





	Voorwoord	3
<b>Hoofdstuk 1</b>	nv De Scheepvaart	5
<b>Hoofdstuk 2</b>	Investerings in infrastructuur en in multifunctionaliteit	11
<b>Hoofdstuk 3</b>	Exploitatie	19
<b>Hoofdstuk 4</b>	Domeinbeheer	23
<b>Hoofdstuk 5</b>	Trafiek	27
	Goederenvervoer	27
	Pleziervaart	33
<b>Hoofdstuk 6</b>	Financieel verslag	37
<b>Hoofdstuk 7</b>	Statistische informatie	42



nv De Scheepvaart werd in 2004 opgericht als een extern verzelfstandigd agentschap van publiek recht. De nieuwe entiteit kreeg de opdracht om op een actieve wijze het goederentransport via het Albertkanaal en de Kempense kanalen te doen toenemen, en op die manier bij te dragen tot het behoud van de mobiliteit en een verhoging van de veiligheid op de wegen.

Enkele jaren na de start van nv De Scheepvaart blijkt dat de nieuwe vennootschap de hooggespannen verwachtingen ten volle inlost. Het permanente onderhoud en de vernieuwing van de infrastructuur en de klantgerichte en veilige exploitatie van de kanalen, met specifieke aandacht voor het integraal waterbeleid, blijven hoog op de agenda staan.

Daarnaast bouwt nv De Scheepvaart een marktconform grondbeleid uit en benadert bestaande en potentiële klanten van de binnenvaart op een commerciële manier. Bedrijfsterreinen worden schaars in Vlaanderen, en deze vaststelling geldt nog meer voor watergebonden bedrijfsterreinen. Via het voorkeepsrecht kan nv De Scheepvaart watergebonden bedrijfsterreinen aankopen en in concessie geven aan bedrijven die voor de aan- en afvoer van hun goederen gebruikmaken van de binnenvaart. In 2007 werden de concessieovereenkomsten aangepast naar marktconforme tarieven. Dat nv De Scheepvaart realistische concessietarieven hanteert, mag onder meer blijken uit het feit dat de vraag naar industriegronden het aanbod nog steeds ruimschoots overtreft.

De afdeling Commercieel Beleid voert een actieve prospectie naar nieuwe klanten en nieuwe productgroepen voor de binnenvaart. Het vervoer van palletten blijkt veelbelovend te zijn.

De vele inspanningen van de leden van de raad van bestuur en van de medewerkers van nv De Scheepvaart hebben ertoe geleid dat ook in 2007 een lichte stijging van de trafiek kon worden genoteerd. De voorbije jaren steeg het aantal behandelde containers met ongeveer 10 % per jaar. Ook in 2007 was dit het geval en de verwachting is dat deze stijging nog geruime tijd zal duren. Een andere vaststelling is de toename van de ladingen en lossingen op de oevers van het kanaal. Dit betekent zonder meer dat bedrijven langs en in de omgeving van de kanalen steeds meer een beroep doen op de binnenvaart. Het succes van het kaaimurenprogramma van de Vlaamse regering is hier zeker niet vreemd aan. De stijgende tendens van de ladingen en lossingen gaat al in de richting van de realisatie van de Alberthaven, een voorstel van de Limburgse gouverneur Steve Stevaert. nv De Scheepvaart zal met genoegen meewerken aan de realisatie van elk voorstel dat de binnenvaart ten goede komt.

Willy Claes, *voorzitter van de raad van bestuur*

# Wie is *nv* De Scheepvaart

Met zijn 600 medewerkers staat De Scheepvaart in voor de exploitatie en het onderhoud van een aantal kanalen en de infrastructuur die erbij hoort: bruggen, sluisen, het jaagpad, ... Het bouwen van nieuwe infrastructuur hoort daar ook bij. Andere taken zijn het commercialiseren van industrieterreinen langs de kanalen, het afleveren van vergunningen en de promotie van de binnenvaart.

## Wat kan een kanaal allemaal?



### Goederentransport

Een kanaal is een zeer milieuvriendelijke transportweg, die helpt om het verkeer op de weg te ontlasten. Een schip met een gemiddelde lading van 1200 ton vervangt zestig vrachtwagens van 20 ton!

Er is bovendien op onze kanalen nog ruimte voor meer vrachtvervoer. De oplossing van het fileprobleem ligt dus voor een deel op het water.

- Vervoer over het Albertkanaal en de Kempense kanalen: ± 40 miljoen ton per jaar (waarvan 95 % over het Albertkanaal)
- Vooral bouwmaterialen en delfstoffen; verder petroleumproducten, ertsen en metalen, vaste brandstoffen, landbouwproducten, meststoffen en allerlei industriële goederen.
- De containertrafiek neemt zeer sterk toe, o.a. door de containerterminal aan het Albertkanaal (Meerhout, Genk, Schoten).



### Elektriciteitsproductie

Het laagverbruik van elektriciteit op de scheepvaart wordt mogelijk gemaakt door de aanwezigheid van elektriciteitscentrales langs de kanalen. Deze centrales worden voornamelijk gebruikt om de elektriciteit te produceren die nodig is voor de scheepvaart. Dit kan bijvoorbeeld worden gebruikt voor de verlichting van de kanalen.



### Economische ontwikkeling

Vanwege het hoge waterpeil en de goede verbinding met de zee kan de binnenvaart een belangrijke rol spelen in de economische ontwikkeling van de regio. Dit kan bijvoorbeeld worden gedaan door de ontwikkeling van nieuwe industrieën langs de kanalen.

### 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
- het Dok van Merksem
- het Schelde – Rijnkanaal
- de gemeenschappelijke Maas

### Bestuursorganen

De bestuursorganen van nv De Scheepvaart zijn:

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

De **algemene vergadering** kwam samen op 23 mei 2007.

## 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

*Bij besluit van de Vlaamse regering van 12 januari 2007 werd de heer Dieter Bohrmann benoemd als niet-stemgerechtigd lid van de raad van bestuur van nv De Scheepvaart.*

### Afgevaardigden van de Vlaamse regering

Frederik DELECLUYSE

Jaak DEWACHTER

*Bij decreet van 27 april 2007 werd het toezicht van de Vlaamse regering op de publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschappen gewijzigd.*

*In toepassing van art. 2 van dit decreet wordt het toezicht in dergelijk agentschap uitgeoefend door een regeringsafgevaardigde aangesteld bij besluit van de Vlaamse regering op voordracht van de bevoegde minister onder wie het agentschap ressorteert en door een regeringsafgevaardigde aangesteld bij besluit van de Vlaamse regering op voordracht van de minister bevoegd voor Financiën en Begroting.*

*De heer Frederik Delecluyse werd door de Vlaamse minister bevoegd voor Financiën en Begroting met ingang van 1 november 2007 aangewezen als regeringsafgevaardigde bij nv De Scheepvaart.*

### Technisch raadgever van de voorzitter

Jean VANDEPUTTE

### Secretaris

Ludo VANMEER

*Op 17 maart 2007 overleed ir. Valère Vautmans. Hij was bestuurder van nv De Scheepvaart en administrateur-generaal Coördinatie Waterwegen Vlaanderen.*

*Valère Vautmans begon zijn loopbaan bij Bruggen en Wegen, maar stapte in 1977 over naar de Dienst voor de Scheepvaart waar hij tot hoofdingenieur-directeur werd benoemd.*

*Geruime tijd was hij kabinetschef van ministers in de*



*federale en Vlaamse regering, en hij bouwde zelf ook een verdienstelijke politieke carrière uit. Al die tijd bleef hij een fervente voorstander van de binnenvaart en kwam hij op voor de belangen van de Dienst voor de Scheepvaart.*

*Na zijn politieke loopbaan werd hij door de Vlaamse regering belast met een bijzondere opdracht, met name de coördinatie van het beleid van de waterwegen in Vlaanderen, een functie die hij tot aan zijn overlijden actief en plichtsgetrouw vervulde.*

*Valère Vautmans was eveneens voorzitter van de raad van bestuur van Waterwegen en Zeekanaal NV en regeeringscommissaris bij VITO en Export Vlaanderen.*

## Algemene directie nv De Scheepvaart

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

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

afdeling Administratie: Inge Kinnaer, afdelingshoofd  
afdeling Algemene Diensten: Ludo Vanmeer, afdelingshoofd  
afdeling Domeinbeheer: ing. Marc Thielens, afdelingshoofd  
afdeling Exploitatie: ir. Chris Danckaerts, afdelingshoofd  
afdeling Logistiek: ing. Romain Ceunen, afdelingshoofd  
afdeling Waterbouwkunde: ir. Arie Vermin, afdelingshoofd

Met ingang van 1 december 2007 werden volgende afdelingshoofden en projectleiders aangesteld:

afdeling Commercieel Beheer: Joel Bijnens, afdelingshoofd  
afdeling Informatiemanagement: Karen Reekmans, afdelingshoofd

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

## Personeel en HR

In 2007 heeft nv De Scheepvaart zich verder uitgebouwd als een uiterst efficiënte organisatie.

Nadat in 2006 via een vernieuwde formule van overleg binnen het managementteam de werking van de afdelingen op mekaar werd afgestemd, werd in 2007 het startschot gegeven voor de opmaak van een nieuw personeelsplan. Er werd veelvuldig overleg gepleegd door het management en er waren uitgebreide besprekingen met de vakbonden. In dit personeelsplan worden de takenpakketten op een meer homogene manier samengebracht in inhoudelijk congruente afdelingen. Hierdoor zal een nog hoger niveau van efficiëntie en effectiviteit kunnen worden bereikt.

Nadat de Vlaamse regering op 16 maart 2007 de tweede fase van het Vlaams personeelsstatuut had goedgekeurd, moest het instellings-specifiek besluit van nv De Scheepvaart worden omgezet in een agentschapsspecifiek besluit. Dit besluit bevat een aantal bepalingen die specifiek zijn voor de personeelsleden van de vennootschap. Het werd als een van de allereerste agentschapsspecifieke besluiten goedgekeurd door de Vlaamse regering op 14 december 2007.

Verder werd in 2007 de nieuwe overlegstructuur EOC (Entiteit Overleg Comité) opgericht, ter vervanging van het vroegere BOC (Basis Overleg Comité).

Het arbeidsreglement werd door het EOC definitief goedgekeurd op 1 juni 2007.

HR wil een steeds hoger transparantie- en performantieniveau bereiken. Vroeger was het moeilijk om in te schatten of personeelsleden na een bevordering hun nieuwe taak naar behoren zouden kunnen uitvoeren. Daarom werd in nauw overleg met de vakbonden een nieuw systeem uitgedokterd. Voor bepaalde bevorderingen moeten de kandidaten een praktisch georiënteerde bekwaamheidsoefening afleggen. Deze oefening gaat na of de kandidaat geschikt is om de nieuwe job goed uit te voeren. Indien blijkt van wel, komt hij in aanmerking voor de bevordering. Door deze manier van werken is de kans zeer groot dat de beste kandidaat gekozen wordt.

nv De Scheepvaart is een zeer flexibele organisatie, die snel inspeelt op gewijzigde situaties.

In 2007 werd vastgesteld dat op bepaalde sluizen van het kanaal Bocholt – Herentals in de winterperiode de trafiek erg verminderd was. Samen met de vakbonden werd afgesproken om in de winter in proefperiode twee sluizen door één persoon te laten bedienen. Het project zal in 2008 worden geëvalueerd.

Langs de andere kant was op het kanaal Dessel – Turnhout - Schoten een sterke verhoging van de trafiek. Vermits een aantal kunstwerken hier nog manueel bediend wordt, werd de fysieke belasting voor de bedienaars vrij groot. De directie ging met de mensen rond de tafel zitten en ging akkoord om bijkomend personeel in te zetten en een gepaste bedieningsregeling in te voeren.

Het project integrale organisatie, dat inmiddels al enkele jaren bij de vennootschap loopt, werd omgedoopt tot “overeengekomen zelfstandigheid”. Dit project wil de verantwoordelijkheidszin van alle werknemers stimuleren. De personeelsleden kunnen van op de werkvloer verbetervoorstellen formuleren om het rendement, de kwaliteit, de samenwerking en de genietbaarheid binnen hun eigen groep te verho-

gen. Het traject bestaat uit een infosessie, een individueel interview, een opvolgessie en een verbeterplan. In 2007 werd het werkliedenpersoneel van de districtsregies doorgelicht. Ook het kaderpersoneel nam deel aan het project.

De vormingsactiviteiten richtten zich in 2007 op specifieke, jobgerelateerde opleidingen. Er werd onder meer veel aandacht besteed aan het werken met de vernieuwde sluisapplicatie.

## Preventie en welzijn

Door de aard van de uit te voeren opdrachten waarbij heel wat personeelsleden als arbeider zijn te werk gesteld, is het risico op arbeidsongevallen bij nv De Scheepvaart groter dan bij een louter administratieve dienst.

