

J A A R V E R S L A G 2 0 0 6



nv De Scheepvaart 

Inhoud

	Voorwoord	3
Hoofdstuk 1	nv De Scheepvaart	5
Hoofdstuk 2	Investeringen in infrastructuur en in multifunctionaliteit	11
Hoofdstuk 3	Exploitatie	17
Hoofdstuk 4	Domeinbeheer	21
Hoofdstuk 5	Trafiek	
	Goederenvervoer	27
	Pleziervaart	33
Hoofdstuk 6	Financieel verslag	37
Hoofdstuk 7	Statistische informatie	43





Willy Claes
voorzitter van de raad van bestuur

Voorwoord

De binnenvaart heeft al meerdere jaren de wind in de zeilen. Ook in 2006 steeg de trafiek op het kanalenet van nv De Scheepvaart. Enkele cijfers: de tonnage steeg met ruim 2 % tot 38,8 miljoen ton en het aantal behandelde containers steeg met ruim 5 % tot 322 600 TEU, of nagenoeg 70 % van het totale aantal vervoerde containers op de Vlaamse waterwegen.

nv De Scheepvaart heeft belangrijke maatschappelijke opdrachten. Naast de aanzienlijke inspanningen die de vennootschap levert om nieuwe infrastructuur te bouwen en om de bestaande installaties zo goed mogelijk te onderhouden en te moderniseren, gaat er heel wat aandacht naar het multifunctioneel gebruik van de kanalen. De waterwegen leveren een onontbeerlijke bijdrage tot het behoud van de mobiliteit en de veiligheid op onze wegen. Vlaanderen is de voorbije jaren geëvolueerd naar een belangrijk logistiek knooppunt in Europa. Binnen elk logistiek concept heeft de binnenvaart zijn plaats. Het op gang brengen van een belangrijk programma voor de verhoging van alle bruggen over het Albertkanaal tot de Europese voorziene vrije hoogte van 9,10 meter, ter facilitering van het containervervoer, kadert hierin perfect. Door de beschikbaarheid van bedrijfsterreinen op de oevers van de kanalen kunnen watergebonden bedrijven goederen laden en lossen zonder bijkomende druk op ons dichtslibbende wegennet. Het succesvolle PPS-programma voor de bouw van nieuwe kaaimuren maakt het voor bedrijven gemakkelijker om over te schakelen naar de binnenvaart.

De waterwegbeheerders in Vlaanderen doen aanzienlijke inspanningen om nieuwe trafieken te verwerven. Samen met Voka en UNIZO zijn transportdeskundigen in actie die gratis de logistieke keten van een bedrijf doorlichten en informatie en advies geven over de mogelijk-

heden en de praktische uitvoerbaarheid van een modal shift. Maar ook binnen de vennootschap worden de nodige structuren uitgebouwd voor een meer commerciële benadering van de markt. De afdelingen Commercieel Beleid en Domeinbeheer bieden aan actuele en potentiële gebruikers van de binnenvaart een volledige dienstverlening aan. Onze vennootschap neemt ook haar andere opdrachten ter harte. Water wordt in de nabije toekomst een kostbare grondstof. Wij werken dan ook voluit mee aan de inspanningen van de Vlaamse Regering voor het voeren van een integraal waterbeleid. Zulks gaat van het zuinig omspringen met water, tot het nemen van de nodige maatregelen voor de bescherming van de bevolking tegen overstromingen en dijkbreuken. Vooral op de kleinere kanalen neemt het belang van recreatie hand over hand toe. Talloze wandelaars, fietsers en watersportliefhebbers vinden in de nabijheid van de kanalen uitgelezen recreatiemogelijkheden. Tegelijkertijd vervullen deze kanalen een niet te verwaarlozen economische transportfunctie. Het wordt een boeiende uitdaging om in de toekomst beide functies met elkaar te blijven verzoenen. Om een en ander te consolideren werd in 2006 een ontwerp van nieuwe beheersovereenkomst ingediend bij de minister. In de loop van 2006 werd de eerste steen gelegd van ons nieuwe directiegebouw aan de Kanaalkom in Hasselt. In deze nieuwbouw zullen alle centrale diensten een onderkomen vinden. Dit project staat symbool voor de vernieuwde dynamiek in onze vennootschap, voor het vertrouwen in de toekomst en vooral voor het vertrouwen in de binnenvaart, die een steeds belangrijker rol in de oplossing van de complexere wordende mobiliteitsproblematiek zal en moet spelen.

Willy Claes
voorzitter



nv De Scheepvaart: mensen en structuur

nv De Scheepvaart heeft de klassieke opdrachten als waterwegbeheerder overgenomen van haar rechtsvoorganger, de Dienst voor de Scheepvaart. Daarnaast kreeg de nieuwe vennootschap een aantal bijkomende opdrachten inzake commercieel beleid en domeinbeheer. De organisatie en het personeelsbestand van de vennootschap worden geleidelijk aangepast aan deze nieuwe opdrachten.

