbij aan de dijkwachters concrete onderzoeksopdrachten worden gegeven met een 3-maandelijks rapportering. Deze procedure moet ons toelaten de gepaste onderhoudswerken te plannen en onze dijken in goede staat te houden.

2.2.4 Vernieuwd hydrologisch meetnet

De voorbije 2 jaar heeft nv De Scheepvaart zijn waterpeilm Meetnet volledig gemoerniseerd en uitgebreid tot 58 peilmeters en 10 debietmeters. Alle waterpeilen van het kanaalennet worden nu continu geregistreerd en doorgestuurd naar de centrale databank in Hasselt. De vennootschap beschikt zo 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 geraadpleegd worden op www.waterstanden.be.



2.2.5 River Information Services op schema

Op 24 april 2007 publiceerde de Europese Commissie de richtlijnen en specificaties voor de uitbouw van River Information Services (RIS). Dit systeem heeft betrekking op tracking & tracing en op de berichten aan de scheepvaart die door de Europese Commissie worden gepubliceerd. Tegen 24 oktober 2009 moet voldaan zijn aan een eerste reeks technische richtsnoeren en specificaties. nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal nv zetten zich samen in om de overkoepelende toepassingen en de autonome applicaties tijdig operationeel te maken.

De lopende initiatieven zijn:

- Het FlaRIS 1-project, dat de integratie omvat van de centrale scheepsopvolgingssystemen van De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal. Dit project is in uitvoering en zal in het voorjaar van 2009 operationeel zijn.
- De uitwerking van het overkoepelende inningssysteem met verrekenkamer, gekend onder de naam FlaRIS 2, werd uitbesteed.
- De uitwerking van een software-applicatie voor digitale verkeersberichten "Notices to Skippers" werd uitbesteed en de uitvoering ervan werd aangevat.
- De Inland ECDIS van het Albertkanaal, het Schelde-Rijnkanaal en het kanaal Dessel-Kwaadmechelen werden voltooid.
- De Scheepvaart nam systematisch deel aan het internationale overleg in het kader van de uitvoering van de RIS-richtlijn, met als doel de Vlaamse belangen op internationaal vlak te verdedigen.
- Een software-applicatie voor het beheersen van calamiteiten, gekend onder de naam CalRIS, is in ontwikkeling.
- De opstart van het RIS-centrum Hasselt werd voorbereid. Het personeel voor de bemanning van het RIS-centrum is aangesteld, de inrichting van de locatie van het centrum werd aangevat.

2.2.6 Investerings in waterbeheersing

Maatregelen tegen wateroverlast

Sinds enkele jaren treedt op terreinen langs het Albertkanaal in Grobbendonk en Zandhoven wateroverlast op door hoge grondwaterstanden. Met de installatie van pompen die continu grondwater oppompen, werd de wateroverlast in Grobbendonk verholpen. In 2008 werden ook in Zandhoven pompen geïnstalleerd waardoor ook daar de wateroverlast werd beperkt. Op basis van de resultaten van de grondwaterpompingen wordt gezocht naar een structurele oplossing voor de problematiek.

Integraal waterbeleid

Bekkenbeheerplannen goedgekeurd

Het decreet betreffende het integraal waterbeleid van 18 juli 2003 creëerde het juridische en organisatorische kader voor het integraal waterbeleid in Vlaanderen. Het decreet bood eveneens de decretale basis voor de omzetting van de Europese kaderrichtlijn "Water in Vlaanderen" en legde de doelstellingen en de beginselen van het integraal waterbeleid vast.

In uitvoering van het decreet keurde de Vlaamse regering op 9 september 2005 het eerste uitvoeringsbesluit van het decreet goed, dat de watersystemen binnen het Vlaamse gewest geografisch afbakt in stroomgebieden, bekkens en deelbekkens. Verder voorzag het besluit in de oprichting van overlegstructuren op verschillende niveaus in de 11 bekkens: 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. De vennootschap is eveneens vertegenwoordigd in 12 waterschappen.

Via al deze overlegstructuren heeft de vennootschap actief meegewerkt 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 vennootschap tot 2013 wenst 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.

Met de integratie van deze projecten in de bekkenbeheerplannen is de afstemming met projecten van andere waterbeheerders verzekerd. Daarnaast vergroot de vennootschap het maatschappelijke draagvlak voor de uitvoering van de projecten.

Toepassing van watertoets

De Vlaamse regering keurde op 20 juli 2006 het uitvoeringsbesluit goed betreffende de uitvoering van de 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 neemt zijn rol als adviesverlener ten volle op. De vennootschap stelde in 2008 voor meer dan 200 stedenbouwkundige vergunningsaanvragen een wateradvies op.

De uitvoering van de watertoets is ook van toepassing op de stedenbouwkundige vergunningsaanvragen van nv De Scheepvaart. In 2008 kende de Coördinatiecommissie voor Integraal Waterbeleid aan alle projecten van de vennootschap een positief wateradvies toe. Dit toont de integrale benadering van de projecten van de vennootschap aan.

2.2.7 Aanwerving van een kanaalmanager

Voor de uitvoering van het strategisch beleidsplan voor het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten werd een kanaalmanager aangeworven. De voornaamste opdrachten van de kanaalmanager zijn:

- instaan voor de algemene coördinatie en opvolging van de uitvoering van alle acties en maatregelen die in het strategisch beleidsplan zijn opgenomen;
- instaan voor het opstellen van het meerjarenprogramma, de projectfiches en de voortgangsrapportage;
- zelf als trekker optreden voor de uitvoering van nog op te starten acties en maatregelen;
- het opstellen en uitvoeren van het communicatieplan.

De uitvoering van het beleidsplan werd vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst tussen de provincie Antwerpen en nv De Scheepvaart.

3. Investerings

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. Grote onderhouds- en herstellingswerken en dringende interventies ten gevolge van pannes in de installatie gebeuren door de afdeling Maintenance. De plaatselijke regies van de afdeling Waterwegbeheer zorgen voor het dagelijkse onderhoud en voor kleinere onderhouds- en herstellingswerken.

3.1 Investeringsprogramma

Investeringskrediet nv De Scheepvaart 2008

	euro
Art. 73.21	
modernisering Albertkanaal/wegwerken van knelpunten	22 250 000
uitbouwen van sturingssystemen en automatisering van kunstwerken	1 630 000
onderhoud van waterwegen en hun infrastructuur	16 536 000
stimuleren van transport via de waterweg (o.m. kaaimuurprojecten)	6 010 000
projecten inzake multifunctionele benadering waterweg	1 450 000
waterbeheersing	700 000
diversen	5 565 000
subtotaal	57 026 000
Art. 12.30	
Waterbeheersing Gemeenschappelijke Maas	2 800 000
FFEU 2008	3 750 000
algemeen totaal	63 576 000

Samen met de overdrachten beschikte nv De Scheepvaart over een investeringskrediet van 66 461 000 euro.

Projectmatige indeling van het investeringskrediet

	euro
structureel onderhoud en de nieuw- en vernieuwbouw van infrastructuur	43 886 000
beheerstaken en regulier onderhoud	10 436 000
ondersteunende studies en diensten	2 000 000
RIS, GWS en informaticaplatformen	1 739 000
onteigeningen	1 300 000
diversen	4 215 000
algemeen totaal	63 576 000

In het investeringsprogramma waren 2 885 000 euro kredieten voorzien voor projecten die in 2007 waren aanbesteed maar niet konden worden vastgelegd wegens gebrek aan kredieten.

De afdeling Waterbouwkunde had voor het realiseren van haar infrastructuurprogramma 32 aanbestedingen voorzien. In de loop van het jaar zijn daar 5 aanbestedingen bijgekomen. Uiteindelijk werden 31 aanbestedingen gerealiseerd, een realisatiegraad van 97 % ten opzichte van wat voorzien was.



3.2 Grote projecten

3.2.1 Modernisering van het Albertkanaal

Sluizen Albertkanaal

- het vervangen van de bovendeuuren, de vlottende bolders en de rolschuiven door vlinderkleppen van de 16 m-sluizen aan de sluizencomplexen van Hasselt, Diepenbeek en Genk;
- het vervangen van de rolschuiven van de 16 m-sluizen van Ham en Olen;
- de renovatie van de middensluis van Genk werd afgewerkt;
- de constructie van de nieuwe klepdeuren voor de duwvaartsluizen.

Dokken van Merksem

De derde en laatste fase van de renovatie- en verdiepingswerken van de dokken van Merksem is in uitvoering.

In het kader van de verbreding van het Albertkanaal tussen het sluizencomplex van Wijnegem en het Straatsburgdok werd verdergewerkt aan het opmaken van het MER. De bouw van de wachthaven tussen de Turnhoutsebaan en de Houtlaan werd aanbesteed.

Voor de Schelde-Rijnverbinding werd de eerste fase van de renovatie van de oevers uitgevoerd.

3.2.2 Nieuwe bruggen

Albertkanaal

- Verdere uitvoering van de herbouw van de wegbruggen in Ham en Vroenhoven. Beide bruggen waren eind 2008 reeds in gebruik. De brug van Vroenhoven moet echter eind 2009 nog op haar definitieve plaats geschoven worden.

- In samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer werd gewerkt aan het verhogen van de brug over het Albertkanaal in Herentals-Olen. Deze werken hebben vertraging opgelopen wegens de faling van de onderaannemer die verantwoordelijk was voor het verhogen van de brug.
- Na een zware aanrijding werd de brug van Grobbendonk over het Albertkanaal in 2007 in recordtempo hersteld. Ondertussen werd de nieuwe brug aanbesteed.
- In het kader van het Masterplan Antwerpen werd gestart met de herbouw van de Noorderlaanbrug. De BAM treedt op als bouwheer.