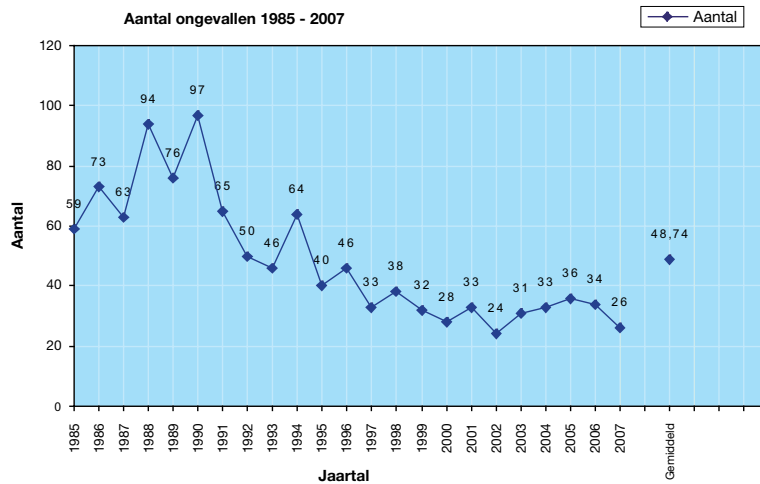
Veiligheid, preventie en welzijn op de werkplaats vormen daarom dan ook een voortdurende bekommernis binnen de vennootschap, die door de grote betrokkenheid van de werkvloer al jaren trendsetter is inzake arbeidsveiligheid.

De modaliteiten en de verantwoordelijkheden van het veiligheidsbeleid van de vennootschap zijn vastgelegd in het “Veiligheidscharter van nv De Scheepvaart”.

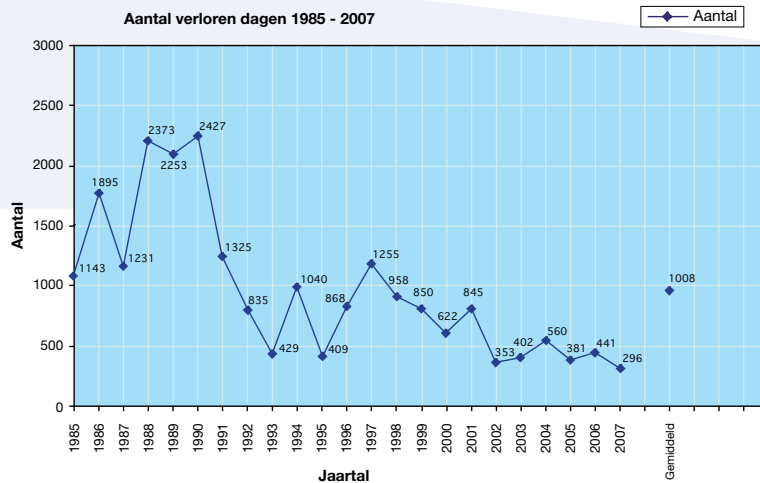
De laatste jaren wordt ook meer en meer aandacht besteed aan het psychische welzijn van de werknemers. De sociale dienst vervult hierin een belangrijke rol.

## Preventie

Dankzij een voortdurende aandacht voor veiligheid en preventie kan nv De Scheepvaart uitermate positieve statistieken voorleggen inzake het aantal ongevallen en het aantal verloren werkdagen.



Uit de jaarlijkse ongevallenanalyse blijkt dat in 2007 het aantal ongevallen verder is gedaald en op 2002 na het minste aantal ongevallen kende sinds 1985



Qua aantal verloren dagen door een arbeidsongeval is 2007 het laagste sinds 1985.

## Globaal preventieplan en jaactieplan 2007

Het globaal preventieplan 2007-2012 werd geconcretiseerd in een jaaractieplan. Het hoofdthema voor 2007 “Met vallen en opstaan” werd ingegeven door volgende vaststellingen:

1. de meeste ongevallen gebeuren bij een valrisico op oppervlakten en in doorgangen;
2. ordentelijk opstaan en netheid spelen een grote rol in het voorkomen van ongevallen.

De Interne Dienst Preventie en Bescherming organiseerde een veiligheidstoer en toolboxmetingen voor het regiepersoneel.

Alle arbeidsongevallen en meldingen van incidenten en gevaarlijke situaties worden stelselmatig onderzocht en voor advies aan het CPBW voorgelegd.

De opvolging van alle acties en alle beleidsinstrumenten van het veiligheidsbeleid binnen nv De Scheepvaart gebeurt in de vorm van één actielijst, die halfjaarlijks wordt geëvalueerd.

## Welzijn

nv de Scheepvaart wil als werkgever de veiligheid, de gezondheid en het welzijn van al zijn personeelsleden bevorderen. In de lijn van deze filosofie werd in 2007 een alcohol- en drugsbeleid uitgewerkt. Dit beleid heeft als doelstelling om functioneringsproblemen ten gevolge van problematisch alcohol- en drugsgebruik te voorkomen. Concreet is er een regelgeving uitgewerkt in verband met gebruik en beschikbaarheid van alcohol en drugs en werd een interventieplan opgesteld bij acuut en herhaald misbruik.

De wet ‘Pesten, geweld en ongewenst seksueel gedrag op het werk’ werd opgenomen in het arbeidsreglement.

## ICT

De Scheepvaart streeft naar een kwaliteitsvolle dienstverlening. De minder hinder-filosofie wordt hierbij maximaal toegepast. Dit betekent enerzijds dat de scheepvaart zo weinig mogelijk mag worden gehinderd door stremmingen. Anderzijds mag de schipper geen tijd verliezen bij het betalen van scheepvaartrechten. Hierin schuilt een ondersteunende rol voor de informaticadienst, o.a. door het digitaliseren van de vaartrajecten, het automatiseren van besturingssystemen, zoals de sluisapplicatie, en het online innen van scheepvaartrechten voor het volledige vaartraject. De Europese RIS-richtlijn (River Information Services) voor de realisatie van een geïntegreerd scheepvaartsturing en -begeleidingssysteem en de ontwikkelingen op het vlak van GWS (Geautomatiseerd Waterbeheersing Systeem) willen hiervoor een oplossing bieden. De hoofddoelstelling van de RIS-richtlijn is de veiligheid, de doeltreffendheid en de milieuvriendelijkheid van het vervoer over de binnenwateren door middel van geharmoniseerde en gebruiksvriendelijke hulpmiddelen en informatiesystemen verbeteren. Deze oefening beantwoordt ook aan een belangrijke doelstelling in de beleidsbrieven van de Vlaamse minister van Bestuurszaken, meer bepaald het creëren van een éénloketfunctie voor de burger. De belangrijkste IT-tools binnen dit kader zullen volledig operationeel zijn in 2009.

Door de geografische spreiding van de verschillende werkplekken wordt heel wat bedrijfsinformatie decentraal bewaard. Sommige informatie wordt dubbel bewaard, andere informatie wordt niet optimaal gedeeld. Het digitaliseren en centraliseren van informatiebronnen kan hiervoor een oplossing zijn. Het hele project werd grondig aangepakt. In een voorbereidende fase werden alle processen weergegeven in stroomschema's en geactualiseerd. Elk proces werd getoetst aan de respectievelijke strategische doelstelling. Er werd aangegeven voor welke bedrijfsprocessen automatisering een meerwaarde kon betekenen in de uitvoering van de job. Op basis van deze analyse werd een

behoefteplan voor ondersteunende informaticatools opgesteld. Het IT-project dat hieruit voortvloeide, kreeg de naam Aeneas. De onderhandelingsprocedure vond plaats in 2007. De eerste resultaten van het nieuwe geïntegreerde informatiesysteem zullen worden getest in juni 2008 en operationeel zijn in september 2008. Heel wat personeelsleden worden op vrijwillige basis betrokken bij de voorbereiding en het testen van de nieuwe IT-tool, dit om de gebruiksvriendelijkheid te verhogen. Het project heeft ook belangrijke implicaties op het vlak van hard- en software.

Deze operatie zal bovendien een vooruitgang zijn op het vlak van kwaliteitszorg en de uitbouw van het kenniscentrum.

## Nieuwbouw directie

Bij de oprichting van nv De Scheepvaart werden de personeelsleden van de vroegere afdeling Maas en Albertkanaal overgeheveld naar het nieuwe agentschap. Door de toename van de opdrachten kwamen er ook op de centrale diensten van nv De Scheepvaart een aantal bijkomende personeelsleden in dienst.

Aangezien het onmogelijk was om al de medewerkers van de centrale diensten behoorlijk te huisvesten in het bestaande gebouw, werd besloten om een nieuwbouw op te richten in de onmiddellijke nabijheid van het bestaande gebouw. Vlaams minister Kris Peeters deed de eerste spadesteek van het nieuwe directiegebouw op 5 mei 2006. Op 9 mei 2007 kon de meiboom op de ruwbouw worden gestoken, en in mei 2008 zullen de nieuwe kantoren in gebruik worden genomen.

# Investerings in infrastructuur en in multifunctionaliteit

De modernisering en upgrading van het Albertkanaal en de Kempense kanalen blijft een constant aandachtspunt in het beleid van nv De Scheepvaart.

Via PPS-constructies worden nieuwe kaaimuren gebouwd die tegemoetkomen aan de vraag van bedrijven langs de kanalen om meer goederen via de binnenvaart te vervoeren. De PPS-regeling biedt pasklare oplossingen voor bedrijven die zoeken naar oplossingen voor het congestieprobleem op onder meer de E313, en de waterweg wensen te gebruiken als alternatief voor het wegverkeer.

Daarnaast investeert nv De Scheepvaart ook in automatisering van kunstwerken, onderhoud van de infrastructuur en in het multifunctionele karakter van de waterwegen.

## **Uitbouw van het Albertkanaal tot klasse Vlb-waterweg**

Het Albertkanaal tussen Wijnegem en Antwerpen vormt met zijn erg beperkte breedte en met een reeks bruggen die zelfs te laag zijn om containervaart met drie lagen toe te laten, een echte bottleneck voor de binnenvaart van en naar de Antwerpse haven. In uitvoering van het Masterplan Antwerpen zal de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) de herbouw van zes bruggen in dit kanaalvak en de verbreding van het Albertkanaal ter hoogte van deze bruggen uitvoeren in de periode 2007-2015.

nv De Scheepvaart zal binnen dezelfde periode instaan voor de verbreding van het kanaal zelf.

In 2007 bereikten de Vlaamse regering, nv De Scheepvaart en BAM een akkoord over de structuur van samenwerking inzake de realisatie en de

financiering van de herbouw van de bruggen.

In het kader van deze werken vond in 2007 de aanbesteding plaats van de nieuwe Noorderlaanbrug. De werken startten in februari 2008 en zullen twee jaar in beslag nemen.

De nieuwe Noorderlaanbrug zal bestaan uit twee aparte bruggen, één voor het autoverkeer en één voor het openbaar vervoer. De autobrug is de grootste brug en telt twee rijstroken in elke richting. Deze brug komt aan de westelijke kant te liggen (kant Straatsburgdok) en wordt eerst gebouwd. Aan de oostelijke kant (kant Ring) komt een brug voor openbaar vervoer. Deze brug telt één rijstrook in elke richting en is uitgerust voor zowel bussen als (toekomstige) trams.

Voor voetgangers en fietsers komt er in beide richtingen een voet- en fietspad.

In het kader van de verbreding van het Albertkanaal tussen het sluiscomplex van Wijnegem en het Straatsburgdok werd gestart met het opmaken van het MER, en is het GRUP voor de bouw van de wachthaven tussen de Turnhoutsebaan en de Houtlaan goedgekeurd zodat deze werken in de loop van 2008 kunnen worden aanbesteed.

De gebouwen van van het vroegere Tabacofina in de bocht van Merksem werden afgebroken en het terrein werd vrijgemaakt voor het bouwen van de tijdelijke stelplaats van De Lijn.

De moderniseringswerken van de 16 m-sluisen werd verdergezet met de vernieuwing van de bovenduren en vlottende bolders op de sluiscomplexen van Hasselt, Diepenbeek en Genk. Op deze sluisen werden de rolschuiven vervangen door vlinderkleppen; voor de 16 m-sluisen van Ham en Olen wordt de vervanging van de rolschuiven voorbereid.

De duwvaartsluizen zullen worden uitgerust met nieuwe klepdeuren. De grondige renovatie van de middensluis van Genk in bijna afgewerkt. Er werd een paalfundering (micropalen) aangebracht die deze sluis de nodige stabiliteit moet teruggeven. De derde en laatste fase van de renovatie- en verdiepingswerken van de dokken van Merksem is nog in uitvoering.

In 2007 werden de renovatiewerken aan de afwaartse sluisplatformen van de duwvaartsluizen van Hasselt en Diepenbeek aanbesteed. Voor de Schelde – Rijnverbinding werd de renovatie van de oevers aanbesteed. Deze werken zullen om budgettaire redenen over verschillende jaren gespreid worden.