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
- de Schelde-Rijnverbinding
- 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, uitgevoerd door de gedelegeerd bestuurders.

De **algemene vergadering** werd samengeroepen op 24 mei 2006.

Samenstelling van de raad van bestuur

De Vlaamse Regering heeft op 20 juli 2006 de voorzitter, de onder-voorzitter en de leden van de raad van bestuur van nv De Scheepvaart benoemd. De aanstelling geldt voor de duur van vijf jaar en ging in op 4 augustus 2006.

In hetzelfde besluit van de Vlaamse Regering werden ook een gewest-commissaris en zijn plaatsvervanger benoemd.

Voorzitter:

Willy CLAES, minister van Staat

Ondervoorzitter:

Paul KUMPEN, gedelegeerd bestuurder nv Kumpen

Leden:

ir. Leo CLINCKERS, gedelegeerd bestuurder Waterwegen en Zeekanaal NV

Marleen EVENEPOEL, administrateur-generaal Agentschap voor Natuur en Bos

Ingrid LIETEN, directeur-generaal van de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn

Guy VERMESEN, griffier-diensthofd College van het Hoog Comité van Toezicht

Gisèle BUELENS, gedelegeerd bestuurder nv Victrol

Guido HERMANS, bestuurder-directeur nv Machiels

Frank VOLS, directeur-bestuurder vzw UNIZO limburg

Lydia PEETERS, burgemeester stad Dilsen-Stokkem

Harry LEMMENS, gedelegeerd bestuurder nv SML

Erik PORTUGAELS, gedelegeerd bestuurder nv De Scheepvaart

Jaak TIELENS, gedelegeerd bestuurder nv De Scheepvaart

Niet-stemgerechtigde leden:

Eddy BRUYNINCKX, gedelegeerd bestuurder Havenbedrijf Antwerpen
ir. Valère VAUTMANS, administrateur-generaal, Coördinatie Waterwegen Vlaanderen

Gewestcommissaris

Jaak DE WACHTER

Dieter BOHRMANN, plaatsvervangend commissaris

Technisch raadgever van de voorzitter:

ir. Jean VANDEPUTTE

Secretaris:

Ludo VANMEER

Algemene directie nv De Scheepvaart

nv De Scheepvaart wordt bestuurd door Erik Portugaels en

ir. Jaak Tielens, gedelegeerd bestuurders.

Zij worden hierin bijgestaan door de afdelingshoofden.

afdeling Administratie: Inge Kinnaer, afdelingshoofd

afdeling Algemene Diensten: N

afdeling Commercieel Beheer: N

afdeling Domeinbeheer: ing. Marc Thielens, afdelingshoofd

afdeling Exploitatie: ir. Chris Danckaerts, afdelingshoofd

afdeling Informatiemanagement: Ludo Vanmeer, afdelingshoofd

afdeling Logistiek: ing. Romain Ceunen, afdelingshoofd

afdeling Waterbouwkunde: ir. Arie Vermin, afdelingshoofd

Personeel en HR

2006 was het eerste volledige werkjaar van de eengemaakte vennootschap. De fusie met de afdeling Maas en Albertkanaal van de voormalige Administratie Waterwegen en Zeekanaal is probleemloos verlopen. De werking van de verscheidene afdelingen werd nog meer op mekaar afgestemd. Een vernieuwde formule van overleg tussen de gedelegeerd bestuurders en de afdelingshoofden binnen het managementteam heeft hiertoe zeker bijgedragen.

Een zeshonderdtal personeelsleden werkt van hoog tot laag mee om de missie van de vennootschap te realiseren.

Nieuwe organisatiestructuur

De afdeling Commercieel Beheer werd concreet opgestart. De profielen van de commerciële medewerkers werden ingeschaald op competenties en gedeeltelijk ingevuld. Dit gebeurde in uitvoering van de strategische HR-doelstelling “commercieel competentie management als proeftuin voor competentie management”.

Klantgerichtheid blijft een zeer belangrijk uitgangspunt voor de organisatiestructuur. In deze optiek werd beslist het kanalenet, dat tot voor kort opgedeeld was in vijf districten, te hergroeperen in vier districten. Deze geografische herindeling is logischer en een goede zaak voor de gemeenten en bedrijven waarmee nv De Scheepvaart samenwerkt.

Vorming

Traditiegetrouw werd het vormingsplan afgestemd op concrete veranderingen op de werkvloer.

De bevoegdheidsuitbreiding inzake patrimoniumbeheer maakte een basisopleiding juridische aspecten patrimoniumbeheer nodig, specifiek afgestemd op het oprichtingsdecreet van de vennootschap. In uitvoering van het Koninklijk Besluit van 24 september 2006 over

het vervoer van gevaarlijke stoffen over de waterweg (ADNR) werden de nodige infosessies georganiseerd.