Andere kanalen:

- De ophaalbrug over sluis 18 in Bocholt werd vervangen.
- De werken voor de vervanging van de brug van Beek werden aangevat.

3.2.3 Kaaimuren

Volgende kaaimuurprojecten werden beëindigd:

- renovatie Haven Genk;
- herbouw van de kaaimuur in Herentals;
- kaaimuur t.b.v. IOK in Geel;
- kaaimuur t.b.v. Umicore in Olen;
- kaaimuur t.b.v. Ebema in Rijkevorsel;
- kaaimuur t.b.v. ESP in Geel;
- kaaimuur t.b.v. IOK in Beerse.

In uitvoering:

- kaaimuur Vostha-stahl in Bree.

3.3 Onderhoud en verbetering van de infrastructuur

3.3.1 Onderhoudswerken uitgevoerd door de centrale regie

Albertkanaal

- herstellen van de vlottende bolders van de duwvaartsluizen;
- onderhoud van de verankeringen van deuren en van cylinder- en wagon-schuiven van 16 m-sluizen;
- vervanging van diverse roosters voor de ingangen van de verlaten;
- herstellingen aan oevers, zoals het vervangen van weggezakte en gebroken taludplaten en het herstellen en bijplaatsen van meerpalen.

Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten

- droogzetten en volledige revisie van de sluizen 3, 8 en 9;
- uitvoeren van onderwaterkruisingen voor de mechaniseringswerken;
- renoveren van duikers in Brecht en Turnhout.

Kanaal Bocholt-Herentals

- plaatsen van voorlopige oeververdediging;
- volledige vernieuwing van steiger op sluis 2 in Mol;
- renovatie van het sluisplatform op sluis 1 in Lommel.

Zuid-Willemsvaart

- droogzetting van sluis 18 in Bocholt en plaatsing van nieuwe afwaartse deuren.

Kanaal naar Beverlo

- bouw van een passantensteiger in Kerkhoven.

Diverse bruggen op het hele kanalenet werden hersteld na aanbevelingen bij bruginspecties. Ook aan de debietmeters op het kanalenet werd veel tijd besteed.

De centrale regie ondersteunt de plaatselijke districten bij het uitvoeren van snoeiwerken, het ruimen van duikerhoofden, noodruiming van plaatselijke ondiepten, oeververdediging en het herstellen van bruggen en dienstwoningen.

3.3.2 Elektromechanisch onderhoud

De elektromechanische installaties worden voortdurend preventief en correctief onderhouden. De elektromechanische dienst (EMD) voerde herstellings- en moderniseringswerkzaamheden uit aan het patrimonium (dienstwoningen, magazijnen). Daarnaast ondersteunt EMD de andere diensten bij werkzaamheden van elektrische of hydraulische aard. Zo is er ondersteuning verleend tijdens de moderniseringswerken op de sluizen van het Albertkanaal en de werken op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten. Voor deze sluizen werden zwaardere elektriciteitsaansluitingen gerealiseerd.

De afdeling Maintenance onderhoudt ook de marifonie, PLC en CCTV (camera-systeem) op sluizen en bruggen. Op de sluis van Wijnegem werd geëxperimenteerd met een lcd-monitor die de verouderde beeldbuismonitoren moet vervangen. Preventief werden de back-upbatterijen van de PLC's vervangen.

In eigen beheer werden op verschillende plaatsen glasvezels hersteld die gebroken waren door werkzaamheden. Op de sluis van Genk werd een permanente marifooninstallatie ingericht, zodat lege schepen die opwaarts varen, het ontvangstkantoor niet meer hoeven te betreden.

Aan het directiegebouw werd een noodgroep geplaatst die de kritische componenten van de server-ruimte en de rook- en warmteafzuiging van stroom voorziet bij een eventuele brand in het gebouw. In de toekomst kunnen ook de diensten van het nieuwe RIS-centrum worden gekoppeld aan deze noodgroep zodat de dienstverlening 24 uur op 24 kan worden verzekerd.

3.3.3 Activiteiten van de dienst Vaartuigen

De oevers van het Albertkanaal werden ingemeten om over- en ondieptes op te sporen en om mogelijke autowrakken te detecteren.

Ook de oevers van de Schelde-Rijnverbinding werden ingemeten. Uit deze peilingen is gebleken dat herstellingswerken nodig zijn aan de onderwaterbodem. Deze werken zijn gepland voor 2009.

In het kader van het dijkonderzoek, is de dienst Vaartuigen begonnen met het actualiseren van de meetgegevens van de Zuid-Willemsvaart en het kanaal Bocholt-Herentals.

Noodruiming werden uitgevoerd aan het sluiscomplex van Wijnegem en er werden aanstortingen uitgevoerd op het kanaal Dessel-Kwaadmechelen.

De dienst biedt, door het inzetten van diverse vaartuigen, logistieke ondersteuning aan de dienst Bruggeninspectie en aan de centrale regie.

3.3.4 Mechanisering en automatisering van bruggen en sluisen

De bruggen en sluisen op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten worden in de toekomst van op afstand bediend. Hiervoor werden de elektrohydraulische installaties van brug 1 tot en met brug 11 vernieuwd. De brug op sluis 1 in Rijkevorsel rondde het project af. De aanbesteding voor het installeren van de afstandsbediening gebeurt in 2009.

Ook de elektrohydraulische installaties van de sluisen worden vernieuwd. In het afgelopen jaar werden de werken voltooid aan sluis 5 in Sint-Job-in-'t-Goor en aan sluisen 6 en 8 in Schoten. De andere sluisen komen in 2009 aan bod.

3.3.5 Omheining sluisen op het Albertkanaal

Om de veiligheid te verhogen wordt een omheining aangebracht op de 6 sluiscomplexen van het Albertkanaal. Het is vooral de bedoeling om de veiligheid van toevallige passanten te garanderen.

Het sluiscomplex van Olen kwam als eerste aan de beurt.

3.3.6 Ecologische investeringen

In samenwerking met het Departement LNE werd verder gewerkt aan de bouw van fauna-uitstapplaatsen in Brecht en Schoten langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten. Ook het herstel van de kanaaloever van de Zuid-Willemsvaart in Neerpelt werd opgestart. Deze oever zal op een milieuvriendelijke wijze worden ingericht. In Balen en Geel werden er boscompensaties uitgevoerd.

3.3.7 Gemeenschappelijke Maas

In de Maasvallei zijn verschillende dorpen en steden gelegen die duurzaam moeten worden beschermd tegen overstromingen. Zo is het oostelijke mijnverzakingsgebied kwetsbaar omdat het grenst aan het winterbed van de Gemeenschappelijke Maas. Daarenboven is de bodem lokaal sterk verzakt ten gevolge van 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 wijze 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 werden de volgende projecten uitgevoerd:

Rivierkundige ingrepen Centrale Sector te Dilsen-Stokkem:

- “Verplaatsen zomerdijk Negenoord – aanleg basis en kern van de nieuwe zomerdijk Negenoord” (werken afgerond op 25-11-2008)
- “Terugtrekking zomerdijk Negenoord-Kerkenweerd-Groeskens”: de werken zijn aanbesteed in 2008 (uitvoering gestart op 01-12-2008)
- Opmaak van het dossier “Ontheffing van milieueffectrapportage voor de aanpassing van de rivierkundige ingrepen te Bichterweerd en Koggegreend”.

Mitigatiemaatregelen:

- aanleggen van drempels in de Maas (fase 3)

Rivierkundige ingrepen Zuidelijke Sector in Maasmechelen:

- Voorbereidende werken: aanleg van 2 boothellingen in Mazenhoven (nodig voor werken in zomerbed) en Meeswijk (kayakrecreatie).
- Aanbesteding en gunning van de rivierkundige ingrepen Zuidelijke Sector in Lanaken en Maasmechelen en start van de werken in Herbricht en Kotem (Maasmechelen) – financiering door RWS-NL (deelcontract 1 en 2) en nv De Scheepvaart (deelcontract 4).
- Afronding verwerving woningen in Kotem-Hal

3.3.8 Investerings in milieu- en natuurbeheer

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.

Milieubeheer: investeren in een beter leefmilieu

De milieudienst voert 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 hun zorg.

Enkele voorbeelden zijn:

- Oriënterend bodemonderzoek op industriegrond die aangrenst bij een waterweg en die in concessie worden gegeven aan een watergebonden bedrijf.
- Milieuhygiënisch onderzoek op baggerspecie die vrijkomt bij baggerwerken, een noodruiming ... Testen moeten uitwijzen of de baggerspecie herbruikbaar is als bodem of bouwstof.
- Milieuhygiënisch onderzoek op uitgegraven bodem bij een infrastructuurwerk. Ook hier wordt nagegaan of de grond herbruikbaar is als bodem of bouwstof.
- Bodemsaneringsprojecten voor verontreinigde sites die in de toekomst ontwikkeld worden als watergebonden industrieterrein.

Deze onderzoeken en bodemsaneringsprojecten worden steeds uitgevoerd door een erkend bodemsaneringsdeskundige. De jaarlijkse kost van deze opdrachten bedraagt ongeveer 345 000 euro.