## Bruggen

In het kader van de herbouw van de bruggen over het Albertkanaal startte de herbouw van de wegbrug over het Albertkanaal te Ham. Op 1 maart werd gestart met de herbouw van de brug van Vroenhoven. In samenwerking met het agentschap Wegen en Verkeer wordt de brug over het Albertkanaal te Herentals – Olen verhoogd. Ook op de kleinere kanalen worden bruggen vervangen: de ophaalbrug over sluis 18 te Bocholt en de brug van Beek. Deze laatste werken werden echter geschorst om de hinder, als gevolg van wegeniswerken in opdracht van de gemeente Bree zoveel als mogelijk te beperken. Na een zware aanrijding door een vrachtwagen werd de brug van Grobbendonk over het Albertkanaal in recordtempo voorlopig hersteld. Later wordt de brug, die moet dienen voor de ontsluiting van het industrieterrein Beverdonk te Grobbendonk volledig vernieuwd. De studie is opgestart.

## Bouwen van kaaimuren als stimulans voor de binnenvaart

De regeling voor de publiek-private samenwerking voor het bouwen van kaaimuren startte in 1998. Binnen het werkingsgebied van nv De Scheepvaart werden in totaal 43 projectaanvragen goedgekeurd. In 2007 ging het om twee nieuwe projecten. Bij al deze projecten neemt nv De Scheepvaart 80 % van de financiering in de infrastructuur voor zijn rekening en de betrokken ondernemingen 20 %. De ondernemingen gaan anderzijds een concreet engagement aan voor het gebruik van de binnenvaart als transportmodus. Eind 2007 waren al 27 projecten operationeel.

Volgende kaaimuren waren eind 2007 in uitvoering:

- kaaimuur met kaaiplatform in de kolenhaven van Genk;
- kaaimuur IOK te Geel;
- kaaimuur Umicore te Olen;
- kaaimuur Ebema te Rijkevorsel;
- kaaimuur ESP te Geel;
- kaaimuur IOK te Beerse;
- kaaimuur Vangansewinkel te Zolder.

De regeling voor de publiek-private samenwerking voor het bouwen van kaaimuren startte in 1998. Binnen het werkingsgebied van nv De Scheepvaart werden in totaal 43 projectaanvragen goedgekeurd. In 2007 ging het om twee nieuwe projecten. Bij al deze projecten neemt nv De Scheepvaart 80 % van de financiering in de infrastructuur voor zijn rekening en de betrokken ondernemingen 20 %. De ondernemingen gaan anderzijds een concreet engagement aan voor het gebruik van de binnenvaart als transportmodus. Eind 2007 waren al 27 projecten operationeel.

### Automatisering van kunstwerken

Om de scheepvaart op het kanaal Dessel – Turnhout – Schoten vlotter en veiliger te laten verlopen wordt de bediening van tien ophaalbruggen en één sluis geautomatiseerd.

De centrale bediening van deze kunstwerken zal gebeuren vanuit één centrale bedieningspost in Rijkevorsel.

Met medewerking van de Vlaamse Bouwmeester en via de procedure van een “open oproep” werd een ontwerper voor het bedieningsgebouw te Rijkevorsel aangeduid.

### Onderhoudswerken

Op basis van de resultaten van het niet-destructief dijkenonderzoek werden dijkverstevigingswerken uitgevoerd te Neeroeteren. De werken voor de dijkversteviging te Schoten werden aanbesteed.

Naast de nieuwbouw van bruggen is ook gewerkt aan het structureel onderhoud van de bruggen over onze waterwegen. Zo werden op verschillende bruggen de waterdichtingslagen, het wegdek en/of de uitzettingsvoegen vervangen en werden brugleuningen geschilderd.

Verder werden er herstellingswerken uitgevoerd aan de jaagpaden.

Het programma voor de herstelling en het onderhoud van de betonnen en stalen damplanken wordt voorgezet, en het contract voor dringende interventies bij problemen met kaaimuren en oeververdedigingen langs alle kanalen van nv De Scheepvaart, werd verlengd. Ook is er nog een nieuw contract aanbesteed dat specifiek bedoeld is voor dringend onderhoud op de kleine kanalen.

### Investeringen in ecologie

nv De Scheepvaart en de cel Natuurtechnische Milieubouw (NTMB) van het departement Leefmilieu en Energie hebben samengewerkt aan de realisatie van 45 fauna-uitstapplaatsen langs het kanaal Dessel – Turnhout – Schoten op het grondgebied van de gemeenten Dessel, Retie, Mol en Arendonk. Met dit project wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de ontsnippering van het kanaal in het algemeen en aan de migratiekansen van de fauna in het bijzonder.

Met de aanbesteding voor de aanleg van 17 bijkomende fauna-uitstapplaatsen werd een volgende stap gezet. De uitvoering gebeurt in 2008.

### Multifunctionaliteit

nv De Scheepvaart moest in het kader van de inrichting van de ‘Blauwe Boulevard’ uitkijken naar nieuwe ligplaatsen voor haar dienstvaartuigen. De Koninklijke Hasseltse Yachtingclub (KHYC) had dringend bijkomende ligplaatsen nodig. Aan beide noden werd een multifunctionele oplossing gegeven door het ontwerpen van een kleine binnenhaven. De KHYC verwerft bijkomende ligplaatsen en de dienstvaartuigen van nv De Scheepvaart hebben een nieuw en functioneel onderkomen waar het ook mogelijk is om op een veilige manier onderhoudswerken uit te voeren. Het project werd aanbesteed en er werd een milieubeoordelingsnota voor ontheffing van de opmaak project-MER opgemaakt.

### Investeringen in waterbeheersing

#### Werken aan de Gemeenschappelijke Maas

Volgende werken werden uitgevoerd aan de Gemeenschappelijke Maas:

- de renovatie van de dijken te Maaseik;
- de onteigening en de afbraak van het bedrijf Medaer in het winterbed;

- de verbreding van de winterdijk te Negenoord;
- de afgraving/weerdverlaging van de Groeskens;
- het verplaatsen van de zomeroever te Negenoord waarbij aanvullingsmateriaal werd gebruikt dat vrijkwam bij de bouw van de brug van Vroenhoven;
- de aanleg van drempels in de Maas als remediërende maatregelen voor het Grensmaasproject.

Met Nederland werd overlegd over de realisatie van de Vlaamse Boertienlocaties in het kader van het Nederlandse Grensmaasproject. Volgende studies rond de Gemeenschappelijke Maas werden uitgevoerd:

- monitoring Gemeenschappelijke Maas (deel 2 en 3);
- monitoring grondwater;
- MER zuidelijke sector;
- MER centrale sector;
- Rivierkundige studies Zuidelijke sector;
- Ecodyn Zuidelijke sector.

## Een nieuw hydrologisch meetnet

nv De Scheepvaart beschikt al ruim twintig jaar over een hydrologisch meetnet dat bestaat uit meer dan dertig peilmeters die toelaten het waterpeil in de verschillende kanaalpannen continu te meten. Verder wordt op twee locaties continu het debiet opgemeten.

Het peil- en debietmeetnet is echter gedateerd en moeilijk te onderhouden, wat het goed beheer en de sturing van de waterhuishouding van de waterwegen steeds meer bemoeilijkt.

nv De Scheepvaart gaf in 2006 de aanzet om een uitgebreider en technologisch performanter peil- en debietmeetnet op te zetten dat het mogelijk maakt om op een gebruiksvriendelijke manier en quasi onmiddellijk een volledig overzicht te krijgen van de waterpeilen in de verschillende kanaalpannen.

In 2007 werd de eerste fase van de modernisering van het hydrologisch meetnet voltooid. De waterpeilmeters op het terrein werden volledig vernieuwd en de communicatie tussen de meetlocaties en de centrale databank in Hasselt werd verbeterd. Daarnaast werd een nieuwe hydrologische databank ontwikkeld, waarin alle hydrologische metingen worden opgeslagen.

In 2008 zal het meetnet nog worden uitgebreid met tien debietmeters, drie temperatuurmeters en één zoutsensor.

Sinds enige jaren treedt op terreinen langs het Albertkanaal in Grobbendonk en Zandhoven door abnormaal hoge grondwaterstanden wateroverlast op, die het gevolg is van kwelwater uit het kanaal. Met de installatie van pompen kon de wateroverlast in Grobbendonk voldoende worden ingeperkt. Op het grondgebied van Zandhoven werden op het einde van het jaar eveneens pompen geïnstalleerd om de wateroverlast in te perken. Op basis van de resultaten van de grondwaterpompingen zal worden nagegaan welke structurele oplossing mogelijk is.

## Inspectie en onderhoud van bruggen

nv De Scheepvaart is verantwoordelijk voor het beheer van 168 bruggen waarvan 66 bruggen in gemengd beheer (dat wil zeggen dat de bovenbouw van de kunstwerken wordt beheerd door het agentschap Wegen en Verkeer, afdeling Limburg of Antwerpen).

nv De Scheepvaart voert jaarlijks gemiddeld 60 inspecties uit. Door de toename van het wegvervoer, de zwaardere lasten en de invloed van verschillende omgevingsfactoren, krijgen de bruggen het steeds zwaarder te verduren. Daarom worden de bruggen stelselmatig en nauwgezet opgevolgd, zodat tijdig de nodige maatregelen kunnen worden getroffen.

De periodieke inspecties en onderhoudswerkzaamheden hebben volgend doel:



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

In 2007 werden er 63 bruggen geïnspecteerd. De inspectieverslagen werden tijdig verzonden naar de Technisch Ondersteunende Diensten die mee de bruggendossiers voor Vlaanderen opvolgen.

Voor het uitvoeren van herstellingen door aannemers werden drie bestekken aanbesteed:

- uitvoeren van betonherstellingen aan 6 bruggen over het Albertkanaal;
- diverse herstellingen aan 3 bruggen: vervangen van waterdichtingslagen, uitzetvoegen, wegdek-, voetpad- en fietspadverhardingen;
- herstellen van de brug Mol Donk: renoveren wegdek-, voetpad- en fietspadverhardingen en vernieuwen van de leuning.

Volgende werken zijn nog in uitvoering:

- uitvoeren van betonherstellingen aan 6 bruggen over het Albertkanaal: 1 brug is afgewerkt op 21 december 2007, de andere zijn gepland in 2008;
- schilderen van leuning en verlichtingspalen op 28 bruggen in het beheer van nv De Scheepvaart: 11 bruggen werden afgewerkt in 2007;
- uitvoeren van onderhoudswerken en dringende interventies: de schade aan de brug te Grobbendonk werd hersteld in het onderhoudsbestek.

## GIS

Het geografisch informatiesysteem wordt verder uitgewerkt, vervolledigd en verfijnd. Daarbij gaat veel aandacht naar de verbetering van de kwaliteit van de GIS-databank. Zo werd in samenwerking met de afdeling Domeinbeheer, de gegevenslaag met informatie over de vergunningen verder verfijnd en meer gedetailleerd ingetekend. Met de dijkwachters werden werksessies gehouden om de domeingrenzen en de percelen in beheer bij de vennootschap heel gedetailleerd te controleren.

Een vijftigtal personeelsleden hebben een GIS-opleiding gevolgd waarin onder meer het aanmaken van kaarten, het opvragen van ruimtelijke gegevens en het raadplegen van luchtfoto's aan bod kwam. De GIS-website kan nu door alle diensten van de vennootschap worden geraadpleegd, waardoor het gebruik van GIS sterk is toegenomen. Gemiddeld worden er dagelijks ongeveer 250 kaarten gegenereerd en 30 bevragingen uitgevoerd.

Een aantal nieuwe datalagen, afkomstig van derden, kunnen nu ook worden geraadpleegd. Het betreft o.a. de ruimtelijke uitvoeringsplannen van het departement ROW, de atlas van de woonuitbreidingsgebieden, de locaties van bodemdossiers van de OVAM, functionele en recreatieve fietsroutes, het grootschalig referentiebestand (van enkele gemeenten) en de rasters met hoogtelijnen.

De GIS-coördinator past geografische analysetechnieken toe om het grondbeleid van de vennootschap te kunnen monitoren en de aanmaak van de RIS-index, die noodzakelijk is om de elektronische inning van de scheepvaartrechten, te kunnen realiseren.

## Milieuzorg en natuurbeheer

De milieudienst voert opdrachten uit, opgelegd door de wetgeving en reglementering inzake milieubeheer en natuurbehoud én welke specifiek van toepassing zijn op de exploitatie van de kanalen zoals het uitvoeren van bodemonderzoeken, het opstellen van bodemsaneringsprojecten, het uitvoeren van saneringswerken, het uitvoeren van milieuhygiënische onderzoeken op uitgegraven bodem en baggerspecie, het indienen van de afvalstoffenmelding onder vorm van het integraal milieujaarverslag, het coördineren van de ratten- en duivenbestrijding, ...