Met de opmaak van de beheersovereenkomst en de daarbij horende meetindicatoren, werden er coachingstrajecten opgezet met als doel nog efficiënter te werken.

Ter ondersteuning van de jaardoelstelling 2006 (vernieuwde sluisapplicatie) die het afdelingshoofd Exploitatie had afgesproken met de technisch (hoofd)assistenten sluisen Albertkanaal, konden de personeelsleden uit deze doelgroep deelnemen aan een opleiding. Net als in 2005 werden enkele gebruikers van het pakket uitgenodigd om deel te nemen aan de technische werkgroep om het softwareprogramma een concrete invulling te geven.

Verder bleef heel wat aandacht uitgaan naar een vlotte inzetbaarheid van nieuwe personeelsleden. Ook werd rekening gehouden met de aanbevelingen van de preventieadviseur.

Permanente bewaking van het evaluatiesysteem

De ervaring leerde dat er wat sleet kwam op het evaluatiesysteem. Daarom werd in 2006 het evaluatiesysteem in proefproject herdacht voor een aantal personeelscategorieën. Uiteraard diende een en ander te kaderen in de reglementaire bepalingen terzake.

In een eerste fase werden de functiebeschrijvingen geactualiseerd. Voor de proefgroepen worden jaarlijks vier resultaatgerichte doelstellingen geformuleerd: de vakbekwaamheid, een jaarafpraak in opdracht van het afdelingshoofd, een jaarafpraak in opdracht van de preventieadviseur en een team jaarafpraak of een individuele jaarafpraak. Verder worden de zeven belangrijkste competenties geëvalueerd op basis van het competentiewoordenboek van de Vlaamse overheid. De waarderingen en voorbeeldgedragingen werden specifiek vertaald naar de scheepvaartcontext.

De aanpassing van de evaluatieformulieren is een goede stap in de richting van een objectiever, beter meetbaar en transparanter beoordelingssysteem.



Preventie en welzijn

Het merendeel van de personeelsleden van nv De Scheepvaart werkt in een zeer operationele omgeving. Het risico op arbeidsongevallen is dan ook veel groter dan op een louter administratieve dienst. Daarom doet de vennootschap veel inspanningen om de werkomgeving zo veilig mogelijk te maken.

Mensen kunnen ook pas goed presteren als ze zich goed voelen op hun werkplek. Daarom wordt veel aandacht besteed aan het welzijn van de werknemers. nv De Scheepvaart heeft een goed draaiende sociale dienst, die diverse initiatieven neemt zoals een jaarlijkse sportdag, voorbereidingscursussen op pensioen en dergelijke meer.

Jaarlijkse ongevallenanalyse

Uit de jaarlijkse ongevallenanalyse blijkt dat in 2006 het aantal ongevallen verder is gedaald. In 2006 gebeurde er, volgens de bepalingen van het ARAB, geen enkel ernstig ongeval bij nv De Scheepvaart. De ernstgraad van de arbeidsongevallen (0,53) is nog altijd lager dan die van de openbare besturen (0,65).

Er blijft een duidelijk verband tussen het aantal dienstjaren en het aantal ongevallen. Uitglijden of struikelen met val veroorzaakte de meeste ongevallen.

Met de conclusies van de ongevallenanalyse wordt rekening gehouden in het jaactieplan 2007 en het bijhorende thema: "Met vallen en opstaan".

Jaaractieplan 2006

Het globaal preventieplan 2006-2011 wordt geconcretiseerd in een jaaractieplan. “Veiligheid is er voor elke dag” was het thema voor 2006. Dit thema was vooral toegespitst op het dragen van persoonlijke beschermingsmiddelen.

Het jaaractieplan (JAP) en het globaal preventieplan (GPP) werden zowel aan de hiërarchische lijn als aan de werkvloer voorgesteld na bespreking en goedkeuring in het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk (CPBW).

In het kader van de nieuwe wetgeving omtrent het roken en de invoering van het arbeidsreglement werden acties gepland.

De Interne Dienst Preventie en Bescherming organiseerde een “veiligheidstoer” voor het regiepersoneel. In 2006 zijn alle werkplaatsen door het CPBW geïnspecteerd.

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

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

Welzijn

In 2006 ging de aandacht vooral naar het personeelstevredenheidsonderzoek.

61 % van de personeelsleden liet zijn stem horen door het invullen van de vragenlijst.

nv De Scheepvaart scoorde hiermee iets hoger dan het deelnamepercentage van de Vlaamse overheid (58 %). Over de hele lijn genomen zijn veruit de meeste personeelsleden tevreden met hun werk.

De resultaten van de bevraging gaven informatie over de perceptie van personeelsleden over de sterktes en zwaktes van de organisatie.

Elk personeelslid werd via het personeelsblad “Sleeptouw” op de hoogte gebracht van de resultaten van de bevraging. Dit was de basis voor concrete actieplannen. De belangrijkste aandachtspunten werden aangepakt en zullen systematisch worden opgevolgd. De verdere uitbouw van het project Integrale Organisatie is hier een goed voorbeeld van.