Daarnaast is de milieudienst ook verantwoordelijk voor het laten reinigen/storten van de niet-herbruikbare verontreinigde baggerspecie die vrijkomt bij de noodruiming. Ook het laten uitvoeren van de saneringswerken op de verontreinigde sites behoort tot de taak van de milieudienst. Hiervoor wordt jaarlijks een budget van 800 000 euro voorzien.

Milieuzorg: de Vlaamse overheid geeft het goede voorbeeld

De Vlaamse overheid vraagt grote inspanningen van bedrijven en burgers voor een beter milieu en wil als organisatie natuurlijk niet achter blijven. In haar voorbeeldfunctie wil de Vlaamse overheid het minstens even goed doen als de doelgroepen op wie ze haar beleid richt. Bovendien maakt milieuzorg deel uit van een

4. Bevordering van de binnenvaart



duurzaam en maatschappelijk verantwoord ondernemerschap. 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”.

Natuurbeheer: werk maken van natuur

Sinds enkele jaren wordt er op alle kanalen die in het beheer zijn van nv De Scheepvaart, een ecologisch maaibeheer uitgevoerd. Het maaibeheer is in overeenstemming met de goedgekeurde bermbeheersplannen van de afdeling Natuur. Hier staan de volgende aspecten centraal: maaidata aangepast aan de vegetatie, onmiddellijke ruiming van het maaisel, verplichte compostering van het maaisel en verbod op het gebruik van pesticiden.

Aan het ecologisch maaibeheer hangt een kostenplaatje van ca. 300 000 euro per jaar.

nv De Scheepvaart streeft in het kader van het project “Zonder is gezonder”, stapsgewijs naar een nulgebruik van chemische bestrijdingsmiddelen. Een van de maatregelen die opgenomen zijn in het stappenplan is dat bij de aankoop van bestrijdingsmiddelen door de milieudienst steeds wordt geëvalueerd welk bestrijdingsmiddel het minste risico vormt en het meest effectief is voor het beoogde toepassingsgebied. Hierdoor wordt er enkel gebruikgemaakt van gedoogde bestrijdingsmiddelen.

Na de omvorming van de Dienst voor de Scheepvaart tot een nv van publiek recht, kan de vennootschap meer initiatieven nemen om het gebruik van de binnenvaart te bevorderen. Een belangrijk instrument hierbij is het watergebonden grondbeleid. Daarnaast werkt de vennootschap intensief samen met andere partners om deze doelstelling te realiseren.

4.1 Watergebonden grondbeheer

Na de omvorming van de Dienst voor de Scheepvaart tot een nv van publiek recht, kan de vennootschap meer initiatieven nemen om het gebruik van de binnenvaart te bevorderen. Een belangrijk instrument hierbij is het watergebonden grondbeleid. Daarnaast werkt de vennootschap intensief samen met andere partners om deze doelstelling te realiseren.

4.1.1 Aan- en verkoop van gronden

nv De Scheepvaart beheert 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.

Uiteraard heeft nv De Scheepvaart vooral interesse voor watergebonden bedrijventerreinen. Het areaal aan dergelijke terreinen wordt uitgebreid door het bouwrijp maken van industriegronden en het aankopen van watergebonden terreinen. Zij worden in concessie gegeven aan bedrijven die de waterweg gebruiken voor de aan- en afvoer van grondstoffen en producten.

nv De Scheepvaart beschikt over een voorkooprecht en een onteigeningsrecht op watergebonden terreinen. In 2008 werden voorkooprechten uitgeoefend op terreinen in Lommel, Bree, Zandhoven en Wijnegem. Daarenboven kocht nv De Scheepvaart nog restpercelen van afgeschafte wegen in Zutendaal. Dit brengt de totale oppervlakte van effectief aangekochte gronden op 14,8 hectare.

In datzelfde jaar werden 21 niet-watergebonden gronden verkocht. De totale oppervlakte van deze gronden bedroeg 10,3 hectare. Bovendien werd voor 39 andere gronden met een totale oppervlakte van bijna 25 hectare een principiële akkoord bereikt tot verkoop. Alleen niet-watergebonden gronden komen voor verkoop in aanmerking.

4.1.2 Concessies en vergunningen

nv De Scheepvaart geeft voornamelijk op 2 manieren gronden in gebruik: enerzijds door middel van langdurige overeenkomsten, anderzijds via preciaire vergunningen. Preciaire vergunningen hebben een tijdelijk karakter en zijn jaarlijks verlengbaar. Indien nv De Scheepvaart de gronden nodig heeft om de kanalen te beheren, wordt de preciaire vergunning niet verlengd. De concessies of langlopende overeenkomsten daarentegen, geven de gebruikers rechtszekerheid voor een periode van 25 jaar.

Bij de uitoefening van een voorkooprecht, ligt de aankoopprijs vast in het compromis dat werd onderhandeld bij de grondverkoop. Het betreft een marktconforme prijs waarover nv De Scheepvaart geen besprekingen meer kan voeren. Daarom besliste de Raad van Bestuur eind 2006 om ook de tarieven voor het gebruik van de gronden, in beheer bij de vennootschap, marktconform te maken. Deze operatie werd in 2007 gestart en is bijna volledig gefinaliseerd.

Er is een grote vraag naar watergebonden bedrijventerreinen. In 2008 werden 8 nieuwe concessies afgesloten met nieuwe gebruikers, voor een totale oppervlakte van 23,3 hectare. Deze bedrijven engageren zich contractueel om een bepaalde hoeveelheid goederen per jaar via de waterweg te transporteren.

4.1.3 Acties in het kader van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA)

Het ENA, het Economisch Netwerk Albertkanaal, wil in de onmiddellijke omgeving van het Albertkanaal een aantal nieuwe bedrijventerreinen afbakenen. Het eindrapport "Nadere uitwerking Economisch Netwerk Albertkanaal" werd in opdracht van de administratie Ruimtelijke Ordening opgesteld. Het omvat de gewenste ruimtelijk-economische structuur voor het gebied rond het Albertkanaal en de E313.

De Vlaamse regering nam de volgende concrete stappen:

- de oprichting van een coördinatieplatform-ENA dat zal instaan voor de uitwerking en monitoring van het actieprogramma;
- de implementatie van de voorstellen tot inbreiding en herstructurering van reeds bestemde bedrijventerreinen;
- het uitwerken van gewestelijke uitvoeringsplannen voor bepaalde terreinen;
- het schrappen van diverse voorstellen voor regionale bedrijventerreinen;
- het uitvoeren van bijkomend onderzoek voor een aantal potentiële terreinen.

nv De Scheepvaart is vertegenwoordigd in het coördinatieplatform-ENA.

Dit platform volgt de projectfiches van de diverse acties op. Onze vennootschap is de drijvende kracht achter diverse projecten.

nv De Scheepvaart nam het initiatief voor de volgende studies:

- Opmaak van een passende beoordeling voor het gebied Genk-Zuid-Oost op het grondgebied van de gemeente Zutendaal.
- Herstructurering van het bedrijventerrein Insteekhaven Lummen op het grondgebied van de gemeenten Lummen en Heusden-Zolder.
- Onderzoek naar de natuurwaarde van het terrein Zolder-Lummen-Zuid op het grondgebied van de gemeenten Hasselt en Lummen.
- Opmaak van een passende beoordeling voor het gebied Zwaikom-Oelegem op het grondgebied van de gemeente Ranst.
- Opmaak van een bestek, van een stedenbouwkundige vergunning en een EFRO-subsidiedossier voor de uitrusting van het terrein Genk-Zuid fase 2, op het grondgebied van de gemeenten Bilzen en Zutendaal. De industrieweg werd aangelegd.
- Opmaak van een bestek en de stedenbouwkundige vergunning voor de uitrusting van het terrein Hezemeer-Heide op het grondgebied van de gemeenten Laakdal, Geel en Meerhout. Het terrein werd ontbost. De werken voor de aanleg van een industrieweg werden gegund.



- Onderzoek naar de ontwikkelingsmogelijkheden en voorbereiding van de ontwikkeling van het terrein Ham-Zwartenhoek op het grondgebied van de gemeente Ham.
- Opmaak van een bestek, van een stedenbouwkundige vergunning en een Vlaams subsidiedossier voor de uitrusting van het bedrijventerrein Beverdonk op het grondgebied van de gemeente Grobbendonk.
- Leveren van input aan de afdeling Ruimtelijke Planning voor de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de ENA-terreinen Herentals-Heirenbroek, Lanaken-Sappi en Ham-Zwartenhoek.
- Leveren van input voor studies:
 - een haalbaarheidsstudie voor het terrein Wommelgem-Ranst;
 - een herinrichtingsstudie voor het terrein Hasselt-Kanaal;
 - de opmaak van een planmilieueffectenrapport voor de bedrijventerreinen die deel uitmaken van het ENA Genk-Zuid-West, Genk-Zuid-Termien en Wommelgem-Ranst;
 - de opmaak van een planmilieueffectenrapport voor het globale ENA (inclusief de terreinen Zwaikom-Ranst, Zolder-Lummen-Zuid en Genk-Zuid-Oost);
 - de opmaak van een projectmilieueffectenrapport voor het bedrijventerrein Broechem-Ranst.