Hierbij een opsomming van projecten uit 2007:

- opstellen van bodemsaneringsproject op terrein Vamo Mills te Merksem;
- opstellen van bodemsaneringsproject op terrein Beerens te Merksem;
- onderzoek van baggerspecie kanaal Dessel-Turnhout-Schoten;
- onderzoek van ruimingsspecie van alle duikers onder de waterwegen;
- onderzoek van baggerspecie kolenhavens Beringen en Lummen;
- onderzoek van uitgegraven bodem van wegeniswerken op industrieterrein Hezemeerheide te Meerhout/Geel;
- karakterisatie van bestortingsmateriaal ter hoogte van Tessenderlo Chemie;
- bodemonderzoek op terrein Nieuwe Scheepswerven te Bocholt.

Daarnaast zijn er voortdurend wijzigingen in de milieu- en natuurbehoudreglementering die voor de waterwegbeheerder steeds nieuwe verplichtingen met zich meebrengen. De milieucel verzorgt de opvolging, rapportering en uitvoering hiervan en zorgt dat het standpunt van nv De Scheepvaart zoveel mogelijk wordt afgestemd met de andere waterwegbeheerders.

Ten slotte geeft de milieudienst, op vraag van andere diensten van

nv De Scheepvaart, advies over milieubeheer, milieuzorg en natuurbehoud.

## Milieuzorg: nv De Scheepvaart geeft het goede voorbeeld

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

nv de Scheepvaart neemt deel aan het project 'Milieuzorg in de Vlaamse Overheid'. Sinds enkele jaren worden binnen dit project de thema's 'Energie' en 'Mobiliteit' in de kijker gezet, dit gebeurt door middel van sensibiliserende acties zoals 'Ik kyoto' en Dikketruiendag.

## Natuurbeheer: Werk maken van natuur

Een greep uit de opdrachten voor natuurbeheer, die door nv De Scheepvaart in 2007 werden uitgevoerd:

- Ecologisch maaibeheer op de kanaalbermen in overeenstemming met de bermbeheersplannen. Bij dit maaibeheer staan volgende aspecten centraal: maaidata aangepast aan de vegetatie, onmiddellijke ruiming en verplichte compostering van het maaisel, en verbod op het gebruik van pesticiden.
- Onkruidverwijdering op de taludplaten en kopbalken langs het Albertkanaal en kanaal Dessel-Kwaadmechelen door middel van een mechanische methode. Bij deze methode worden geen bestrijdingsmiddelen gebruikt, maar wordt het onkruid verwijderd met behulp van roterende stalen borstels.

## Onderhoud van de infrastructuur

De plaatselijke regieploegen voeren kleinere onderhoudswerken aan het patrimonium uit. Grotere onderhouds- en herstellingswerken worden uitgevoerd door de centrale regie Mol.

Deze dienst komt onmiddellijk in actie bij averijen en calamiteiten. Bij grote onderhoudswerken, met hinder voor het verloop van de scheepvaart, wordt er volcontinu gewerkt, om de doorlooptijd zo kort mogelijk te houden. Dankzij de efficiënte werking en flexibele inzetbaarheid garandeert de centrale regie een minimum aan hinder voor de scheepvaart en het wegverkeer bij herstellingswerken.

Omdat de kunstwerken uitgerust zijn met PLC- en vermogenelektrisch gestuurde installaties, is een goede kennis vereist. Voor het preventief en curatief onderhoud hiervan zorgt de EMD.

De dienst Vaartuigen peilt en controleert de diepgang van de kanaalbodems. Systematische peilingen gekoppeld aan de nodige baggerwerken voorkomen dat de kanalen aanslibben of dat op andere plaatsen aanstoringen moeten worden uitgevoerd om te voorkomen dat de oevers afkalven.

### Uitgevoerde werken:

#### op het Albertkanaal

- het droogzetten van de noordersluis te Olen;
- het droogzetten van de middensluizen van Hasselt en Diepenbeek;
- het vervaardigen en plaatsen van nieuwe krooshekken aan de instroomopeningen van de duwvaartsluizen te Ham, Olen en Genk;
- plaatsen van doorvaartsignalisatie aan de spoorwegbrug te Gellik.

#### op de Kempense kanalen

- droogzetten van de sluizen 4, 5, 6 en 7 op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten met een volledige revisie van de deuren en deurverlaten en het maken van de onderwaterkruisingen voor de toekomstige elektrohydraulische bedieningen. Ook de rechterkolkmuur van sluis 4 boven het afwaarts peil werd volledig vernieuwd;
- het vervaardigen en plaatsen van de nieuwe hameistijlen van brug 2 Turnhout op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten, inclusief het aanpassen van landhoofden en funderingen;
- plaatsen van meerpinnen voor de pleziervaart in de linker kolkmuur van sluis 10 Herentals op het kanaal Bocholt-Herentals;
- de aanpassing van de steiger in de passantenhaven te Maasmechelen: afbreken van de dwarse steigers en verlengen van de bestaande steiger;
- maken van voorlopige oeververdediging (paal en doek) in het 2de en 6de district.

#### andere werkzaamheden

- herstellen van bruggen op het kanalenet, gevolggevend aan de inspectie A-verslagen van het bruggenonderzoek;
- herstellen van taludplaten en kopbalken op diverse plaatsen;
- plaatsen van nieuwe en herstellen van beschadigde of uitgetrokken meerpalen op diverse plaatsen.



## Integraal waterbeleid

Het decreet betreffende het integraal waterbeleid van 18 juli 2003 creëert het juridisch en organisatorisch kader voor het integraal waterbeleid in Vlaanderen. Het decreet biedt eveneens de decretale basis voor de omzetting van de Europese kaderrichtlijn Water in Vlaanderen en legt in eerste instantie de doelstellingen en de beginselen van het integraal waterbeleid vast.

In uitvoering van het decreet keurde de Vlaamse regering op 9 september 2005 een uitvoeringsbesluit goed, dat de watersystemen binnen het Vlaamse Gewest geografisch afbakt in stroomgebieden, bekkens en deelbekkens.

Verder voorzag het besluit in de formele oprichting van de overlegstructuren op verschillende niveaus in de 11 bekkens: bekkenbesturen, bekkensecretariaten en bekkenraden, en waterschappen.

nv De Scheepvaart vertegenwoordigt het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken in de bekkenbesturen van het Benedenschelde-, Demer-, Nete- en Maasbekken. De vennootschap is eveneens vertegenwoordigd in 12 waterschappen en heeft via deze overlegstructuren actief meegewerkt aan de opmaak van de bekkenbeheer- en deelbekkenbeheerplannen, waarin afstemming wordt gezocht tussen alle projecten van de verschillende waterwegbeheerders.

nv De Scheepvaart nam in 2007 actief deel aan de inspraakavonden die in het kader van het openbaar onderzoek van de bekkenbeheerplannen werden georganiseerd en waarop deze plannen aan de bevolking werden toegelicht. Op die manier poott de vennootschap de maat-

schappelijke acceptatie te vergroten.

De verschillende bekkenbeheerplannen werden in 2007 door de bekkenbesturen goedgekeurd. Na de onderlinge afstemming van de verschillende bekkenbeheerplannen door de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid is het thans wachten op de goedkeuring door de Vlaamse regering.

De Vlaamse regering keurde op 20 juli 2006 het uitvoeringsbesluit goed betreffende de uitvoering van de watertoets. Dit besluit beoogt een objectieve en uniforme toepassing van de watertoets door de waterwegbeheerders.

nv De Scheepvaart neemt haar rol als adviesverlener ten volle op. Zo trad de vennootschap in 2007 als adviesverlener op voor ca. 200 vergunningsaanvragen.

Voor alle investeringsprojecten van de vennootschap maakt de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid een wateradvies op. Aan meer dan 90 % van de projecten van de vennootschap een onvoorwaardelijk positief wateradvies toegekend, hetgeen het integrale karakter van de projecten van de vennootschap aantoont.

## Pompinstallaties en waterkrachtcentrales op het Albertkanaal

Vlaanderen en Nederland sloten in 1995 het Maasafvoeroverdrag dat aan beide landen beperkingen stelt inzake de wateronttrekking voor de

kanalen in periodes met lage Maasafvoeren. Onderzoek naar de waterbehoefte van de waterwegen van nv De Scheepvaart heeft aangetoond dat pompinstallaties op de zes sluizencomplexen van het Albertkanaal noodzakelijk zullen zijn om in de toekomst aan de bepalingen van het Maasafvoeroverdrag te kunnen voldoen en om de scheepvaart op het Albertkanaal niet in het gedrang te brengen.

nv De Scheepvaart wil het potentieel om hernieuwbare energie uit waterkracht te produceren effectief benutten om zo de Vlaamse doelstellingen voor de productie van duurzame energie op basis van hernieuwbare energiebronnen te realiseren.

Een multidisciplinaire werkgroep stelde in 2006 een startnota voor het project op, waarin alle relevante informatie werd opgenomen. In 2007 werd het startschot gegeven voor een milieueffectrapport dat de impact van de geplande pompinstallaties en waterkrachtcentrales op verschillende milieuaspecten zal onderzoeken. Op basis van de resultaten van het MER zal het ontwerp van de installaties worden uitgewerkt. Indien alles volgens planning verloopt, zullen de pompinstallaties en waterkrachtcentrales op de sluizencomplexen van Ham en Olen operationeel zijn tegen 2010. In 2012 moeten ook de installaties op de andere sluizencomplexen operationeel zijn.

### Overlegplatform Waterrecreatie, -sport en -toerisme

In uitvoering van het beleidsplan Waterrecreatie en -toerisme hechtte de Vlaamse regering op 22 juli 2005 haar goedkeuring aan de oprichting van een overlegplatform voor waterrecreatie, -sport en -toerisme en gaf het Vlaams minister Kris Peeters de opdracht om het overlegplatform te installeren. Dit gebeurde op 17 februari 2006.

Het overlegplatform bestaat enerzijds uit een algemene vergadering en anderzijds uit een kernteam en twee subteams (kustjachthavens en binnenvaartwegen) met vertegenwoordigers van de waterwegbeheerders, Toerisme Vlaanderen, BLOSO, Promotie Binnenvaart Vlaanderen,



Westtoer en Nautiv.

Het overlegplatform fungeert als overleg- en informatieorgaan, en heeft het initiatiefrecht in de beleidsontwikkeling. Verder kan het early warning signalen opvangen en kanaliseren. De algemene doelstellingen van het overlegplatform zijn:

- het uitwisselen van kennis en de netwerking verzorgen;
- afspraken maken over lokale en algemene maatregelen;
- draagvlak vormen voor divers recreatief-sportief-toeristisch gebruik.

nv De Scheepvaart nam in 2007 het voorzitterschap waar van de algemene vergadering die plaatsvond op de Belgian Boat Show in Gent.

nv De Scheepvaart maakt actief deel uit van het kernteam en het subteam binnenvaartwegen.

In uitvoering van de prioritaire actiepunten van het overlegplatform:

- stelde nv De Scheepvaart in overleg met het Nederlandstalig Kanoverbond en de Vlaamse Roeiliga een inventaris op van de gewenste aanleg- en uitstapvoorzieningen;
- verbeterde nv De Scheepvaart de afmeermogelijkheden voor de pleziervaart in de sluisen op het kanaal Bocholt-Herentals.

In 2008 zullen de afmeermogelijkheden op- en afwaarts van sluisen worden verbeterd en wordt gestart met de realisatie van aanleg- en uitstapvoorzieningen voor kano- en roeisport.

Dit jaar is Vlaanderen met de gemeenschappelijke Vlaamse stand 'Flandern Wasserland – Vlaanderen Waterland' voor de vijfde maal prominent aanwezig op de beurs.

Vlaanderen is niet alleen rijk aan vaarmogelijkheden, maar ook op nautisch industrieel vlak zijn er heel wat meer werven en nautische bedrijven dan op het eerste gezicht verwacht zou worden. De passagiersvaart en de verhuur van zeiljachten en kanaalboten ontbreken evenmin.

Al die facetten worden op een attractieve stand van 265 m<sup>2</sup> door 9 Vlaamse partners in publiek-private samenwerking gepromoot.

### **Flandern Wasserland voor de vijfde keer op Boot Düsseldorf van 20 tot 28 januari 2007**

Met meer dan 1 600 stands, verdeeld over 18 hallen, en 300 000 bezoekers is Boot Düsseldorf op wereldniveau onbetwistbaar de grootste en meest prestigieuze waterrecreatie-, sport- en toerismebeurs. 19 % van de buitenlandse bezoekers komt uit België. Daarmee staat België op de tweede plaats na Nederland.





## Grondbeheer

Door het bouwrijp maken van industriegronden, het aankopen van watergebonden terreinen en het aantrekken van bedrijven die gebruikmaken van de waterweg, geeft nv De Scheepvaart uitvoering aan een van haar doelstellingen, met name het verhogen van de trafiek via de binnenvaart.