De resultaten van de personeelspeiling zullen ook in de toekomst een belangrijk instrument blijven om de koers van nv De Scheepvaart te evalueren en waar nodig bij te sturen.

De HRM-verantwoordelijke zorgde ook dit jaar voor een onthaaldag van nieuwe personeelsleden, waarbij ook ruime aandacht was voor de arbeidsveiligheid.



Investerings in infrastructuur en in multifunctionaliteit

Met zijn investeringen in infrastructuur en in het multifunctionele karakter van zijn waterwegen geeft nv De Scheepvaart uitvoering aan de operationele doelstellingen van het Vlaamse beleid inzake openbare werken.

De investeringen in 2006 waren in hoofdzaak gericht op:

- de verdere modernisering van het Albertkanaal tot een klasse Vlb-waterweg;
- de stimulatie van het transport via de waterweg met bijzondere aandacht voor de bouw van kaaimuren;
- de automatisering van kunstwerken;
- het planmatig onderhoud van bestaande infrastructuur;
- de waterbeheersing en het multifunctioneel karakter van de waterwegen.

Uitbouw van het Albertkanaal tot klasse Vlb

nv De Scheepvaart bouwt het Albertkanaal verder uit tot een klasse Vlb-waterweg, geschikt voor het varen met alle types van binnenvaartschepen, inclusief vierbaksduwkonvoeien: verbreding van het kanaal zelf, renovatie en vernieuwing van sluizen en herbouw van een aantal bruggen passen in dit streven.

Met de aanpassing van het kanaalvak op het grondgebied van Oelegem, die in 2006 werd voltooid, is thans de verbreding van het Albertkanaal tussen Wijnegem en de grens met Wallonië afgerond.

De laatste fase van de renovatie van de oevers en de verdieping van de dokken van Merksem is in uitvoering waardoor de toegankelijkheid van de dokken in de nabije toekomst kan worden vergroot.

De werken voor de renovatie van de middensluis van Genk werden aangevat en de aanbesteding van het project voor de vervanging van de klepdeuren maakt de weg vrij voor het verhogen van de bedrijfszekerheid van de duwvaartsluizen.

Met de herbouw van bruggen met beperkte doorvaarhoogte en/of doorvaarbreedte worden knelpunten voor de binnenvaart weggewerkt. De nieuwe bruggen krijgen een doorvaarbreedte van minimum 86 m en een doorvaarhoogte van 9,10 m, de Europese norm voor containertransport met vier lagen hoog.

In 2006 werd de laatste hand gelegd aan de herbouw van de brug te Kanne, die op 22 september 2006 werd ingewijd door minister Kris Peeters.

De herbouw van de brug van Vroenhoven werd aanbesteed en het 1ste deelcontract voor de uitvoering van deze werken werd gegund. De werken zelf zullen in het voorjaar 2007 worden aangevat.

De werken voor de herbouw van de brug te Ham zijn in uitvoering.

Het Albertkanaal tussen Wijnegem en Antwerpen vormt met zijn erg beperkte breedte en met bruggen die zelfs te laag zijn voor containervaart met drie lagen een echte bottleneck voor de binnenvaart van en naar de Antwerpse haven. Binnen het Masterplan Antwerpen dient

de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) de herbouw van zeven bruggen in dit kanaalvak uit te voeren in de periode 2007-2015. nv De Scheepvaart zal binnen dezelfde periode instaan voor de verbreding van het kanaal zelf. In 2006 werkten BAM en nv De Scheepvaart samen aan de structuur van hun samenwerking en kreeg het ontwerp van een aantal bruggen vorm. De planning van BAM voorziet de aanvang van de werken voor de herbouw van de Noorderlaanbrug in de tweede helft van 2007.

Bouw van kaaimuren als stimulans voor de binnenvaart

Met tal van bedrijven sloot nv De Scheepvaart overeenkomsten af in het kader van de publiek-private samenwerking voor het bouwen van kaaimuren, waarbij nv De Scheepvaart 80 % van de financiering voor zijn rekening neemt en de onderneming de overige 20 %. De onderneming gaat anderzijds een engagement aan voor het gebruik van de binnenvaart als transportmodus.

In 2006 besteedde nv De Scheepvaart de volgende kaaimuurprojecten aan:

- kaaimuur t.b.v. ESP langs het Albertkanaal te Geel;
- kaaimuur t.b.v. IOK langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten te Beerse;
- kaaimuur t.b.v. Vangansewinkel langs het Albertkanaal te Zolder.