4.1.4 Watergebonden bedrijventerreinen

Het agentschap Ondernemen coördineert momenteel een studie ten behoeve van een concreet aanbodbeleid voor watergebonden bedrijventerreinen en overslaglocaties. Het onderzoek vertrekt vanuit de vraag naar een gefundeerde beleidsvisie op de uitbouw van de ijzeren voorraad aan watergebonden bedrijventerreinen. Daarnaast staat een efficiënte promotie van bedrijvenzones centraal. De opdracht omvat 3 delen. Ten eerste wil de studie een beleidskader geven. Dit gebeurt op basis van de evolutie van de logistieke noden en de realistische mogelijkheden en doelstellingen met betrekking tot modal shift. Zo kan het Vlaamse netwerk aan watergebonden locaties en waterwegen, optimaal

gestructureerd worden tot een betekenisvol competitief voordeel voor de Vlaamse Economie. Vervolgens wil de studie een kwantitatieve en kwalitatieve inschatting maken van de toekomstige watergebonden bedrijfs- en overslagactiviteiten langs de bevaarbare waterlopen in Vlaanderen. Hierin wordt rekening gehouden met de meest relevante toekomstscenario's. Ten slotte wil de studie een afwegingskader bieden om het potentieel aan watergebonden bedrijventerreinen langs alle individuele bevaarbare waterwegen te kunnen evalueren. Met het aanleveren en onderbouwen van concrete locatievoorstellen voor strategische watergebonden bedrijventerreinen als gevolg. Voor de begeleiding van de studie is een stuurgroep opgericht waar nv De Scheepvaart deel van uitmaakt.

4.2 Acties voor het aantrekken van bijkomende trafieken

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.

4.2.1 Flanders Inland Shipping Network (FISN)

Als milieuvriendelijke transportmodus heeft de binnenvaart een mooie toekomst voor de boeg. Het initiatief Flanders Inland Shipping Network wil in overleg met de sector de binnenvaart verder ontwikkelen en zo de logistieke troeven van Vlaanderen optimaal benutten.

4.2.2 Vlaanderen in actie

De Vlaamse regering heeft het plan Vlaanderen in Actie goedgekeurd. Met dit strategisch plan wil de regering Vlaanderen een duurzame plaats geven in het keurkorps van Europese regio's. Er wordt gewerkt rond verschillende thema's, onder meer logistiek en mobiliteit. nv De Scheepvaart is actief betrokken in de uitwerking van enkele daarvan.



In Flanders Logistics wordt ernaar gestreefd om de capaciteit van de multimodale infrastructuur beter te benutten en de regelgeving te stroomlijnen. Flanders Logistics wil ook logistiek, onderwijs en arbeidsmarkt, duurzaamheidsaspecten en verkeersveiligheid met elkaar verweven. In Flanders Port Area wordt werk gemaakt van de strategische visienota voor de zeehavens. Flanders Inland Shipping Network zet in op het verder ontwikkelen van de binnenvaart.

4.2.3 Flanders Logistics

Flanders Logistics is een samenwerkingsproject van de Vlaamse overheid en de logistieke sector. De Vlaamse overheid wil een heldere visie formuleren om de sterke, internationale positie van Vlaanderen te vrijwaren en verder uit te bouwen. Het doel van Flanders Logistics is het aantrekken van 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.

In 2006 nam de Vlaamse regering “logistiek Vlaanderen” op in “Vlaanderen in Actie”, haar sociaal-economisch businessplan. Op 24 mei 2007 gaf minister-president Peeters formeel het startschot van Flanders Logistics. Er werden 7 strategische thema's voorgesteld die worden uitgewerkt in concrete pilootprojecten. Zij hebben als gezamenlijk doel het verankeren en versterken van de logistiek in Vlaanderen:

1. capaciteit van multimodale infrastructuur optimaliseren;
2. 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.

4.2.4 Flanders Port Area

De Vlaamse havens van Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende hebben zich ertoe verbonden nauwer samen te werken om hun economische slagkracht te verhogen. Daartoe is in maart 2007 het actieprogramma "Flanders Port Area" opgezet. Een taskforce werkt samenwerkingsprojecten tussen de verschillende havens uit en volgt ze op.

In het kader van Flanders Port Area heeft de Vlaamse overheid in 2008 een studie opgestart om een gemeenschappelijke strategie op te stellen voor de Vlaamse zeehavens voor het verre hinterland. nv De Scheepvaart heeft een actieve rol in de begeleidingsgroep die werd samengesteld.

4.2.5 Logistieke Poort Antwerpen

In het najaar van 2007 startte een studie voor het uitwerken van een strategie om de provincie Antwerpen op een duurzame wijze verder te 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 leidde deze studie eind 2008 tot een bijzonder sterk en waardevol naslagwerk dat de logistieke hotspots in Antwerpen beschrijft.

4.2.6 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 heeft daarom meegewerkt en financieel geparticipeerd aan de studie Logistieke Poort Antwerpen en Limburg.

Het Vlaams Instituut (VIL) voor de logistiek maakte een synthese van alle provinciale studies waarin Vlaamse hotspots zijn opgenomen. Dit document wordt ingebracht in het plan Vlaanderen in Actie. Hieruit volgt een geïntegreerd plan waarin ook het kansrijke logistieke verhaal is opgenomen.

4.2.7 Logistiek Platform Limburg

Onder de koepel van de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg fungeert het Logistiek Platform 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.

Onder de koepel van het Logistiek Platform werden 6 werkgroepen opgericht:

1. Bedrijventerreinen;
2. Extended Gateway;
3. Innovatie & ICT;
4. Kennis/Opleiding/Arbeidsmarkt;
5. Spoor- en intermodaal vervoerinfrastructuur;
6. Wegvervoer en infrastructuur.

In 2008 heeft nv De Scheepvaart een actieve rol opgenomen in verscheidene werkgroepen.

4.2.8 Mobility Center Genk

Samen met de groep EWALS en LRM participeert nv De Scheepvaart in het Mobility Center Genk-Zuid. In 2008 werden de plannen verder uitgewerkt en werd het terrein bouwrijp gemaakt. Eveneens werd met de VDAB een overeenkomst ondertekend voor de oprichting van een opleidingscentrum.

4.3 Concrete projecten

4.3.1 Steun Intermodaal Vervoer

Op 11 mei 2007 besliste de Europese Commissie dat de Vlaamse Regering voor steun aan het intermodaal vervoer via de waterweg, als verenigbaar werd beschouwd met het EG-Verdrag. De steunmaatregel beoogt een modale verschuiving van het containervervoer naar de binnenvaart. In 2008 werden overeenkomsten afgesloten met de terminaloperatoren voor de administratieve afhandeling van de subsidie van 17,50 euro.

Op 1 januari 2009 treedt de maatregel in werking.

4.3.2 Steun palletvervoer

Om stromen van gepalleteerde goederen in beeld te brengen is in 2006 de "Haalbaarheidsstudie voor de concrete implementatie van de binnenvaart voor het vervoer van palletten en de daarmee verbonden stadsdistributie" uitgevoerd. De studie toonde aan dat er een groot potentieel bestaat voor palletvervoer via de binnenvaart. De tijd is rijp voor het starten van concrete projecten.

Intussen waren er op het terrein ook al een aantal proefprojecten inzake palletvervoer via de binnenplaats. Bij deze proefprojecten kregen zowel de technische uitvoerbaarheid, de betrouwbaarheid, als de kosten van vervoer via de binnenvaart de nodige aandacht.

Uit de voorlopige resultaten blijkt dat het realiseren van een duurzame modal shift van palletvervoer van weg naar waterweg een meerkost met zich meebrengt.

Mits goedkeuring door de Vlaamse regering en de Europese Commissie zal deze steunmaatregel als katalysator dienen.

4.3.3 Agroship

In Europa vervoert meer dan een derde van de vrachtwagens voedingsmiddelen of landbouwproducten. Hierdoor is de agrosector een van de belangrijkste gebruikers van het wegtransport. De binnenvaart is een uitstekend alternatief, maar de agrosector is hiervan onvoldoende op de hoogte.

Het project Agroship, dat in 2007 startte, wil aantonen dat het vervoer van agroproducten met de binnenvaart economisch en logistiek voordelen biedt. De binnenvaart kan duurzame en innovatieve oplossingen aanreiken voor de transportstromen van agroproducten.

Agroship is een Vlaams-Nederlands samenwerkingsproject waarin nv De Scheepvaart een belangrijke rol vervult.

In 2008 werden na een studieperiode een aantal proefprojecten uitgewerkt.

4.3.4 Waterslag

Het Waterslagconcept is innovatief en vergt slechts minimale investeringen voor een maximaal resultaat. Bijkomende infrastructuur en de verbreding en verdieping van de kanalen zijn slechts oplossingen op (middel)lange termijn, die bovendien grote financiële inspanningen van de overheid vergen. Een eenvoudige duwbak biedt reeds vandaag de oplossing. Door aan een binnenschip een duwbak te koppelen, verdubbelt de laadcapaciteit; in plaats van 600 ton kan dan 1.200 ton vervoerd worden. De duwbakken beschikken over een boegschroef en kunnen zelfstandig in en uit de sluisen varen.

Het vervoer van lading over kleinere waterwegen levert winst op voor mobiliteit, economie en milieu. Transport over water is nog steeds de meest milieuvriendelijke transportmodus, zowel wat brandstofverbruik, CO₂-uitstoot als geluidshinder betreft. De kleinere waterwegen worden dankzij Waterslag optimaal benut en bovendien worden ze opgewaardeerd als vestigingslocaties voor de industrie. Daarnaast versterkt Waterslag de verbindingen tussen de grote havens en het hinterland.