De vennootschap beheert 3 750 ha gronden, gelegen in de onmiddellijke omgeving van de waterwegen in de provincies Antwerpen en Limburg. Deze terreinen liggen verspreid over het grondgebied van 52 gemeenten.

## Actief grondbeleid

### 1. Uitoefening van voorkeurecht

In het oprichtingsdecreet van nv De Scheepvaart werd een voorkeurecht en een onteigeningsrecht ingeschreven om een actief grondbeheer mogelijk te maken. In 2007 werden twee voorkeurechten uitgeoefend op terreinen, grenzend aan het Albertkanaal. Het betreft een terrein te Schoten/Wijnegem en een terrein te Heusden-Zolder. De totale oppervlakte van de twee terreinen bedraagt 11,17 ha.

De aankooprij van de gronden ligt bij de uitoefening van een voor-

keurecht vast in het compromis dat door de betrokken partijen werd onderhandeld bij de grondverkoop. Het betreft een marktconforme prijs waarover nv De Scheepvaart geen besprekingen meer kan voeren. Deze reële grondprijzen hebben de raad van bestuur van nv De Scheepvaart ertoe aangezet om eind 2006 te beslissen dat ook de tarieven voor het gebruik van gronden, in beheer bij de vennootschap, op een marktconform niveau moesten worden gebracht.

Er werd een hele operatie op het getouw gezet om alle gebruikers van gronden in beheer bij de vennootschap op de hoogte te brengen van de aanpassingen van de grondprijzen. Met elke bedrijfsleider werd een individueel gesprek gevoerd om de prijzen aan te passen naar een marktconform niveau. Op het einde van het jaar waren ongeveer 80 % van de lopende overeenkomsten voor het gebruik van gronden op die manier afgerond. De besprekingen voor de aanpassingen van de gebruikstarieven voor gronden ter beschikking gesteld via een toelating, werden in het najaar opgestart en zijn thans nog lopende.

### 2. Grond aankopen en verkopen

Negen niet-watergebonden terreinen met een totale oppervlakte van 1,4 ha werden verkocht.

In uitvoering van het marktconform grondbeleid werden diverse verkoopdossiers opgesteld van niet-watergebonden terreinen. Er werd reeds een principieel akkoord bereikt voor de verkoping van 12 ha niet-watergebonden grond.

### 3. Acties in het kader van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA)

Het eindrapport 'Nadere uitwerking Economisch Netwerk Albertkanaal' werd opgesteld in opdracht van de administratie Ruimtelijke Ordening en omvat de geïntegreerde gewenste ruimtelijk-economische structuur voor het gebied rond het Albertkanaal en de E313. nv De Scheepvaart speelde een actieve rol in de uitvoering van deze opdracht.

De Vlaamse regering besliste de concrete stappen in het kader van het ENA:

- 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 zetelt in het coördinatieplatform-ENA. In dit coördinatieplatform worden de projectfiches van de diverse acties opgevolgd. Onze vennootschap heeft zich voor diverse projecten als trekker opgegeven om concreet invulling te kunnen geven aan de doelstellingen van het ENA.

Zo werden door nv De Scheepvaart stappen gezet voor het uitvoeren van 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 van 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;
- uitwerken van een bestek voor de 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;
- 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;
- onderzoek naar de ontwikkelingsmogelijkheden van het terrein Ham-Zwartenhoek op het grondgebied van de gemeente Ham;
- opmaak van een bestek voor de inrichting van bedrijventerrein Beverdonk op het grondgebied van de gemeente Grobbendonk;
- leveren van input aan de afdeling Ruimtelijke Planning voor de ENA-terreinen Herentals, Heirenbroek, Lanaken (Sappi) en Genk Zuid-West;
- leveren van input in studies die worden uitgevoerd: een haalbaarheidsstudie voor het terrein Wommelgem-Ranst, een herinrichtingsstudie voor het terrein Hasselt-Kanaal en de opmaak van een planmilieueffectenrapport voor de bedrijventerreinen die deel uitmaken van het ENA.

### 4. Samenwerkingsverbanden en participaties

Met het oog op de ontwikkeling van het bedrijventerrein Ham-Zwartenhoek startte nv De Scheepvaart besprekingen met de POM-Limburg, de LRM en de gemeente Ham. De diverse mogelijkheden tot samenwerking via een werkbare en goed functionerende overeenkomst waarbij duidelijk de verantwoordelijkheden worden vastgelegd, worden onderzocht. Samen met de groep EWALS en LRM participeert nv De Scheepvaart

in het Mobility Center Genk Zuid. In 2007 werden de plannen verder uitgewerkt en werd de bouwaanvraag ingediend voor een technostreet gelegen aan de Taunusweg te Bilzen. Eveneens werd met de VDAB een overeenkomst ondertekend voor de oprichting van een opleidingscentrum op deze site. In 2008 zullen de eerste werkzaamheden starten. Op regelmatige basis werden besprekingen gevoerd met de gemeenten Beringen, Tessenderlo en Ham over de benutting van bedrijventerreinen in deze gemeenten. Tijdens de besprekingen wordt o.a. aandacht besteed aan de ontsluiting en benutting van watergebonden bedrijventerreinen.

#### **5. Diverse acties**

In 2007 werden enkele nieuwe langlopende overeenkomsten afgesloten voor het gebruik van gronden. Het betreft twee overeenkomsten waarbij gronden worden verhuurd voor industrieel gebruik, een principieel akkoord voor recreatief gebruik en twee overeenkomsten voor het winnen van grondstoffen.

Daarnaast werden 86 vergunningen verleend aan diverse gebruikers voor het precair gebruik van gronden en dit voor diverse toepassingen: commerciële activiteiten, privégebruik, parking, recreatief gebruik, landbouw, leggen van leidingen en tijdelijke stapelingen.

#### **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 de juiste logistieke activiteiten aantrekken op de juiste plek die bereikbaar is 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 sociaaleconomisch businessplan. Op 24 mei 2007 gaf minister Peeters formeel het startschot van Flanders Logistics. Er werden 7 strategische thema's voorgesteld die worden uitgewerkt in concrete pilootprojecten met als gezamenlijk doel de logistiek in Vlaanderen te verankeren en te versterken:

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.

In 2007 heeft nv De Scheepvaart beslist te participeren in Flanders Logistics en een actieve rol op te nemen in verscheidene pilootprojecten en werkgroepen.



**EXTERNA**

## 1. Goederenvervoer

Ingevolge een zwalpende economische conjunctuur en het ontbreken van grote nieuwe infrastructuurwerken, kan nv De Scheepvaart voor het jaar 2007 slechts een lichte stijging van de trafiekcijfers op haar kanalenet voorleggen. Niettemin werden belangrijke en succesvolle inspanningen geleverd om nieuwe trafieken aan te trekken.

De vervoerde tonnage op het traditionele waterwegennet van onze vennootschap nam in het verslagjaar toe met 955 573 ton of 2,46 % en bereikte een totaal van 39 736 797 ton. Trafiekwinsten werden geboekt bij het vervoer van ertsen (+ 7,70 %), de (kleine) productgroep landbouw, voedingswaren en veevoeders (+ 4,80 %) en meststoffen (+ 4,30 %) en het transport van containers, waar het aantal op onze waterwegen behandelde teu's andermaal steeg met 9,30 %.

Zowel de lossingen (+ 2,77 %) als de ladingen (+ 5,55 %) langs de kanaaloevers namen toe. Het transitverkeer steeg met 2,23 %.

Na het wegvallen (vanaf mei 2005) van aanzienlijke transitvolumes van ertsen en steenkool, die over de ganse lengte van het Albertkanaal werden vervoerd, kon eenzelfde stijging van de vervoersprestaties niet gerealiseerd worden. De gepresteerde tonkilometers namen slechts toe met 2,05 % of 59 miljoen tonkilometer tot 2 948 miljoen tonkilometer.

De beleidsmaatregelen ter bevordering van het watertransport, waaronder de verlaging van de scheepvaartrechten en de subsidiëring van het bouwen van kaaimuren, bleven hun gunstig structureel effect op de trafiek genereren: nieuwe en bijkomende trafieken werden naar de waterwegen overgeheveld en konden het overslagverlies naar het Luikse bekken grotendeels compenseren.

Vooropgesteld op langere termijn wordt op de kanalen van de vennootschap een sterke groeitendens in de trafiek waargenomen. In een periode van 14 jaar en op basis van het jaar 1993, toen de groei een aanvang nam, bedraagt de overslagtoename – ondanks de inkrimping tijdens het verslagjaar – maar liefst 68,8 % in vervoerde tonnage en zelfs 87,0 % in tonkilometer.

Ook op de Schelde-Rijnverbinding, die sinds medio 2004 tot ons territorium behoort, blijven de trafieken fors toenemen. In 2007 werd hier een overslagvolume gerealiseerd van 73,1 miljoen ton, hetzij haast 5,1 % meer dan in het vorige jaar. De vervoersprestaties beliepen 380,1 miljoen tonkilometer. Sinds 1993 zijn de trafieken op deze waterweg toegenomen met 47,9 %. De invoer vanuit Nederland beslaat bijna 57 %. De voornaamste vervoerde producten bestaan uit containers, petroleumproducten, nijverheidsproducten, delfstoffen en bouwmaterialen.

## A. Het Albertkanaal en de Kempense kanalen

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
1987	24 085	2,3	1 630 405	3,4
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

Het verschil van de trafiekgroei in tonnage en tonkilometer wordt verklaard door een afname van de gemiddeld afgelegde reisweg op het net van nv De Scheepvaart tot 74,20 kilometer. Tot voor enkele jaren nam deze gemiddelde trajectafstand toe ingevolge een groeiend aandeel van het transitverkeer. Door het gedeeltelijk wegvallen (vanaf mei 2005) van belangrijke erts- en kolentrafieken naar Arcelor, ingevolge de stillegging van een hoogoven, en de stijging van lossingen en vooral van ladingen op de kanaaloevers, kent de gemiddelde trajectafstand op onze waterwegen een geleidelijke daling.

Het Albertkanaal blijft de uitgesproken slagader van het Vlaamse waterwegennet. In 2007 beliep de goederenoverslag er bijna 39,2 miljoen ton, hetzij 1,3 miljoen ton meer dan vorig jaar. Dit komt overeen met 98,6 % van de verwezenlijkte trafiek op het net van de Dienst. Uitgedrukt in tonkilometer bereikten de vervoersprestaties op deze waterweg 2 815 miljoen tonkilometer (2,1 % meer dan vorig jaar) of 95,5 % van de globale overslag.

## Sectoriële evolutie

x 1.000 ton	1977	1987	1997	2004	2005	2006	2007
<b>Delfstoffen</b>	10 941	9 573	11 186	15 382	14 913	15 037	15 442
<b>Vaste brandstoffen</b>	2 639	1 520	2 815	4 582	4 069	3 836	3 856
<b>Petroleumproducten</b>	3 366	3 345	4 378	4 864	5 020	5 054	4 838
<b>Ertsen en metalen</b>	3 369	3 390	3 723	5 181	4 273	4 690	4 922
<b>Nijverheidsproducten</b>	932	2 361	2 205	2 976	2 893	2 969	2 954
<b>Meststoffen</b>	1 726	1 662	2 031	2 475	2 488	2 541	2 651
<b>Landbouw &amp; allerhande</b>	2 292	2 234	1 402	3 827	4 235	4 656	5 075
<b>Totaal</b>	<b>25 265</b>	<b>24 085</b>	<b>27 741</b>	<b>39 287</b>	<b>37 891</b>	<b>38 781</b>	<b>39 737</b>

De evolutie van het vervoer op onze waterwegen, varieert sterk naargelang van de verschillende productklassen die worden getransporteerd.

Het transport van bouwmaterialen en delfstoffen neemt traditioneel het overgrootste deel van de trafiek (in 2007: 38,9 %) voor zijn rekening. Dit aandeel is vrij stabiel, maar op termijn licht dalend ingevolge een toenemende diversificatie van de transporten en het groeiend belang van het containervervoer. Bovendien zijn deze trafiekvolumes sterk afhankelijk van de aanvoer van bouwmaterialen voor grote infrastructuurwerken. Alhoewel in 2007 in het stroomgebied van nv De Scheepvaart geen nieuwe belangrijke projecten werden opgestart, kon de overslag van delfstoffen en bouwmaterialen zich handhaven en zelfs licht (+ 2,7 %) groeien.

Na de daling van het vervoer van vaste brandstoffen in 2005 door het uit productie nemen van één hoogoven bij Arcelor, kon deze goederen-traffic zich in 2007 consolideren. Ook de trafiek van ertsen en metalen kent opnieuw een stijgende trend, na het debacle van 2005. Het vervoer van vloeibare brandstoffen nam anderzijds enigszins af.