Volgende kaaimuurprojecten waren eind 2006 in uitvoering:

- kaaimuur t.b.v. Groep Gheys langs het kanaal Dessel-Kwaadmechelen te Mol;
- kaaimuur t.b.v. IOK langs het Albertkanaal te Geel;
- kaaimuur t.b.v. Umicore langs het kanaal Bocholt-Herentals te Olen;
- kaaimuur t.b.v. EBR langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten te Rijkevorsel;
- kaaimuur t.b.v. Vandenbosch langs het Albertkanaal te Oelegem.

Automatisering van kunstwerken

Een aantal investeringen inzake automatisering van de bediening van kunstwerken op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten hebben tot doel de scheepvaart op dit kanaal vlotter en veiliger te laten verlopen. Het project voor de centrale bediening van 10 ophaalbruggen en 1 sluis vanaf één centrale bedieningspost in Rijkevorsel bevindt zich in de fase van ombouw van de bedieningsmechanismen van de bruggen. Met medewerking van de Vlaamse Bouwmeester werd ook de procedure voor het aanduiden van een ontwerper voor het bedieningsgebouw opgestart. De opdracht voor het mechaniseren van de bediening van de sluisen op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten werd toegewezen en is in uitvoering.

Planmatig onderhoud van infrastructuur

Binnen zijn organisatie beschikt nv De Scheepvaart over een centrale onderhoudsdienst die het mogelijk maakt tal van onderzoeks- en onderhoudsopdrachten snel en efficiënt in eigen regie uit te voeren. Voor vernieuwingswerken aan de infrastructuur of voor gespecialiseerde onderhoudswerken wordt beroep gedaan op uitvoering door derden.

De centrale onderhoudsdienst

De voornaamste taak van de onderhoudsdiensten bestaat erin ervoor te zorgen dat scheepvaartonderbrekingen tot een absoluut minimum beperkt worden. Kritieke punten aan de kunstwerken worden systematisch geïnspecteerd en het nodige preventieve onderhoud wordt uitgevoerd.

Het onderhoudspersoneel is flexibel ingesteld en kan dag en nacht en bij eender welke weersomstandigheden ingezet worden om defecten zo vlug mogelijk op te lossen.

De dienst Vaartuigen beschikt over een hoogtechnologische peilboot die toelaat de onderwaterbodem nauwkeurig in kaart te brengen en



zo de diepgang van de kanalen te vrijwaren. Het voorbije jaar werd de onderwaterbodem van het Albertkanaal tussen Kanne en Lanaken en tussen Genk en Ham over de volledige breedte ingemeten. Voor- en napeilingen zijn uitgevoerd bij de bouw van nieuwe kaaimuren. Voor het uitvoeren van bestortingswerken op het kanaal Dessel-Kwaadmechelen werden de oevers in ophoging ingemeten. Aan de sluiscomplexen op het Albertkanaal werden metingen uitgevoerd voor nivelleringswerken.

De Elektromechanische dienst zorgt voor het dagdagelijkse onderhoud van de elektromechanische installaties op de kunstwerken, en geeft logistieke ondersteuning aan de centrale onderhoudsregie.

De Centrale Regie heeft in 2006 onder meer de volgende onderhoudswerken uitgevoerd:

Op het Albertkanaal:

- droogzetten van de duwvaartsluis van Olen; vervangen en aanschaven van de sluitbalken aan de onderdeuren, vervangen van de trekstang van de klepdeur en revisie van de opwaartse en afwaartse klokverlaten;

- droogzetten van de 16 m-sluisen te Wijnegem, Hasselt, Diepenbeek en Genk voor het uitvoeren van moderniseringswerken door aannemers;
- onderhoudswerken aan de kaaimuren op het Albertkanaal o.a. in de voormalige kolenhavens te Lummen en Zolder;
- herstellingswerken aan bruggen in uitvoering van de inspectieverlagen van het bruggenonderzoek;
- herstellen van taludplaten, kopbalken en reetrappen;
- plaatsen en herstellen van een 10-tal meerpalen op diverse plaatsen;
- herstellen van vlottende bolders op de sluiscomplexen.

Op de Kempense kanalen:

- een volledige revisie van het veiligheidshoofd te Ravels op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten, inclusief een volledige renovatie van het platform; plaatsen van nieuwe deuren;
- revisie en onderhoud van de oude sluis nr. 3 te Mol op het kanaal Bocholt-Herentals;
- revisie en onderhoud van de afwaartse steiger aan sluis nr. 2 te Mol op het kanaal Bocholt-Herentals;



TAMARIS

TAMARIS

WINDECK

MARIA-FARAGUNA



MA

- herstellingswerken aan bruggen in uitvoering van de inspectiever- slagen van het bruggenonderzoek;
- herstellen van betonnen taludplaten en kopbalken op langs het kanaal Dessel-Kwaadmechelen;
- plaatsen van nieuwe houten vloeren op 5 ophaalbruggen en de Baileybrug te Geel-Larum;
- herstellingswerken aan oeververdediging.