In de loop van maart 2008 startten de proefvaarten in Vlaanderen. In Nederland was dit in juni 2008. Deze pilots zijn op alle vlakken succesvol verlopen. Op verschillende trajecten in Vlaanderen en Zuid-Nederland, werd met zowel bulk als containers, met succes gevaren. De pilots bewijzen ook dat 2 bemanningsleden (schipper en stuurman) volstaan voor een veilige bediening. De vrachttarieven zijn als gevolg van de besparingen op de bemanning en de brandstof (meer dan 30 %) commercieel zeer interessant, wat zorgt voor grote interesse bij verladers. In 2009 zal nv De Scheepvaart nagaan op welke waterwegen dit concept veralgemeend kan worden toegepast.

4.3.5 Consolidatie kleine volumes

In 2008 werd de studie "Consolidatie kleine containervolumes" afgerond door Price Waterhouse Coopers. De studie was opgezet door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen in samenwerking met Waterwegen en Zeekanaal nv en nv De Scheepvaart.

Aan de hand van een aantal parameters heeft Price Waterhouse Coopers een conceptuele kosten-batenanalyse uitgevoerd van 3 mogelijke oplossingen om kleine volumes te consolideren:

- door samenwerking tussen inlandterminals;
- via een consolidatiepunt in het achterland;
- door een consolidatiepunt in de haven.

In het beknopte eindrapport worden de methodiek, de resultaten van deze kwantitatieve studie en de bijhorende randvoorwaarden geformuleerd. De initiatiefnemers zullen begin 2009, elk voor hun werkgebied, de nodige contacten leggen om uitgaand van het rekenmodel van de studie, concrete business cases uit te werken als de markt zelf geen initiatief neemt.

4.3.6 Tijdelijke steunmaatregel linker- rechteroever

De waterwegbeheerders Waterwegen en Zeekanaal nv en nv De Scheepvaart hebben in samenwerking met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen in 2008 een steunmaatregel uitgewerkt voor de containerbinnenvaart van en naar linker-oever in de haven van Antwerpen.

Deze maatregel werd eind 2008 bij Europa aangemeld.

4.3.7 Centraal Boekingsplatform

In haar regeerakkoord heeft de huidige Vlaamse regering gekozen voor een economisch sterk, veilig en mobiel Vlaanderen.

In dat kader wil de Vlaamse regering:

- de logistieke functie van en binnen Vlaanderen ondersteunen;
- het gebruik van de binnenscheepvaart verder stimuleren;
- de hinterlandontsluiting van de zeehavens met aandacht voor de modal shift naar binnenvaart en spoor versterken.

Zo wordt voorgesteld om een Centraal Boekingsplatform (CBP) op te richten.

Hiervan kunnen de expediteurs dan gebruik maken om:

- informatie in te winnen aangaande ter beschikking zijnde en/of komende containers;
- de beschikbare containers na goedkeuring van de diepzeereederij te reserveren.

Door ervoor te zorgen dat de beschikbare containers op de inlandterminals optimaal worden gebruikt, wordt het vervoer van lege containers van en naar deze terminals beperkt. In 2008 werden de statuten verder uitgewerkt zodat midden 2009 effectief van start kan worden gegaan.

5. Personeel en communicatie

Blikvangers in de afdeling PCO (personeel en communicatie) zijn het nieuwe personeelsplan en de toenemende aandacht voor interne en externe communicatie.

5.1 Cijfers

Om aan alle taken en opdrachten te kunnen voldoen, beschikte nv De Scheepvaart op 31 december 2008 over 625 personeelsleden. Over het gehele jaar genomen bedroeg het gemiddelde aantal voltijdse equivalenten 587,85. Het statutair personeel blijft ruimschoots in de meerderheid: bijna 80 % van het personeel werkt als vastbenoemd ambtenaar.

De vrouwen vertegenwoordigen slechts 15% van het totale personeelsbestand. Ook het niveau D blijft zeer sterk vertegenwoordigd met ruim 76 % van de werknemers.

5.2 Nieuw personeelsplan

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. Binnen deze klijlijnen moet de afdeling PCO ervoor zorgen dat de juiste man of vrouw op de juiste plaats terechtkomt. Na constructief overleg met de vakorganisaties werd in april 2008 een doordacht en evenwichtig nieuw personeelsplan uitgewerkt.

Enkele blikvangers uit het nieuwe personeelsplan zijn:

- Taakherschikking tussen de afdelingen om de processen logischer te kunnen clusteren.

- De afdeling Beleid en Financiën krijgt grotendeels een nieuwe invulling. Enerzijds ressorteren hier afdelingsoverkoepelende opdrachten (beheersovereenkomst, ondernemingsplan, opvolgen beslissingen Vlaamse regering, beleidsraad en managementcomité, college van ambtenaren-generaal ...).

Anderzijds wordt de dienst Boekhouding hier gepositioneerd, gezien de sterke link op financieel gebied tussen beheersovereenkomst en ondernemingsplan.

- De afdeling Personeel en Communicatie behoudt het personeels-, pensioen- en HR-luik van de vorige afdeling Administratie. Verder komt er de interne en externe communicatie en het klachtenbeleid bij. Deze groepering is vrij courant.
- De afdeling Commercieel Beheer wordt verder uitgebouwd.
- De afdeling Facility coördineert de meeste ondersteunende diensten, zoals het beheer van het wagenpark, economaat, verzekeringen, drukkerij, verzending en onthaal, informatica, telefonie, catering ...
- De dienst Scheepvaartbegeleiding en Statistiek (River Information Services RIS/Coris) wordt geplaatst bij de afdeling Waterwegbeheer.

- Invoeren van bijkomende functies ten gevolge van bijkomende opdrachten.

Bij elk districtshoofd wordt een deskundige toegevoegd, die fungeert als adjunct-districtshoofd. Dit is nodig omwille van de vergroting van de districten.

Het RIS-team wordt uitgebouwd. Langs de andere kant zal de taak van de ontvangers zoals die nu bestaat, verdwijnen. De bestaande ontvangers komen daarom in uitdoving.

Ook de implementatie van de Europese kaderrichtlijn "Water" en het Vlaams decreet betreffende het integraal waterbeleid en de vertaling ervan in de zesde strategische doelstelling van de beheersovereenkomst, namelijk "Het evenwichtig beheren van de watersystemen volgens de principes van het integraal waterbeleid met bijzondere aandacht voor het beschermen van de bevolking en de goederen tegen overstromingen", vraagt bijkomend personeel.

- Upgrading van functies

De ervaring leert dat dossiers almaar complexer worden. Dit komt tot uiting in bijna alle afdelingen van onze vennootschap. Er wordt, verspreid over de afdelingen, een bijkomend aantal deskundigen voorzien. Verder wordt de hele groep van de sectiewachters naar de graad van technicus gebracht (niveau C). Hetzelfde gebeurt met de elektriciens en een aantal werklieden bij de Centrale Regie die een hogere scholingsgraad vereisen (automechaniciens, gespecialiseerde draaiers en frezers en gespecialiseerde lassers en schrijnwerkers). De betrekkingen van tekenaar worden allemaal ondergebracht in niveau B (deskundige).

Invoeren van expertenfuncties en N2-functies om bijkomende loopbaankansen te creëren en talent beter te kunnen honoreren. Er werd een eerste aanzet gegeven tot invulling van de expertenloopbanen en een leidinggevende loopbaan in niveau A. De expertenfuncties in niveau D zijn geconcentreerd in de Centrale Regie, omdat daar de meest gespecialiseerde werken gebeuren. Langs de andere kant werd het aantal leidinggevende functies in niveau D in de districtsregies verminderd. Op elke sluis van het Albertkanaal wordt daarentegen een bijkomende functie van technisch hoofdassistent (rang D2) voorzien.

Schaalvergroting van de districten en centralisatie van de regies om de efficiëntie te verhogen. Omwille van de schaalvoordelen die ontstaan op het vlak van efficiëntie qua inzet van materieel en middelen, worden het vroegere 1ste en 2de district samengevoegd. Deze wijzigingen moeten leiden tot een nog hoger niveau van efficiëntie en dienstverlening aan de klanten.





In de loop van 2008 werden al enkele punten uit het nieuwe personeelsplan gerealiseerd. Een aantal voorbeelden:

- invullen van het personeelskader voor het RIS-centrum;
- aanwerven van toezichters voor de afdeling Waterbouwkunde;
- overgangsexamens naar niveau C voor de elektriciens en de dijkwachters;
- bekwaamheidsproef voor overgang naar rang D2.

5.3 Welzijn

nv De Scheepvaart ijvert voor een positief arbeidsklimaat. Het project “Overeengekomen Zelfstandigheid” wordt verdergezet binnen de administratie. We willen ook een open huis zijn. Daarom werden in oktober de deuren van het nieuwe directiegebouw opengezet voor alle medewerkers en gepensioneerden van nv De Scheepvaart.

Bij een tevredenheidsenquête onder de personeelsleden liet 65 % zijn stem horen. Over de gehele lijn zijn veruit de meeste personeelsleden tevreden met hun werk. In het algemeen scoort nv De Scheepvaart trouwens hoger dan het gemiddelde van de Vlaamse overheidsorganisaties, waar dezelfde enquête werd gehouden.

5.4 Veiligheid

In 2008 daalde het aantal arbeidsongevallen (25) lichtjes ten opzichte van 2007. De frequentiegraad, dit is het aantal ongevallen ten opzichte van het aantal gewerkte uren, bedroeg 29,33. De doelstelling voor 2009 (30), zoals voorzien in het Globaal Preventieplan, werd hiermee al een jaar eerder bereikt. Te veel ongevallen blijven het gevolg van onachtzaamheid. De conclusies van

deze analyse worden meegenomen in het jaaractieplan van 2009 en het bijhorende thema: "Kijk naar jezelf".