In de samengestelde productgroep landbouw en allerhande goederen werd een trafiekwinst van 419 000 ton of 9,0 % geboekt. Deze aangroei is deels te danken aan een aangroei van het vervoer van landbouwproducten, voedingswaren en veevoerders (+ 4,8 %), maar vooral aan de volgehouden toename van het containertransport, dat in deze rubriek is opgenomen. Het aantal vervoerde teu's steeg van 53 327 stuks in 1998 tot 352 628 teu's in 2007. De met geladen containers vervoerde tonnage bedroeg tijdens het verslagjaar 2 752 000 ton, of 11,3 % meer dan vorig jaar. Het is hoofdzakelijk de uitbreiding van de bedrijvigheid van de langs het Albertkanaal gelegen containerterminals (Meerhout, Genk en Schoten), die instaat voor deze groei.

## Vervoerde tonnage in 2007: jaarevolutie

x 1000 ton	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec	
<b>Delfstoffen</b>	1 032	1 147	1 332	1 329	1 384	1 543	1 001	1 425	1 363	1 528	1 286	1 072	<b>15 442</b>
<b>Vaste brandstoffen</b>	368	350	361	260	311	240	324	284	287	434	366	270	<b>3 856</b>
<b>Petroleumproducten</b>	485	424	422	386	329	321	345	319	404	483	467	454	<b>4 838</b>
<b>Ertsen en metalen</b>	408	488	451	489	390	491	443	413	382	250	347	369	<b>4 922</b>
<b>Nijverheidsproducten</b>	258	236	242	222	274	230	247	266	240	253	246	241	<b>2 954</b>
<b>Meststoffen</b>	267	240	258	229	189	179	249	211	232	235	211	151	<b>2 651</b>
<b>Landbouw &amp; allerhande</b>	440	429	453	426	424	452	450	394	390	429	407	381	<b>5 075</b>
<b>Totaal</b>	<b>3 259</b>	<b>3 314</b>	<b>3 519</b>	<b>3 340</b>	<b>3 301</b>	<b>3 455</b>	<b>3 059</b>	<b>3 312</b>	<b>3 298</b>	<b>3 612</b>	<b>3 329</b>	<b>2 938</b>	<b>39 737</b>

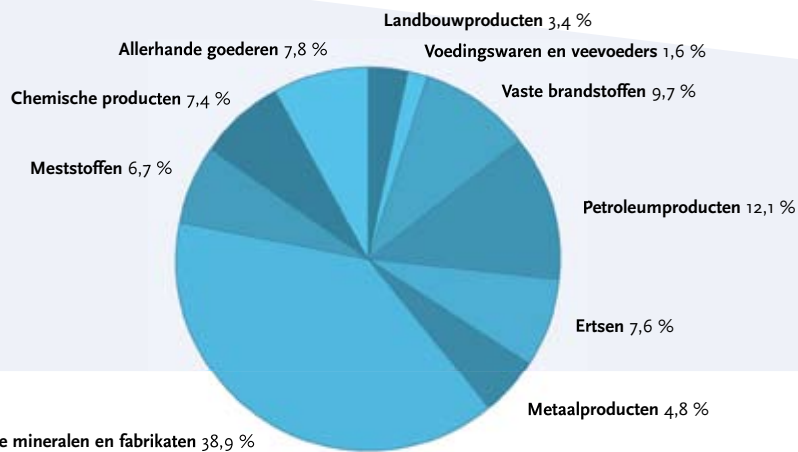
Het globale overslagvolume van 2007 (39 736 797 ton), werd in de loop van het jaar eerder gelijkmatig opgebouwd. Het kalenderjaar begon in stijgende lijn met relatief lage trafiekcijfers, maar trok vanaf maart aan, met overslagvolumes variërend van 3,3 tot 3,6 miljoen ton per maand. Traditioneel scoorden de periodes van het bouwverlof en het eindejaar iets lager, door het wegvallen van belangrijke trafieken van delfstoffen en bouwmaterialen.

Opmerkelijk is tevens de grote fluctuatie in het vervoer van brandstoffen, zowel vaste als vloeibare. Alhoewel het grotendeels gaat om structurele trafieken voor de verwerkende industrie, blijkt hieruit de invloed van de weersomstandigheden en het grillig prijsverloop tijdens het jaar 2007.

Ondanks de grote diversiteit aan producten die over de waterwegen van De Scheepvaart getransporteerd worden, heeft de goederenoverslag over de jaren heen een vrij stabiele samenstelling. Op de Kempense kanalen komen vooral verschepingen voor van bouwmaterialen en delfstoffen, en in mindere mate ook van vaste brandstoffen en nijverheidsproducten.

Op het Albertkanaal is de goederenoverslag meer heterogeen samengesteld, maar was de samenstelling van de trafiek toch zeer stabiel.

## Vervoerde tonnage in 2007: goederenklassen



Sinds de inkrimping van de Luikse staalnijverheid, is evenwel het belang van de trafieken van steenkolen en ertsen gedaald. Opmerkelijk blijft bovendien het grote overwicht van het vervoer van delfstoffen en bouwmaterialen enerzijds en het explosief belang van de overslag van containers via de terminals op het Albertkanaal anderzijds.



De transportintensiteit neemt zoals vorige jaren af in opwaartse richting. In 2007 passeerde aan het Antwerpse Straatsburgdok 33,9 miljoen ton; in Kanne (Riemst) is dit volume al afgenomen tot 20,8 miljoen ton.

### Ladingen/lossingen/doorvaart

Tijdens de vorige decennia ging de globale trafiekstijging wel systematisch gepaard met een toename van de ladingen en lossingen op de kaaimuren langs de waterwegen, maar de groei van de trafiek werd structureel gedragen door de expansie van de loutere doorvaart.

Sinds enkele jaren kent de goederenoverslag, ingedeeld in lossingen en ladingen, echter een wisselend verloop. In 2007 nam de geladen tonnage toe met 5,5%, terwijl de lossingen in volume stegen met 2,8%. Het toenemend belang van de ladingen en lossingen langs het Albertkanaal is niet enkel relatief (ten gevolge van het wegvallen van belangrijke transittrafiek naar Luik), maar ook in absolute termen een feit. De ingebruikname van diverse nieuwe betoelaagde kaaimuren heeft een wezenlijke toename van de globale trafiek meegebracht.

De doorvaart besloeg in het verslagjaar 15,7 miljoen ton of 39,4% van de vervoerde tonnage. Dit betekent een lichte daling in vergelijking met 2006, toen dit aandeel nog 39,8% bedroeg. Deze afname is uitsluitend te wijten aan een nieuwe vermindering van het transitverkeer in afvaart (Kanne-Antwerpen) met 9,4%.

### Aantal schepen/gemiddelde lading

De aangroeiende goederenoverslag op de waterwegen van nv De Scheepvaart werd jarenlang gerealiseerd door een inkrimpend tot stabiel aantal schepen met een jaarlijks toenemende gemiddelde

Jaar	x 1000 ton		
	Lossingen	Ladingen	Doorvaart
1977	11 268	7 269	6 067
1987	11 414	5 458	6 582
1997	13 755	3 827	9 791
2004	16 689	5 576	17 022
2005	19 885	5 924	15 396
2006	17 448	5 873	15 420
2007	17 934	6 200	15 674

lading. Het is dan ook opvallend dat tijdens de laatste jaren, met een beperkte aangroei van het trafiekvolume, opnieuw een stijging van het aantal schepen werd waargenomen samen met een lichte daling van hun gemiddelde lading. Deze evolutie werd tijdens de laatste paar jaren doorbroken: zowel het aantal schepen als hun gemiddelde lading blijken opnieuw toe te nemen.

In het trafiekvolume van 2007 konden de grote schepen (+ 800 ton) dan ook hun groot marktaandeel bestendigen en zelfs enigszins uitbreiden. Het aantal geladen grote schepen steeg met 3,4% tot 25 823 eenheden, terwijl hun gemiddelde lading opnieuw opliep tot 1 349 ton.

	1977	1987	1997	2004	2005	2006	2007
Aantal schepen	46 504	33 773	33 240	35 865	36 747	36 707	36 307
Gemiddelde lading	543 T	713 T	835 T	1 095 T	1 031 T	1 057 T	1 094 T

Grote schepen werden ingezet voor het transport van ongeveer 34,8 miljoen ton of 87,7 % van het globale overslagvolume.

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 nv 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. De Schelde-Rijnverbinding

Met de uitvoering van de bestuurlijke hervormingen in het kader van Beter Bestuurlijk Beleid en de fusie met de afdeling Maas en Albertkanaal (ex-AWZ) werd medio 2004 ook het beheer en de exploitatie van de Schelde-Rijnverbinding aan nv De Scheepvaart overgedragen. Deze waterweg vormt, zoals het Albertkanaal, een belangrijke ontsluiting van de Antwerpse haven en faciliteert grote goederentransporten tussen Vlaanderen en Nederland.

Aangezien de Schelde-Rijnverbinding een zuiver doorvoerkanaal is (lengte op Vlaams grondgebied: 5,2 km) zonder los- of laadplaatsen langs de oevers, evolueren de vervoerde tonnages en de gepresteerde tonkilometers er gelijkmatig.

### Globale evolutie van de trafiek

Analoog met het Albertkanaal, kan voor de Schelde-Rijnverbinding een aanzienlijke trafiekgroei worden gerapporteerd voor de laatste jaren. De Schelde-Rijnverbinding is van cruciaal belang voor het goederenver-

keer tussen België en Nederland en ondersteunt de verdere expansie van de Antwerpse haven.

In 2007 werd op deze waterweg een overslagtoename gerealiseerd met 3,5 miljoen ton wat overeenkomt met een stijging met bijna 5,1 %.

De gemiddelde overslaggroei sinds 1993 bedraagt 3,42 %.

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

### Goederenklassen in invoer en uitvoer

De trafiek op de Schelde-Rijnverbinding is zeer heterogeen samengesteld, maar betreft vooral containervervoer, petroleumproducten en nijverheidsproducten. Ingedeeld naar de klassieke goederenklassen, kan voor het jaar 2007 volgend overzicht worden gegeven. Belangrijk hierbij is ook de richting van de trafiek: de import en export loopt grotendeels via de haven van Antwerpen en bepaalt dus in grote mate

mee de havenactiviteit.

Het vervoer van allerhande goederen beslaat ruim 25 % van de globale trafiek. Deze groep bevat in hoofdzaak het containertransport, dat sterk expansief is. Hier wordt bovendien een groot overwicht van de import vastgesteld.

Een tweede belangrijke goederengroep wordt gevormd door de petroleumproducten, die bijna eenzelfde aandeel in de overslag realiseren. Invoer en uitvoer zijn hier ongeveer in evenwicht. Bij het vervoer van nijverheidsproducten overtreft de uitvoer in grote mate de invoer.

Tenslotte moet ook gewezen worden op de omvangrijke invoer van bouwmaterialen, die samen met de uitvoervolumes 11,82 % van de transporten op de Schelde-Rijn vertegenwoordigen.

#### Statistiek van de schepen

nv De Scheepvaart beschikt voorlopig nog niet over een gedetailleerde statistiek van het op de Schelde-Rijnverbinding ingezet transportmateriaal, ingedeeld naar type en laadvermogen.

In 2007 werden op deze waterweg 81 033 schepen geteld, waarvan 51 623 geladen en 29 410 ledige. Ten opzichte van het jaar 2006 werd een lichte daling van het aantal schepen genoteerd.

De gemiddelde lading van een schip bedroeg in 2007 1 416 ton.

Over de langere termijn (15 jaar) beschouwd is de trafiek op de Schelde-Rijnverbinding met bijna 57 % gestegen.

PRODUCTGROEP	TON INVOER	TON UITVOER	TON TOTAAL	%
Landbouwproducten	758 598	391 259	1 149 857	1,57
Voedingswaren en veevoerders	866 139	472 219	1.338 358	1,83
Vaste brandstoffen	2 009 504	2 892 007	4 901 511	6,71
Petroleumproducten	8 961 985	8 182 136	17 144 121	23,46
Ertsen	2 711 711	780 359	3 492 070	4,78
Metaalproducten	3 154 795	2 062 223	5 217 018	7,14
Delfstoffen en bouwmaterialen	6 188 976	2 450 662	8 639 638	11,82
Meststoffen	677 693	603 461	1 281 154	1,75
Nijverheidsproducten	4 864 884	6 514 010	11 378 894	15,57
Allerhande goederen	11 626 170	6 921 199	18 547 369	25,38
<b>Totaal</b>	<b>40.069.412</b>	<b>31 269 535</b>	<b>73 089 990</b>	<b>100,00</b>

## 2. Pleziervaart

### Evolutie van de pleziervaart

De waterwegen van nv De Scheepvaart hebben ook een belangrijke functie voor de pleziervaart. Tijdens het vaarseizoen, van 1 mei tot 30 september, doet nv De Scheepvaart een bijzondere inspanning voor de recreatievaart door de sluisen op het kanaal Bocholt-Herentals, het kanaal Briegden-Neerharen en de Zuid-Willemsvaart op zon- en feestdagen te bedienen.