Vernieuwing van infrastructuur en onderhoud door derden

In 2006 werd de herbouw van de volgende bruggen over de Zuid- Willemsvaart aanbesteed:

- de brug van Beek (Bree);
- de ophaalbrug aan sluis nr. 18 te Bocholt.

Op verschillende locaties werden renovatiewerken aan oevers en kaai- muren uitbesteed aan gespecialiseerde aannemers.

Verder werden herstellingswerken uitgevoerd aan jaagpaden en aan verschillende bruggen.

In 2006 werd tevens een opdracht uitgeschreven voor het schilderen van de leuning en de verlichtingspalen op verschillende bruggen van nv De Scheepvaart.

Het programma voor de preventieve herstelling en het onderhoud van de betonnen en stalen damplanken werd voortgezet, en een opdracht voor dringende interventies bij stabiliteitsproblemen van kaaimuren en oeververdedigingen werd toegewezen.

Investerings in waterbeheersing en in het multifunctioneel karakter van de waterwegen

Ecologische investeringen

In samenwerking met de Vlaamse milieudirectie werd een 2de fase voor de bouw van fauna-uitstapplaatsen langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten aanbesteed, terwijl de werken voor de eerste fase in uitvoering zijn gegaan.

Waterbeheersingswerken

In 2006 werd er m.b.t. de Gemeenschappelijke Maas gewerkt aan:

- de renovatie van de dijken te Maaseik;
- de onteigening van de woningen van Lecocq en Penders in het winterbed;
- het verder aanbrengen van infrastructuur: hectometerpalen langs de zomeroevers en op de winterdijken, peilposten voor online monitoring van de waterstanden op de Maas;
- een landbouweffectenstudie voor de zuidelijke sector;
- de verbreding van de winterdijk te Negenoord;
- overleg met Nederland over de realisatie van de Vlaamse Boertienlocaties.

nv De Scheepvaart beschikt al bijna 20 jaar over een hydrologisch meetnet dat bestaat uit meer dan 30 peilmeters die toelaten het waterpeil in de verschillende kanaalpanden continu te meten. Verder wordt op 2 locaties continu het debiet opgemeten. De meetgegevens worden online doorgeseind naar de centrale hydrologische databank in het directiegebouw te Hasselt en vormen de basisinformatie voor het operationeel peil- en waterbeheer van de beheerde waterwegen. Om tegemoet te komen aan de vereisten van een efficiënt en nauwkeurig waterbeheer was het meetnet evenwel aan vernieuwing en uitbreiding toe.

In 2006 heeft de vennootschap de opdracht toegewezen voor de volledige modernisering van het hydrologisch meetnet, de communicatielijnen en de centrale databank. Het meetnet zal worden uitgebreid met 10 nieuwe debietmeters en enkele zout- en temperatuursondes.

In het najaar 2006 werd gestart met het oppompen van grondwater langs het Albertkanaal in Grobbendonk waardoor de wateroverlast als gevolg van kwelwater kon worden ingeperkt. Op basis van de resultaten van de grondwaterpompings zal nagegaan worden welke structurele oplossing aan het probleem kan worden gegeven.



WES SEM

Mod. 360 W TEREX
FUCHS

WES SEM

GIPST

GIPST

Integraal Waterbeleid

Het decreet betreffende het integraal waterbeleid van 18 juli 2003 creëerde het juridisch en organisatorisch kader voor het integraal waterbeleid in Vlaanderen. Het decreet legde verder ook de doelstellingen en de beginselen van het integraal waterbeleid vast waarbij de multifunctionaliteit van watersystemen sterk werd benadrukt.

In uitvoering van het decreet keurde de Vlaamse Regering op 9 september 2005 een eerste uitvoeringsbesluit goed, dat de watersystemen binnen het Vlaamse Gewest geografisch afbakende in stroomgebieden, bekkens en deelbekkens. Verder voorzag het besluit in de formele oprichting van de overlegstructuren op verschillende niveaus: bekkenbestuur, bekkensecretariaat en bekkenraad, waterschappen.

nv De Scheepvaart is binnen zijn beheergebied een belangrijke speler op het vlak van integraal waterbeleid en koos ervoor om binnen de verschillende overlegstructuren zijn rol ten volle te spelen. Zo zal nv De Scheepvaart het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken vertegenwoordigen in de bekkenbesturen van het Benedenschelde-, Nete-, Demer- en Maasbekken. De vennootschap is ook vertegenwoordigd in 12 waterschappen die het bestuurlijk orgaan vormen van de deelbekkens die binnen de verschillende bekkens werden afgebakend.

nv De Scheepvaart levert bovendien de bekkencoördinator van het Maasbekken en verzorgt het bekkensecretariaat van dit bekken. De vennootschap heeft via de overlegstructuren actief meegewerkt aan

de opmaak van de bekkenbeheer- en deelbekkenbeheerplannen, waarin afstemming wordt gezocht tussen de projecten en initiatieven van de verschillende waterweg- en waterloopbeheerders.