De interne dienst Preventie en Bescherming zorgde in samenwerking met de HRM-verantwoordelijke voor een onthaal van de nieuwkomers en de organisatie van een "veiligheidstoer" voor het personeel van de regies. De nijverheidshelpers kregen een opfriscursus.

Alle arbeidsongevallen en meldingen van incidenten en gevaarlijke situaties worden stelselmatig onderzocht en voor advies voorgelegd aan het Comité voor Preventie, Bescherming en Welzijn. De opvolging van alle acties van het veiligheidsbeleid binnen nv De Scheepvaart gebeurt in de vorm van een actielijst, die halfjaarlijks wordt geëvalueerd.

5.5 Informatie en Communicatie

De dienst Communicatie werd overgeheveld naar de afdeling Personeel en Communicatie. Zowel de interne als de externe communicatie werden versterkt. Om de volledige communicatie van nv De Scheepvaart te stroomlijnen werd een raamovereenkomst afgesloten met een extern communicatiebureau. In samenwerking met dit bureau zal in de eerste helft van 2009 de communicatiestrategie worden uitgewerkt.

- Extern

De toenemende aandacht voor mobiliteit heeft ook de interesse voor de binnenvaart doen toenemen.

De media worden stelselmatig op de hoogte gebracht van nieuwe initiatieven en de vennootschap doet voortdurend inspanningen om de binnenvaart onder de aandacht te brengen van het grote publiek.

nv De Scheepvaart werd door VOKA KvK-Limburg in 2008 genomineerd voor

de persprijs. De jury was samengesteld uit professionele journalisten van de geschreven pers en van de lokale radio en tv. In de motivering van de nominatie wordt verwezen naar de grote beschikbaarheid van nv De Scheepvaart voor de media en voor de systematische wijze waarop de verschillende media worden geïnformeerd over de werking van nv De Scheepvaart.

- Intern

Met het personeelsblad "Sleeptouw" worden de actieve personeelsleden en de gepensioneerden van de vennootschap op de hoogte gebracht van het reilen en zeilen van nv De Scheepvaart. De maandelijkse editie werd uitgebreid van 4 naar 8 pagina's. Daardoor kan heel wat informatie worden verspreid. Het blad wordt nu ook maandelijks verstuurd naar alle gepensioneerde medewerkers.

Er werd eveneens een belangrijke aanzet gegeven voor de invulling van het intranet.

Het is de bedoeling dat alle medewerkers van nv De Scheepvaart de informatie kunnen terugvinden die nodig is om hun opdrachten uit te voeren.

6. Financieel verslag

6.1 Balans

ACTIVA	2008 EUR	2007 EUR
I. Oprichtingskosten		
Kosten van oprichting	6 671,40	14 440,58
II. Immateriële vaste activa		
Software	125 975,23	128 592,26
III. Materiële vaste activa		
Terreinen	23 229 221,75	12 087 889,25
Gebouwen	481 798,72	273 493,72
Werken van burgerlijke bouwkunde	161 808 788,57	164 372 296,37
Installaties, machines en uitrusting voor exploitatie	942 469,52	880 483,25
Meubilair en materieel	1 769 323,49	1 599 594,64
Aanschaffing gebouw leasing	4 714 005,45	-
Werken van burgerlijke bouwkunde in aanbouw	34 350 795,13	6 213 840,96
IV. Financiële vaste activa	-	-
V. Vorderingen op meer dan 1 jaar	-	-
VI. Voorraden		
Handelsgoederen	1 710 104,46	1 476 784,95
VII. Vorderingen op ten hoogste 1 jaar		
Handelsvorderingen op ten hoogste 1 jaar	3 207 491,97	1 504 645,65
Overige vorderingen	43 783 051,72	9 165 986,62
VIII. Geldbeleggingen	-	-
IX. Liquide middelen		
Kassagelden	40 424,29	22 220,59
Rekening K.B.C.	62 048 527,39	64 744 925,88
X. Overlopende rekeningen		
Verkregen opbrengsten	618 500,00	636 583,94
Over te dragen kosten	222 210,32	44 441,63
Wachtrekening	456,00	450,00
TOTAAL¹	339 059 815,41	263 166 670,29

¹ Exclusief rekeningen voor orde, zie punt F.2. p. 41

PASSIVA	2008 EUR	2007 EUR
I. Kapitaal		
Geplaatst kapitaal	7 165 000,00	7 000 000,00
II. Uitgiftepremies	-	-
III. Herwaarderingsmeerwaarden	-	-
IV. Reserves		
Wettelijke reserves	129 520,00	40 720,00
V. Overgedragen nettoresultaat		
Overgedragen verlies/winst	1 231 143,86	-456 065,92
VI. Dotaties, subsidies, toelagen en soortgelijke		
Kapitaalsubsidies werken burgerlijke bouwkunde	190 625 101,81	166 189 856,16
Subsidies patrimoniale goederen	3 326 237,87	2 896 603,96
Subsidies patrimoniale investeringen	3 352 887,69	3 543 758,56
VII. Voorzieningen en uitgestelde belastingen		
Voorziening voor andere risico's en kosten	1 524 005,48	1 518 624,10
VIII. Schulden op meer dan 1 jaar		
Ontvangen vooruitbetalingen	1 308 569,93	1 308 569,93
Gerealiseerde ontvangsten grondbeheer	11 239 744,08	3 683 410,11
Schulden leasing van onroerende goederen	4 592 783,90	-
IX. Schulden op ten hoogste 1 jaar		
Schulden op meer dan 1 jaar die binnen het jaar vervallen	153 302,07	-
Handelsschulden op ten hoogste 1 jaar	10 918 529,97	10 061 659,28
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	3 707 422,72	2 952 597,48
Overige schulden	34 789 785,78	20 032 384,36
Rekeningen K.B.C. type uitgaven	62 976 904,50	43 691 305,21
X. Overlopende rekeningen		
Over te dragen opbrengsten	11 294,99	10 141,13
Toe te rekenen kosten	2 007 580,76	693 105,93
TOTAAL²	339 059 815,41	263 166 670,29

² Exclusief rekeningen voor orde, zie punt F.2 p. 41

6.2 Resultatenrekening

	2008 EUR	2007 EUR
Operationele opbrengsten	42 731 870,20	36 115 889,64
Lopende opbrengsten	41 875 048,53	35 182 863,95
Andere operationele opbrengsten	856 821,67	933 025,69
Operationele kosten	-48 103 274,36	-43 860 811,16
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	843 501,27	873 929,34
Diensten en diverse goederen	8 698 433,12	6 592 930,85
Personeelskosten	30 650 510,49	28 736 921,98
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, immateriële en materiële vaste activa	7 493 662,68	6 401 543,92
Voorzieningen (toevoegingen, bestedingen en terugnemingen)	86 849,57	824 207,77
Inkomensoverdrachten	330 317,23	396 057,88
Andere operationele kosten	-	35 219,42
Operationeel resultaat	-5 371 404,16	-7 744 921,52
Financiële opbrengsten	7 888 162,23	7 322 812,43
Opbrengsten uit vlottende activa	-	234 932,05
Diversen	536 805,40	686 326,44
Kapitaalsubsidies	7 351 356,83	6 401 553,94
Financiële kosten	-728 277,84	-685 452,28
Rente, commissies en kosten verbonden aan schulden	191 190,19	-
Bankkosten	1 867,73	1 410,65
Diverse financiële kosten	535 219,92	684 041,63
Financieel resultaat	7 159 884,39	6 637 360,15
Uitzonderlijke opbrengsten	8 590 187,62	10 188 906,18
Terugnemingen van afschrijvingen	-	8 721,51
Andere uitzonderlijke opbrengsten	8 590 187,62	10 180 184,67
Uitzonderlijke kosten	-8 602 658,07	-10 212 042,75
Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen	-	8 731,53
Andere uitzonderlijke kosten	8 602 658,07	10 203 311,22
Uitzonderlijk resultaat	-12 470,45	-23 136,57
NETTO RESULTAAT VAN HET JAAR (voor belastingen)	1 776 009,78	-1 130 697,94
NETTO RESULTAAT VAN HET JAAR (na belastingen)	1 776 009,78	-1 130 697,94
TE BESTEMMEN RESULTAAT VAN HET BOEKJAAR	1 776 009,78	-1 130 697,94
Overgedragen resultaat van vorige boekjaren	-456 065,92	674 632,02
Te verwerken winstsaldo	1 319 943,86	-
Toevoeging aan reserves	-	-
TE BESTEMMEN NETTORESULTAAT VAN HET BOEKJAAR	1 319 943,86	-456 065,92

VERSLAG VAN DE COMMISSARIS GERICHT TOT DE ALGEMENE VERGADERING VAN DE AANDEELHOUDER VAN DE NV DE SCHEEPVAART OVER DE JAARREKENING OVER HET BOEKJAAR AFGESLOTEN OP 31 DECEMBER 2008

Overeenkomstig de wettelijke en statutaire bepalingen, brengen wij u verslag uit in het kader van het mandaat van commissaris. Dit verslag omvat ons oordeel over het getrouwe beeld van de jaarrekening evenals de vereiste bijkomende vermeldingen (en inlichtingen).