De aanzienlijke investeringen in de uitbouw van recreatieve infrastructuur op en langs het water hebben er bovendien voor gezorgd dat de aantrekkingskracht van de kanalen voor de pleziervaart is toegenomen. Voor 2007 geven de statistieken echter een afname aan van het aantal doorvaarten op de kanalen, maar het minder goede weer heeft hier ongetwijfeld een rol bij gespeeld.

### Kanaal Bocholt-Herentals

Aantal doorvaarten van pleziervaartuigen

	2005		2006		2007	
	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen
mei	1 165	524	1 207	437	1 054	692
juni	1 090	378	1 788	647	1 459	333
juli	2 591	797	3 499	1 143	3 087	900
augustus	3 583	728	3 294	680	3 126	876
september	1 261	445	1 341	426	1 387	488
<b>totaal</b>	<b>9 690</b>	<b>2 872</b>	<b>11 129</b>	<b>3 333</b>	<b>10 113</b>	<b>3 289</b>
<b>alg. totaal</b>	<b>12 562</b>		<b>14 462</b>		<b>13 402</b>	
<b>2007 t.o.v. 2006: - 7,33 %</b>						

### Kanaal Briegden-Neerharen

Aantal doorvaarten van pleziervaartuigen

	2005		2006		2007	
	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen
mei	117	28	150	22	86	38
juni	180	41	161	82	179	21
juli	284	78	363	155	363	78
augustus	1 413	60	336	69	354	111
september	93	31	167	26	114	44
<b>totaal</b>	<b>1 023</b>	<b>238</b>	<b>1 177</b>	<b>354</b>	<b>1 096</b>	<b>292</b>
<b>alg. totaal</b>	<b>1 261</b>		<b>1 531</b>		<b>1 388</b>	
<b>2007 t.o.v. 2006: - 9,35 %</b>						

### Zuid-Willemsvaart

Aantal doorvaarten van pleziervaartuigen

	2005		2006		2007	
	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen
mei	134	25	127	34	54	14
juni	193	16	276	27	156	16
juli	410	53	440	68	364	65
augustus	431	60	415	61	330	48
september	126	10	156	11	109	23
<b>totaal</b>	<b>1 294</b>	<b>164</b>	<b>1 414</b>	<b>201</b>	<b>1 013</b>	<b>166</b>
<b>alg. totaal</b>	<b>1 458</b>		<b>1 615</b>		<b>1 179</b>	
<b>2007 t.o.v. 2006: - 27,00 %</b>						

### Overige kanalen

Aantal doorvaarten van pleziervaartuigen

	2005		2006		2007	
	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen
mei	485	28	640	18	412	28
juni	678	9	677	22	523	10
juli	1 213	31	1 389	79	1 174	30
augustus	1 413	36	1 236	28	1 030	32
september	521	27	572	27	368	11
<b>totaal</b>	<b>4 310</b>	<b>131</b>	<b>4 514</b>	<b>174</b>	<b>3 507</b>	<b>111</b>
<b>alg. totaal</b>	<b>4 441</b>		<b>4 688</b>		<b>3 618</b>	
<b>2007 t.o.v. 2006: - 22,83 %</b>						





## Balans

ACTIVA	2007 EUR	2006 EUR
<b>I. Oprichtingskosten</b>		
Kosten van oprichting	14 440,58	22 209,76
<b>II. Immateriële vaste activa</b>		
Software	128 592,26	142 480,40
<b>III. Materiële vaste activa</b>		
Terreinen	12 087 889,25	4 000 000,00
Gebouwen	273 493,72	286 458,40
Werken van burgerlijke bouwkunde	164 372 296,37	131 741 064,21
Installaties, machines en uitrusting voor exploitatie	880 483,25	725 604,27
Meubilair en materieel	1 599 594,64	1 829 161,33
Werken van burgerlijke bouwkunde in aanbouw	6 213 840,96	20 317 440,91
<b>IV. Financiële vaste activa</b>		
Vorderingen en borgtochten in contanten	-	-
<b>V. Vorderingen op meer dan één jaar</b>	-	-
<b>VI. Voorraden</b>		
Handelsgoederen	1 476 784,95	1 505 402,71
<b>VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar</b>		
Handelsvorderingen op ten hoogste één jaar	1 504 645,65	1 829 717,41
Overige vorderingen	9 165 986,62	10 633 527,09
<b>VIII. Geldbeleggingen</b>	-	-
<b>IX. Liquide middelen</b>		
Kassagelden	22 220,59	6 880,61
Rekening K.B.C.	64 744 925,88	20 403 165,01
<b>X. Overlopende rekeningen</b>		
Verkregen opbrengsten	636 583,94	1 037 891,46
Over te dragen kosten	44 441,63	49 727,30
Wachtrekening	450,00	354,00
<b>TOTAAL<sup>1</sup></b>	<b>263 166 670,29</b>	<b>194 531 084,87</b>

<sup>1</sup> Exclusief rekeningen voor orde



PASSIVA	2007 EUR	2006 EUR
<b>I. Kapitaal</b>		
Geplaatst kapitaal	7.000.000,00	7 000 000,00
<b>II. Uitgiftepremies</b>	-	-
<b>III. Herwaarderingsmeerwaarden</b>	-	-
<b>IV. Reserves</b>		
Wettelijke reserves	40.720,00	40.720,00
Niet beschikbare reserves	-	-
<b>V. Overgedragen netto resultaat</b>		
Overgedragen verlies/winst	-456 065,92	677 632,02
<b>VI. Dotaties, subsidies, toelagen en soortgelijke</b>		
Kapitaalsubsidies werken burgerlijke bouwkunde	166 189 856,16	1147 071 643,94
Subsidies patrimoniale goederen	2 896 603,96	3 005 913,67
Subsidies patrimoniale investeringen	3 543 758,56	3 720 698,86
<b>VII. Voorzieningen en uitgestelde belastingen</b>		
Voorziening voor andere risico's en kosten	1 518 624,10	799 937,66
Voorziening waardeverminderingen handelsvorderingen	-	-
<b>VIII. Schulden op meer dan één jaar</b>		
Ontvangen vooruitbetalingen	1 308 569,93	1 308 569,93
Gerealiseerde ontvangsten grondbeheer	3 683 410,11	2 115 102,02
<b>IX. Schulden op ten hoogste één jaar</b>		
Handelsschulden op ten hoogste één jaar	10 061 659,28	14 643 716,82
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	2 952 597,48	3 070 140,80
Overige schulden	20 032 384,36	16 941,14
Rekeningen K.B.C. type uitgaven	43 691 305,21	10 828 204,19
<b>X. Overlopende rekeningen</b>		
Over te dragen opbrengsten	10 141,13	11 649,73
Toe te rekenen kosten	693 105,93	223 214,09
<b>TOTAAL<sup>2</sup></b>	<b>263 166 670,29</b>	<b>194 531 084,87</b>

<sup>2</sup> Exclusief rekeningen voor orde

## Resultatenrekening

	2007 EUR	2006 EUR
<b>Operationele opbrengsten</b>	<b>36 115 889,64</b>	<b>37 856 542,09</b>
Lopende opbrengsten	35 182 863,95	36 868 981,38
Andere operationele opbrengsten	933 025,69	987 560,71
<b>Operationele kosten</b>	<b>-43 860 811,16</b>	<b>-43 955 389,52</b>
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	873 929,34	943 111,10
Diensten en diverse goederen	6 592 930,85	6 725 364,92
Personeelskosten	28 736 921,98	29 519 702,73
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, immateriële en materiële vaste activa	6 401 543,92	6 117 462,18
Voorzieningen (toevoegingen, bestedingen en terugnemingen)	824 207,77	261 508,11
Inkomensoverdrachten	396 057,88	356 224,77
Andere operationele kosten	35 219,42	32 015,71
<b>Operationeel resultaat</b>	<b>-7 744 921,52</b>	<b>-6 098 847,43</b>
<b>Financiële opbrengsten</b>	<b>7 322 812,43</b>	<b>7 041 579,16</b>
Opbrengsten uit vlottende activa	234 932,05	51 114,43
Diversen	686 326,44	873 002,55
Aangerekende verwijlintresten	-	-
Kapitaalsubsidies	6 401 553,94	6 117 462,18
<b>Financiële kosten</b>	<b>-685 452,28</b>	<b>-878 209,19</b>
Bankkosten	1 410,65	1 439,46
Diverse financiële kosten	684 041,63	876 769,73
<b>Financieel resultaat</b>	<b>6 637 360,15</b>	<b>6 163 369,97</b>
<b>Uitzonderlijke opbrengsten</b>	<b>10 188 906,18</b>	<b>11 340 860,63</b>
Terugnemingen van afschrijvingen	8 721,51	2 645,55
Andere uitzonderlijke opbrengsten	10 180 184,67	11 338 215,08
<b>Uitzonderlijke kosten</b>	<b>10 212 042,75</b>	<b>-11 352 382,93</b>
Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen	8 731,53	2 645,55
Andere uitzonderlijke kosten	10 203 311,22	11 349 737,38
<b>Uitzonderlijk resultaat</b>	<b>-23 136,57</b>	<b>-11 522,30</b>
NETTO RESULTAAT VAN HET JAAR (voor belastingen)	-1 130 697,94	53 000,24
NETTO RESULTAAT VAN HET JAAR (na belastingen)	-1 130 697,94	53 000,24
TE BESTEMMEN RESULTAAT VAN HET BOEKJAAR	-1 130 697,94	53 000,24
Overgedragen resultaat van vorige boekjaren	674 632,02	624 291,78
Toevoeging aan de wettelijk reserves	-	-2 660,00
<b>OVER TE DRAGEN NETTO RESULTAAT VAN HET BOEKJAAR</b>	<b>-456 065,92</b>	<b>674 632,03</b>

# Verlag van de revisor over de jaarrekening

## 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 2007

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 getrouw 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 2007, opgesteld op basis van het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel, met een balans totaal van 263 166 670 euro en waarvan de resultatenrekening afsluit met een verlies van het boekjaar van 1 130 698 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 waardeeringsregels; 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 2007 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, 11 maart 2008

Burg. CVBA Foederer DFK, bedrijfsrevisoren  
Commissaris vertegenwoordigd door Frank Embrechts  
bedrijfsrevisor





**Tabel 1: Samenvatting van de bijzonderste statistische gegevens**

Rubrieken		1977	2005	2006	2007	% verhoging of verlaging van 2007 t.o.v. 2006
Tonkilometer	t.km	1 688 052 891	2 885 387 015	2 889 211 468	2 948 332 409	2,05
Vervoerde tonnage	t	25 265 370	37 890 752	38 781 224	39 736 797	2,46
Ladingen	t	7 268 840	5 923 973	5 872 689	6 199 501	5,56
Lossingen	t	11 268 329	16 885 303	17 449 725	17 934 434	2,78
Inwendig vervoer binnen de grenzen van het net (goederen geladen en gelost binnen het net)	t	535 617	896 404	636 257	651 381	2,38
Doorvaart over het Albertkanaal van eind tot eind	t	6 066 648	15 395 801	15 419 811	15 674 304	1,65
Trafiek waargenomen aan de in- en uitgangspunten						
a) Kanne	t	10 679 599	19 350 390	19 948 010	20 832 256	4,43
b) Smeermaas (grens)	t	1 165 300	1 044 381	918 755	1 058 758	15,24
c) Lozen (grens)	t	1 211 954	342 926	375 194	306 079	-18,42
d) Straatsburgdok Antwerpen	t	17 886 148	32 374 494	32 949 795	33 877 807	2,82
Trafiek in de Limburgse kolenhavens	t	-	7 645	16 692	2 640	-84,18
Aantal geladen schepen	t	46 504	36 747	36 707	36 307	-1,09
Aantal ledige schepen	t	37 828	25 434	24 998	24 796	-0,81
Aantal schepen op het net geladen	t	13 664	8 812	8 608	8 996	4,51
Aantal schepen op het net gelost	t	20 480	17 820	17 642	17 666	0,14
Gebruik van grote schepen (+ 800 t)						
Tonkilometer (1)	t.km	902 805 277	2 554 250 749	2 554 250 749	2 644 517 610	3,53
Vervoerde tonnage (2)	t	13 058 044	32 529 043	32 529 043	34 841 862	7,11
Aantal geladen grote schepen (3)	t	11 521	24 981	24 981	25 823	3,37
Gemiddelde tonnage per groot schip	t	1 151	1 287	1 302	1 349	3,60
Gebruik der duweenheden						
Tonkilometer (1)	t.km	207 131 300	853 844 389	853 844 389	858 753 007	0,57
Vervoerde tonnage (2)	t	3 261 284	10 461 570	10 461 570	10 594 616	1,27
Aantal duweenheden	t	2 240	5 302	5 302	4 868	-8,19
Gemiddelde tonnage per duweeenheid	t	1 456	1 973	1 973	2 176	10,29
Zeevaartverkeer met kustvaarders						
Vervoerde tonnage (2)	t	146 967	449 986	451 346	454 280	0,65
Aantal kustvaarders (3)	t	237	313	313	312	-0,32