Sinds 22 november 2006 zijn de bekkenbeheerplannen in openbaar onderzoek gesteld voor een periode van een half jaar. nv De Scheepvaart nam actief deel aan de inspraakavonden, waarop deze plannen aan de bevolking werden toegelicht. Op die manier werkt de vennootschap verder aan het vergroten van de maatschappelijke acceptatie van de plannen en haar eigen projecten en initiatieven.

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2006 het uitvoeringsbesluit betreffende de watertoets goed en beoogt hiermee een objectieve en uniforme toepassing van de watertoets door de verschillende betrokken waterwegbeheerders. nv De Scheepvaart neemt hierin zijn rol als adviesverlener ten volle op. Enerzijds trad de vennootschap in 2006 op als adviesverlener voor meer dan 70 vergunningsaanvragen, en anderzijds werd aan alle projecten van de vennootschap een 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 voeding van hun kanalen ingeval van periodes met lage Maasafvoeren. Onderzoek naar de waterbehoeften van de waterwegen van nv De Scheepvaart heeft aangetoond dat pompinstallaties op de 6 sluizencomplexen van het Albertkanaal noodzakelijk zullen zijn om in de toekomst aan de bepalingen van het Maasafvoeroverdrag te kunnen voldoen en in het bijzonder om de scheepvaart op het Albertkanaal niet in het gedrang te brengen.

Aangezien er bovendien naar Vlaamse normen een behoorlijk potentieel is om hernieuwbare energie uit waterkracht te produceren wenst nv De Scheepvaart dit potentieel effectief te benutten om op die manier eveneens bij te dragen tot het realiseren van de Vlaamse doelstellingen m.b.t. de productie van duurzame energie op basis van hernieuwbare energiebronnen.

Een multidisciplinaire werkgroep stelde in 2006 een startnota voor het project op, waarin alle relevante informatie werd opgenomen. In 2007 zal een milieueffectrapport worden opgesteld waarin de effecten van het project op het watersysteem in beeld worden gebracht en remediërende maatregelen worden uitgewerkt.

Integraal Monitoringplan Gemeenschappelijke Maas

nv De Scheepvaart beheert samen met Rijkswaterstaat directie Limburg de Gemeenschappelijke Maas. Beide organisaties stemmen hun beheer optimaal op elkaar af zodat een duurzaam watersysteem ontstaat met hoge recreatieve en ecologische waarde. Met de opmaak van een integraal monitoringplan werd hiertoe in 2006 een belangrijke bijkomende stap gezet.

In dit plan, dat op initiatief van nv De Scheepvaart en Rijkswaterstaat en in samenwerking met een 10-tal andere organisaties uit Vlaanderen

en Nederland werd opgesteld, worden voor de thema's waterkwantiteit, morfologie, waterkwaliteit en ecologie meer dan 50 acties gedefinieerd om te komen tot optimaal geïntegreerde gezamenlijke meetnetten en een gezamenlijk gebruik van gegevens. De uitvoering van de acties is intussen opgestart.

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 minister Kris Peeters de opdracht om het overlegplatform te installeren.

Op 17 februari 2006 werd het overlegplatform officieel geïnstalleerd door de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur.

Het overlegplatform bestaat uit een kernteam, een subteam kustjachthavens, een subteam binnenvaartwegen met vertegenwoordigers van de waterwegbeheerders, Toerisme Vlaanderen, BLOSO, Promotie Binnenvaart Vlaanderen, Westtoer en Nautiv. nv De Scheepvaart maakt deel uit van het kernteam en het subteam binnenvaartwegen.

De algemene doelstellingen van het overlegplatform zijn in het bijzonder:

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

Concreet dient het overlegplatform te fungeren als overleg- en informatieorgaan, heeft het initiatiefrecht in de beleidsontwikkeling en kan het early-warningsignalen opvangen en kanaliseren.



Het kernteam en de subteams hebben intussen vijfmaal vergaderd waarbij een lijst van acties werd opgesteld die het recreatief en toeristisch gebruik van de waterwegen in Vlaanderen verder zullen bevorderen. Concreet gaat het, voor wat de waterwegen van nv De Scheepvaart betreft, om volgende acties die vanaf 2007 zullen worden uitgevoerd:

- de verbetering van de aanlegmogelijkheden voor de pleziervaart in sluizen en van de wachtinfrastuctuur voor de pleziervaart aan sluizen en beweegbare bruggen;
- milieuvorzieningen voor de pleziervaart;
- de aanleg van voorziening voor andere watersporters dan de toervaart, zoals opstapplaatsen voor kano en kajak.



Grondbeheer bij nv De scheepvaart

Met het voeren van een actief grondbeheer, gericht op het aantrekken van watergebonden bedrijven, geeft nv De Scheepvaart uitvoering aan haar maatschappelijke doelstelling, met name het aantrekken van trafileken voor de binnenvaart.