Verklaring over de jaarrekening zonder voorbehoud

Wij hebben de controle uitgevoerd van de jaarrekening over het boekjaar afgesloten op 31 december 2008, opgesteld op basis van het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel, met een balanstotaal van 339 059 815 euro en waarvan de resultatenrekening afsluit met een winst van het boekjaar van 1 776 010 euro.

Het opstellen van de jaarrekening valt onder de verantwoordelijkheid van het bestuursorgaan. Deze verantwoordelijkheid omvat onder meer: het opzetten, implementeren en in stand houden van een interne controle met betrekking tot het opstellen en de getrouwe weergave van de jaarrekening die geen afwijkingen van materieel belang, als gevolg van fraude of van het maken van fouten, bevat; het kiezen en toepassen van geschikte waarderingsregels; en het maken van boekhoudkundige ramingen die onder de gegeven omstandigheden redelijk zijn.

Het is onze verantwoordelijkheid een oordeel over deze jaarrekening tot uitdrukking te brengen op basis van onze controle. Wij hebben onze controle uitgevoerd overeenkomstig de wettelijke bepalingen en volgens de in België geldende controlenormen, zoals uitgevaardigd door het Instituut der Bedrijfsrevisoren. Deze controlenormen vereisen dat onze controle zo wordt georganiseerd en uitgevoerd dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang, als gevolg van fraude of van het maken van fouten, bevat.

Overeenkomstig voornoemde controlenormen hebben wij rekening gehouden met de administratieve en boekhoudkundige organisatie van de vennootschap, alsook met haar procedures van interne controle. Wij hebben van de verantwoordelijken en van het bestuursorgaan van de vennootschap de voor onze controles vereiste ophelderingen en inlichtingen verkregen.

Wij hebben op basis van steekproeven de verantwoording onderzocht van de bedragen opgenomen in de jaarrekening. Wij hebben de gegrondheid van de waarderingsregels, de redelijkheid van de betekenisvolle boekhoudkundige ramingen gemaakt door de vennootschap, alsook de voorstelling van de jaarrekening als geheel beoordeeld. Wij zijn van mening dat deze werkzaamheden een redelijke basis vormen voor het uitbrengen van ons oordeel.

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening afgesloten op 31 december 2008 een getrouw beeld van het vermogen, de financiële toestand en de resultaten van de vennootschap, in overeenstemming met het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel.

Bijkomende vermeldingen (en inlichtingen)

Het opstellen en de inhoud van het jaarverslag, alsook het naleven door de vennootschap van het Wetboek van vennootschappen en van de statuten, vallen onder de verantwoordelijkheid van het bestuursorgaan.

Het is onze verantwoordelijkheid om in ons verslag de volgende bijkomende vermeldingen (en inlichtingen) op te nemen die niet van aard zijn om de draagwijdte van onze verklaring over de jaarrekening te wijzigen:

- Het jaarverslag behandelt de door de wet vereiste inlichtingen en stemt overeen met de jaarrekening. Wij kunnen ons echter niet uitspreken over de beschrijving van de voornaamste risico's en onzekerheden waarmee de vennootschap wordt geconfronteerd, alsook van haar positie, haar voorzienbare evolutie of de aanmerkelijke invloed van bepaalde feiten op haar toekomstige ontwikkeling. Wij kunnen evenwel bevestigen dat de verstrekte gegevens geen onmiskenbare inconsistenties vertonen met de informatie waarover wij beschikken in het kader van ons mandaat.
- Onverminderd formele aspecten van ondergeschikt belang, werd de boekhouding gevoerd overeenkomstig de in België van toepassing zijnde wettelijke en bestuursrechtelijke voorschriften.
- Wij dienen u geen verrichtingen of beslissingen mede te delen die in overtreding met de statuten of het Wetboek van vennootschappen zijn gedaan of genomen. De verwerking van het resultaat die aan de algemene vergadering wordt voorgesteld, stemt overeen met de wettelijke en statutaire bepalingen.

Hasselt, 12 maart 2009
Burg. CVBA Foederer DFK, bedrijfsrevisoren
Commissaris vertegenwoordigd door
Frank Embrechts
Bedrijfsrevisor

7. Statistische informatie



Tabel 1: Samenvatting van de bijzonderste statistische gegevens

Rubrieken		2006	2007	2008	% verhoging of verlaging van 2008 t.o.v. 2007
Tonkilometer	t.km	2 889 211 468	2 948 332 409	2 938 296 569	-0,34
Vervoerde tonnage	t	38 781 224	39 736 797	39 593 180	-0,36
Ladingen	t	5 872 689	6 199 501	6 057 801	-2,29
Lossingen	t	17 449 725	17 934 434	17 599 872	-1,87
Inwendig vervoer binnen de grenzen van het net (goederen geladen en gelost binnen het net)	t	636 257	651 381	830 650	27,52
Doorvaart over het Albertkanaal van eind tot eind	t	15 419 811	15 674 304	16 279 829	3,86
Trafiek waargenomen aan de in- en uitgangspunten					
a) Kanne	t	19 948 010	20 832 256	20 416 919	-1,99
b) Smeermaas (grens)	t	918 755	1 058 758	805 339	-23,94
c) Lozen (grens)	t	375 194	306 079	292 704	-4,37
d) Straatsburgdok Antwerpen	t	32 949 795	33 877 807	33 738 930	-0,41
Trafiek in de Limburgse kolenhavens	t	16 692	2 640	1 380	-47,73
Aantal geladen schepen	t	36 707	36 307	34 356	-5,37
Aantal ledige schepen	t	24 998	24 796	24 439	-1,44
Aantal schepen op het net geladen	t	8 608	8 996	8 761	-2,61
Aantal schepen op het net gelost	t	17 642	17 666	16 870	-4,51
Gebruik van grote schepen (+ 800 t)					
Tonkilometer (1)	t.km	2 554 250 749	2 644 517 610	2 679 066 540	1,31
Vervoerde tonnage (2)	t	32 529 043	34 841 862	35 057 576	0,62
Aantal geladen grote schepen (3)	t	24 981	25 823	24 570	-4,85
Gemiddelde tonnage per groot schip	t	1 302	1 349	1 427	5,78
Gebruik van duweenheden					
Tonkilometer (1)	t.km	853 844 389	858 753 007	823 922 953	-4,06
Vervoerde tonnage (2)	t	10 461 570	10 594 616	9 928 487	-6,29
Aantal duweenheden	t	5 302	4 868	4 605	-5,40
Gemiddelde tonnage per duweeenheid	t	1 973	2 176	2 156	-0,92
Zeevaartverkeer met kustvaarders					
Vervoerde tonnage (2)	t	451 346	454 280	400 202	-11,90
Aantal kustvaarders (3)	t	313	312	259	-16,99

(1) begrepen in de totale tonkilometer
(2) begrepen in de totale vervoerde tonnage
(3) begrepen in het aantal geladen schepen

Tabel 2: trafiek per waterweg

Waterwegen	1977	2006	2007	2008	2008 t.o.v. 1977
A. In tonkilometer	t.km	t.km	t.km	t.km	
Albertkanaal	1 447 145 245	2 756 058 130	2 814 519 681	2 818 449 129	194,76
Kanaal van Briegden naar Neerharen	9 224 602	1 051 279	1 889 388	2 385 262	25,86
Zuid-Willemsvaart	49 737 791	37 954 595	40 229 980	33 993 063	68,34
Kanaal van Bocholt naar Herentals	125 317 350	51 991 129	45 319 713	40 471 019	32,29
Kanaal naar Beverlo	3 148 194	782 877	854 337	756 631	24,03
Kanaal van Dessel naar Kwaadmechelen	2 488 898	23 421 693	27 601 059	23 602 425	948,31
Kanaal van Dessel over Turnhout naar Schoten					
- sectie Dessel – Turnhout	29 368 334	11 817 615	10 463 213	10 488 733	35,71
- sectie Turnhout – Schoten	21 622 477	6 134 150	7 455 038	8 150 307	37,69
TOTAAL	1 688 052 891	2 889 211 468	2 948 332 409	2 938 296 569	174,06
B. In tonnage	t	t	t	t	
Albertkanaal	23 393 863	37 872 753	39 199 276	39 025 957	166,82
Kanaal van Briegden naar Neerharen	1 849 644	706 078	931 471	961 441	51,98
Zuid-Willemsvaart	3 933 118	1 552 332	1 667 425	1 538 553	39,12
Kanaal van Bocholt naar Herentals	4 733 532	3 094 739	2 728 722	2 625 854	55,47
Kanaal naar Beverlo	480 888	169 932	185 689	164 235	34,15
Kanaal van Dessel naar Kwaadmechelen	502 940	1 520 205	1 810 004	1 542 841	306,76
Kanaal van Dessel over Turnhout naar Schoten					
- sectie Dessel – Turnhout	1 201 042	534 653	482 898	484 061	40,30
- sectie Turnhout-Schoten	1 162 554	387 070	462 627	495 203	42,60
TOTAAL	25 265 370	38 781 224	39 736 797	39 593 180	156,71