(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	2005	2006	2007
<b>A. In tonkilometer</b>	<b>t.km</b>	<b>t.km</b>	<b>t.km</b>	<b>t.km</b>
Albertkanaal	1 447 145 245	2 744 230 931	2 756 058 130	2 814 519 681,00
Kanaal van Briegden naar Neerharen	9 224 602	1 303 942	1 051 279	1 889 388,00
Zuid-Willemsvaart	49 737 791	41 302 401	37 954 595	40 229 980,00
Kanaal van Bocholt naar Herentals	125 317 350	57 368 442	51 991 129	45 319 713,00
Kanaal naar Beverlo	3 148 194	695 242	782 877	854 337,00
Kanaal van Dessel naar Kwaadmechelen	2 488 898	21 598 354	23 421 693	27 601 059,00
Kanaal van Dessel over Turnhout naar Schoten				
- sectie Dessel – Turnhout	29 368 334	12 384 519	11 817 615	10 463 213,00
- sectie Turnhout – Schoten	21 622 477	6 503 184	6 134 150	7 455 038,00
<b>TOTAAL</b>	<b>1 688 052 891</b>	<b>2 885 387 015</b>	<b>2 889 211 468</b>	<b>2 948 332 409,00</b>
<b>B. In tonnage</b>	<b>t</b>	<b>t</b>	<b>t</b>	<b>t</b>
Albertkanaal	23 393 863	36 671 786	37 872 753	39 199 276,00
Kanaal van Briegden naar Neerharen	1 849 644	727 920	706 078	931 471,00
Zuid-Willemsvaart	3 933 118	1 723 507	1 552 332	1 667 425,00
Kanaal van Bocholt naar Herentals	4 733 532	3 385 475	3 094 739	2 728 722,00
Kanaal naar Beverlo	480 888	150 909	169 932	185 689,00
Kanaal van Dessel naar Kwaadmechelen	502 940	1 414 200	1 520 205	1 810 004,00
Kanaal van Dessel over Turnhout naar Schoten				
- sectie Dessel – Turnhout	1 201 042	538 969	534 653	482 898,00
- sectie Turnhout-Schoten	1 162 554	415 397	387 070	462 627,00
<b>TOTAAL</b>	<b>25 265 370</b>	<b>39 287 321</b>	<b>38 781 224</b>	<b>39 736 797,00</b>

Tabel 3: Gerealiseerde tonkilometer per groep van goederen

Aanduiding van de goederen	TONKILOMETER						Totale tonkilometer	% t.o.v. de totale tonkilometer
	Albertkanaal			Andere waterwegen				
	Opvaart	Afvaart	Totaal	Opvaart	Afvaart	Totaal		
Landbouwproducten	34 864 327	20 081 629	54 945 956	1 762 310	1 296 652	3 058 962	58 004 918	1,97
Voedingswaren en veevoeders	16 564 906	5 263 065	21 827 971	668 252	78 035	746 287	22 574 258	0,77
Vaste brandstoffen	374 332 516	9 730 022	384 062 538	6 781 607	9 309	6 790 916	390 853 454	13,26
Petroleumproducten	428 687 833	6 125 130	434 812 963	404 242	-	404 242	435 217 205	14,76
Ertsen	312 570 289	5 571 851	318 142 140	141 884	146 828	288 712	318 430 852	10,80
Metaalproducten	106 021 080	50 166 744	156 187 824	1 278 063	310 172	1 588 235	157 776 059	5,35
Delfstoffen en bouwmaterialen	377 986 981	495 973 649	873 960 630	60 568 370	51 447 318	112 015 688	985 976 318	33,44
Meststoffen	105 466 536	105 247 342	210 713 878	128 300	310 913	439 213	211 153 091	7,16
Nijverheidsproducten	122 688 953	62 414 996	185 103 949	4 523 575	3 220 647	7 744 222	192 848 171	6,54
Allerhande goederen	80 693 908	94 067 924	174 761 832	301 093	435 158	736 251	175 498 083	5,95
<b>TOTALEN</b>	<b>1 959 877 329</b>	<b>854 642 352</b>	<b>2 814 519 681</b>	<b>76 557 696</b>	<b>57 255 032</b>	<b>133 812 728</b>	<b>2 948 332 409</b>	<b>100,00</b>

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

	Kanne – Antwerpen			Antwerpen – Kanne		
	2007		2006	2007		2006
	tonnage	%	tonnage	tonnage	%	tonnage
Landbouwproducten	101 040	2,56	110 646	183 201	1,56	210 321
Voedingswaren en veevoeders	31 945	0,81	24 889	86 020	0,73	96 224
Vaste brandstoffen	78 723	1,99	98 676	2 559 105	21,83	2 465 020
Petroleumproducten	33 426	0,85	29 732	3 084 877	26,31	3 241 122
Ertsen	20 691	0,52	71 745	2 697 623	23,01	2 360 120
Metaalproducten	418 684	10,60	348 083	727 527	6,21	612 677
Delfstoffen en bouwmaterialen	2 145 090	54,29	2 151 044	1 473 176	12,57	1 376 275
Meststoffen	572 315	14,48	712 319	542 693	4,63	505 785
Nijverheidsproducten	327 051	8,28	443 963	246 108	2,10	254 766
Allerhande goederen	222 200	5,62	205 945	122 812	1,05	100 459
<b>TOTALEN</b>	<b>3 951 165</b>	<b>100,00</b>	<b>4 197 042</b>	<b>11 723 142</b>	<b>100,00</b>	<b>11 222 769</b>

(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
Landbouwproducten	1 333 484	11 467	37 907	843 016	130 391
Voedingswaren en veevoeders	622 290	19 902	96 299	342 867	23 980
Vaste brandstoffen	3 855 624	-	2 640	1 206 439	6 791
Petroleumproducten	4 838 033	3 099	62 029	1 635 223	1 677
Ertsen	2 997 969	86 732	42 034	122 572	26 761
Metaalproducten	1 923 630	92 674	39 504	484 411	109 000
Delfstoffen en bouwmaterialen	15 441 870	1 332 846	1 626 135	5 552 092	3 576 635
Meststoffen	2 650 883	32 757	647 253	774 077	59 968
Nijverheidsproducten	2 954 134	190 026	436 759	1 597 888	97 657
Allerhande goederen	3 118 880	6 007	1 433 431	1 327 695	15 294
<b>TOTALEN</b>	<b>39 736 797</b>	<b>1 775 510</b>	<b>4 423 991</b>	<b>13 886 280</b>	<b>4 048 154</b>
Ter herinnering 2006	38 781 224	1 662 682	4 210 007	13 324 461	4 125 264

Tabel 6: Goederenvervoer Schelde-Rijnverbinding 2006

2007	Aantal schepen						Vervoerde tonnage			Tonkm. (5,2 km)		
	IN		UIT		Totaal		INVOER	UITVOER	Totaal	INVOER	UITVOER	Totaal
	geladen	ledige	geladen	ledige	geladen	ledige						
januari	2 306	1 196	2 039	1 161	4 345	2 357	3 357 699	2 780 853	6 138 552	17 460 035	14 460 436	31 920 470
februari	2 243	1 103	1 807	1 201	4 050	2 304	3 289 812	2 376 112	5 665 924	17 107 022	12 355 782	29 462 805
maart	2 435	1 350	2 109	1 325	4 544	2 675	3 570 735	2 785 717	6 356 452	18 567 822	14 485 728	33 053 550
april	2 412	1 200	1 994	1 222	4 406	2 422	3 536 410	2 591 977	6 128 387	18 389 332	13 478 280	31 867 612
mei	2 457	1 201	1 894	1 316	4 351	2 517	3 618 334	2 513 107	6 131 441	18 815 337	13 068 156	31 883 493
juni	2 392	1 099	1 690	1 221	4 082	2 320	3 690 010	2 259 937	5 949 947	19 188 052	11 751 672	30 939 724
juli	2 422	1 194	1 943	1 400	4 365	2 594	3 727 392	2 599 547	6 326 939	19 382 438	13 517 644	32 900 083
augustus	2 317	1 193	1 923	1 303	4 240	2 496	3 572 569	2 629 557	6 202 126	18 577 359	13 673 696	32 251 055
september	2 281	1 250	2 094	1 179	4 375	2 429	3 450 147	2 911 340	6 361 487	17 940 764	15 138 968	33 079 732
oktober	2 388	1 277	2 162	1 316	4 550	2 593	3 392 160	2 763 657	6 155 817	17 639 232	14 371 016	32 010 248
november	2 386	1 087	1 930	1 225	4 316	2 312	3 361 313	2 472 275	5 833 588	17 478 828	12 855 830	30 334 658
december	2 164	1 140	1 835	1 251	3 999	2 391	3 253 876	2 585 480	5 839 356	16 920 155	13 444 496	30 364 651
<b>Totaal</b>	<b>28 203</b>	<b>14 290</b>	<b>23 420</b>	<b>15 120</b>	<b>51 623</b>	<b>29 410</b>	<b>41 820 457</b>	<b>31 269 559</b>	<b>73 090 016</b>	<b>217 466 376</b>	<b>162 601 707</b>	<b>380 068 083</b>
<b>Ter vergelijking: 2006</b>												
<b>Totaal</b>	<b>28 316</b>	<b>14 633</b>	<b>24 140</b>	<b>15 604</b>	<b>52 456</b>	<b>30 237</b>	<b>40 069 412</b>	<b>29 498 956</b>	<b>69 568 368</b>	<b>208 360 942</b>	<b>153 394 571</b>	<b>361 755 514</b>

Tabel 7: Binnenlandse, continentale en zeetrafiëk

		1977	2004	2005	2007
<b>A. Continentale trafiek</b>					
I. Binnenlandse trafiek		8 875 682	9 798 299	10 013 255	10 387 199
<b>TOTAAL I</b>		8 875 682	9 798 299	10 013 255	10 387 199
II. Uitvoer naar	Frankrijk	457 063	316 338	238 160	227 044
	Nederland	1 162 654	1 219 665	1 189 118	1 275 183
	Duitsland	362 859	242 164	279 248	255 614
	Andere	1100 214	87 316	80 406	105 532
<b>TOTAAL II</b>		2 082 790	1 865 483	1 786 932	1 863 373
III. Invoer uit	Frankrijk	473 876	569 316	670 876	593 885
	Nederland	5 344 240	6 533 225	6 561 532	6 346 352
	Duitsland	674 042	1 884 630	2 121 119	2 178 338
	Andere	43 398	37 734	49 926	32 547
<b>Totaal III</b>		6 535 556	9 024 905	9 403 453	9 151 122
IV. Doorvoer	Frankrijk – Nederland	46 814	98 956	113 424	75 417
	Nederland – Frankrijk	80 494	220 632	171 612	136 582
	Andere	3 770	124 533	163 873	150 299
<b>Totaal IV</b>		131 078	444 121	448 909	362 298
<b>Totaal continentale trafiek</b>		<b>117 625 106</b>	<b>21 132 808</b>	<b>21 652 549</b>	<b>21 763 992</b>
<b>B. Zeetrafiëk</b>					
I. Uitvoer naar	Belgische zeehavens	2 281 677	2 498 457	2 569 671	2 557 830
	buitenlandse zeehavens	154 420	587 552	717 051	816 386
<b>TOTAAL I</b>		<b>2 436 097</b>	<b>3 086 009</b>	<b>3 286 722</b>	<b>3 374 216</b>
II. Invoer uit	Belgische zeehavens	3 687 968	5 854 128	5 800 876	5 927 223
	buitenlandse zeehavens	871 553	6 724 892	6 669 995	7 511 417
<b>TOTAAL II</b>		<b>4 559 521</b>	<b>12 579 020</b>	<b>12 470 871</b>	<b>13 438 640</b>
III. Doorvoer naar NL	via Belgische zeehavens	258 943	274 470	316 143	357 077
	vanuit NL via Belgische zeehavens	258 870	167 165	227 618	146 403
	andere	126 833	651 280	827 321	656 469
<b>TOTAAL III</b>		<b>644 646</b>	<b>1 092 915</b>	<b>1 371 082</b>	<b>1 159 949</b>
<b>Totale zeetrafiëk</b>		<b>7 640 264</b>	<b>16 757 944</b>	<b>17 128 675</b>	<b>17 972 805</b>
<b>Totaal vervoerde tonnage (A + B)</b>		<b>25 265 370</b>	<b>37 890 752</b>	<b>38 781 224</b>	<b>39 736 797</b>





***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](mailto:info@descheepvaart.be) • [www.descheepvaart.be](http://www.descheepvaart.be)