Tabel 3: Gerealiseerde tonkilometer per groep van goederen

Aanduiding van de goederen	TONKILOMETER						Totale kilometer	% t.o.v. de totale tonkilometer
	Albertkanaal			Andere waterwegen				
	Opvaart	Afvaart	Totaal	Opvaart	Afvaart	Totaal		
o. Landbouwproducten	26 613 078	18 172 058	44 785 136	1 144 316	690 179	1 834 495	46 619 631	1,59
1. Voedingswaren en veevoeders	13 617 857	5 929 176	19 547 033	651 263	83 993	735 256	20 282 289	0,69
2. Vaste brandstoffen	383 015 441	11 588 313	394 603 754	5 000 797	15 105	5 015 902	399 619 656	13,60
3. Petroleumproducten	445 637 226	5 313 793	450 951 019	400 323	0	400 323	451 351 342	15,36
4. Ertsen	371 273 222	3 651 057	374 924 279	46 107	111 745	157 852	375 082 131	12,77
5. Metaalproducten	88 000 774	55 325 457	143 326 231	986 760	460 665	1 447 425	144 773 656	4,93
6. Ruwe en verwerkte delfstoffen en bouwmaterialen	353 360 938	508 729 791	862 090 729	48 699 072	52 251 832	100 950 904	963 041 633	32,78
7. Natuurlijke en verwerkte meststoffen	93 712 143	93 536 030	187 248 173	156 043	285 289	441 332	187 689 505	6,39
8. Nijverheidsproducten	111 462 108	66 142 507	177 604 615	4 566 270	2 464 850	7 031 120	184 635 735	6,28
9. Allerhande goederen	74 668 805	88 699 355	163 368 160	800 116	1 032 715	1 832 831	165 200 991	5,62
TOTALEN	1 961 361 592	857 087 537	2 818 449 129	62 451 067	57 396 373	119 847 440	2 938 296 569	100

Tabel 4: Albertkanaal – tonnage in rechtstreekse doorvaart per groep van goederen (1)

Aanduiding van de goederen	Kanne – Antwerpen			Antwerpen – Kanne		
	2008		2007	2008		2007
	tonnage	%	tonnage	tonnage	%	tonnage
o. Landbouwproducten	83 107	1,98	101 040	161 417	1,34	183 201
1. Voedingswaren en veevoeders	36 644	0,87	31 945	65 543	0,54	86 020
2. Vaste brandstoffen	101 944	2,42	78 723	2 703 793	22,40	2 559 105
3. Petroleumproducten	15 599	0,37	33 426	3 143 362	26,04	3 084 877
4. Ertsen	19 742	0,47	20 691	3 249 217	26,91	2 697 623
5. Metaalproducten	462 413	10,99	418 684	550 835	4,56	727 527
6. Ruwe of verwerkte delfstoffen en bouwmaterialen	2 308 132	54,87	2 145 090	1 290 209	10,69	1 473 176
7. Natuurlijke en verwerkte meststoffen	545 236	12,96	572 315	515 510	4,27	542 693
8. Nijverheidsproducten	395 524	9,40	327 051	221 695	1,84	246 108
9. Allerhande goederen	238 289	5,66	222 200	171 618	1,42	122 812
TOTALEN	4 206 630	100	3 951 165	12 073 199	100	11 723 142

(1) goederen die op het Albertkanaal over gans zijn lengte werden vervoerd, zonder er geladen of gelost te zijn.

Tabel 5: Vervoerde, geloste en geladen tonnage per productgroep

GROEPEN	Vervoerde tonnage	Geladen tonnage		Geloste tonnage	
		Opvaart	Afvaart	Opvaart	Afvaart
o. Landbouwproducten	1 268 722	3 659	83 935	792 136	148 834
1. Voedingswaren en veevoeders	558 643	7 253	82 260	308 733	46 616
2. Vaste brandstoffen	3 893 338	1 380	0	1 080 333	3 959
3. Petroleumproducten	5 123 299	9 556	88 051	1 838 820	20 782
4. Ertsen	3 487 771	93 148	18 929	88 817	18 278
5. Metaalproducten	1 779 607	69 708	56 624	411 124	187 127
6. Ruwe of verwerkte delfstoffen en bouwmaterialen	15 425 612	1 393 777	1 666 188	5 597 583	3 645 264
7. Natuurlijke en verwerkte meststoffen	2 297 320	18 176	494 945	614 597	86 553
8. Nijverheidsproducten	2 726 379	182 260	354 042	1 402 913	109 011
9. Allerhande goederen	3 032 489	12 162	1 421 748	1 080 865	117 527
2008	39 593 180	1 791 079	4 266 722	13 215 921	4 383 951
Ter herinnering 2007	39 736 797	1 775 510	4 423 991	13 886 280	4 048 154

Tabel 6: Binnenlandse, continentale en zeetrafiëk

		1977	2006	2007	2008
A. Continentale trafiek					
I. Binnenlandse trafiek		8 875 682	10 013 255	10 387 199	10 611 499
TOTAAL I		88 875 682	10 013 255	10 387 199	10 611 499
II. Uitvoer naar	Frankrijk	457 063	238 160	227 044	191 212
	Nederland	1 162 654	1 189 118	1 275 183	1 579 277
	Duitsland	362 859	279 248	255 614	284 845
	Andere	100 214	80 406	105 532	95 014
TOTAAL II		2 082 790	1 786 932	1 863 373	2 150 348
III. Invoer uit	Frankrijk	473 876	670 876	593 885	612 717
	Nederland	5 344 240	6 561 532	6 346 352	6 319 689
	Duitsland	674 042	2 121 119	2 178 338	2 284 855
	Andere	43 398	49 926	32 547	19 709
TOTAAL III		6 535 556	9 403 453	9 151 122	9 236 970
IV. Doorvoer	Frankrijk – Nederland	46 814	113 424	75 417	73 694
	Nederland – Frankrijk	80 494	171 612	136 582	84 452
	Andere	3 770	163 873	150 299	298 377
TOTAAL IV		131 078	448 909	362 298	456 523
Totaal continentale trafiek		17 625 106	21 652 549	21 763 992	22 455 340
B. Zeetrafiëk					
I. Uitvoer naar	Belgische zeehavens	2 281 677	2 569 671	2 557 830	2 454 632
	buitenlandse zeehavens	154 420	717 051	816 386	632 850
TOTAAL I		2 436 097	3 286 722	3 374 216	3 087 482
II. Invoer uit	Belgische zeehavens	3 687 968	5 800 876	5 927 223	6 158 179
	buitenlandse zeehavens	871 553	6 669 995	7 511 417	6 931 193
TOTAAL II		4 559 521	12 470 871	13 438 640	13 089 372
III. Doorvoer naar NL	via Belgische zeehavens	258 943	316 143	357 077	359 556
	vanuit NL via Belgische zeehavens	258 870	227 618	146 403	98 419
	andere	126 833	827 321	656 469	503 011
TOTAAL III		644 646	1 371 082	1 159 949	960 986
Totale zeetrafiëk		7 640 264	17 128 675	17 972 805	17 137 840
Totaal vervoerde tonnage (A + B)		25 265 370	38 781 224	39 736 797	39 593 1807

Tabel 7: Goederenvervoer Schelde-Rijnverbinding 2006

2008	Aantal schepen						Vervoerde tonnage			Tonkm. (5,2 km)		
	IN		UIT		Totaal		INVOER	UITVOER	Totaal	INVOER	UITVOER	Totaal
	geladen	ledige	geladen	ledige	geladen	ledige						
januari	2 502	1 343	2 141	1 229	4 643	2 572	3 849 452	2 982 320	6 831 772	20 017 150	15 508 064	35 525 214
februari	2 266	1 124	1 981	1 259	4 247	2 383	3 459 272	2 618 335	6 077 607	17 988 214	13 615 342	31 603 556
maart	2 359	1 217	2 076	1 215	4 435	2 432	3 515 264	2 817 951	6 333 215	18 279 373	14 653 345	32 932 718
april	2 260	1 203	2 039	1 265	4 299	2 468	3 549 597	2 890 661	6 440 258	18 457 904	15 031 437	33 489 342
mei	2 134	1 253	2 036	1 142	4 170	2 395	3 408 248	2 923 350	6 331 598	17 722 890	15 201 420	32 924 310
juni	2 269	1 112	1 913	1 180	4 182	2 292	3 602 232	2 665 113	6 267 345	18 731 606	13 858 588	32 590 194
juli	2 150	1 253	1 995	1 224	4 145	2 477	3 400 494	2 821 528	6 222 022	17 682 569	14 671 946	32 354 514
augustus	2 111	1 232	2 007	1 114	4 118	2 346	3 344 877	2 837 144	6 182 021	17 393 360	14 753 149	32 146 509
september	2 071	1 186	2 024	1 129	4 095	2 315	3 252 627	2 816 699	6 069 326	16 913 660	14 646 835	31 560 495
oktober	2 201	1 309	2 177	1 235	4 378	2 544	3 331 545	2 914 264	6 245 809	17 324 034	15 154 173	32 478 207
november	2 059	1 310	1 787	1 097	3 846	2 407	3 134 270	2 380 151	5 514 421	16 298 204	12 376 785	28 674 989
december	1 572	1 093	1 834	1 049	3 406	2 142	2 444 715	2 561 142	5 005 857	12 712 518	13 317 938	26 030 456
Totaal	25 954	14 635	24 010	14 138	49 964	28 773	40 292 593	33 228 658	73 521 251	209 521 484	172 789 022	382 310 505
Ter vergelijking: 2007												
Totaal	28 203	14 290	23 420	15 120	51 623	29 410	41 820 457	31 269 559	73 090 016	217 466 376	162 601 707	380 068 083



nv De Scheepvaart 

nv De Scheepvaart • Havenstraat 44 • 3500 Hasselt
telefoon 011 29 84 00 • fax 011 22 12 77 • e-mail: info@descheepvaart.be • www.descheepvaart.be