Overzicht van hoeveelheid beheerde gronden

nv De Scheepvaart is verantwoordelijk voor het beheer en de exploitatie van ongeveer 3 750 ha terreinen, gelegen in de onmiddellijke omgeving van de waterwegen in de provincies Antwerpen en Limburg.

Bestemming van deze terreinen:

- industrie- en kmo-gronden: ongeveer 875 ha;
- reserve-industriegebied en ontginning/opspuitingsgebied: ongeveer 230 ha;
- natuur: ongeveer 1 400 ha;
- landbouw: ongeveer 930 ha;
- woon- en woonuitbreidingszones: ongeveer 200 ha;
- diverse bestemmingen: ongeveer 115 ha.

Actief grondbeheer

1. Zinvolle aanwending van grondpercelen

In 2006 werden 17 aanvragen voor verkoop van restpercelen behandeld. Daarnaast werden door de vennootschap 9 dossiers uitgewerkt voor ruiling van gronden. Restpercelen of niet-watergebonden gronden worden gevaloriseerd om watergebonden terreinen te verwerven. De totale oppervlakte van deze niet-watergebonden percelen, waarvoor verkoopdossiers werden uitgewerkt, bedraagt 45 415 m².

Tevens werd een overeenkomst uitgewerkt voor de overdracht van de antitankgracht van nv De Scheepvaart naar de afdeling Water (thans Vlaamse Milieumaatschappij). De antitankgracht is een kunstmatige waterloop die een grote kwartcirkel vormt (van noord naar oost) rond de stad Antwerpen. De gracht werd in 1939 aangelegd uit militair oogpunt. Na W.O.II werd de gracht overgelaten aan de natuur. De antitankgracht is door de jaren geëvolueerd naar een groot natuurverbindingsgebied. Op 18 december verleende de Vlaamse minister van Financiën en Begroting zijn akkoord voor de vastlegging van de aankoopsom.

2. Maatregelen in het kader van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA)

In september 2003 werd het eindrapport “Nadere uitwerking Economisch Netwerk Albertkanaal” afgeleverd. Dit rapport werd opgesteld in opdracht van de afdeling Ruimtelijke Planning 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 als begeleider van de uitvoering van deze opdracht.

Tijdens de zitting van 15 oktober 2003 besliste de raad van bestuur dat nv De Scheepvaart wil participeren bij de concreet uit te voeren ENA-acties.

Op 23 april 2004 nam de Vlaamse Regering op basis van het eindrapport een aantal beslissingen met betrekking tot de nadere uitwerking van het ENA en besliste ze welke concrete stappen dienden te worden gezet:

- 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.

Op 24 januari 2005 werd, onder het voorzitterschap van de afdeling Ruimtelijke Planning, de eerste startvergadering van het coördinatieplatform-ENA gehouden, waarin ook nv De Scheepvaart zetelt. In dit coördinatieplatform worden de projectfiches opgevolgd van de diverse

acties die in het kader van de uitvoering van de beslissing van de Vlaamse Regering lopen.

nv De Scheepvaart heeft zich voor diverse projecten als trekker opgegeven om concreet invulling te kunnen geven aan de doelstellingen van het ENA.

Zo werden in 2006 door De Scheepvaart stappen gezet tot het uitvoeren van de volgende studies:

- passende beoordeling voor het gebied Genk Zuid-Oost;
- herstructurering voor het bedrijventerrein insteek van Lummen;
- onderzoek naar afbakening terrein Zolder – Lummen-Zuid
- aanzet tot bestek voor de inrichting van bedrijventerrein Beverdonk te Grobbendonk;
- leveren van input aan de afdeling Ruimtelijke Planning voor de terreinen Herentals, Heirenbroek, Lanaken (Sappi) en Genk Zuid-West.

3. Samenwerkingsverbanden en participaties

Het samenwerkingsverband dat in juni 2004 ondertekend werd met de gemeenten Beringen, Tessenderlo en Ham over de ontsluiting en het watergebonden aspect van bedrijventerreinen langs het Albertkanaal, kende een vlotte opvolging in 2006. Tijdens verscheidene samenkomsten werden thema's als bedrijventerreinmanagement, onbenutte industriegronden, nieuwe vestigingen e.d. besproken.

De onderhandelingen met LRM en Mobility Center Genk-Zuid om te komen tot de oprichting van een multimodaal logistiek platform, leidden tot een definitieve samenwerkingsovereenkomst, goedgekeurd door de raad van bestuur op 13 december 2006.

Via een besluit van de Vlaamse Regering werd 25 ha gewestgrond op het terrein van Genk-Zuid in eigendom van nv De Scheepvaart gebracht. Als startkapitaal voor de oprichting van het Mobility Centre Genk-Zuid, doet nv De Scheepvaart hiervan een inbreng van 6,5 ha bedrijfsgronden in de nieuwe maatschappij.

4. Diverse acties

4.1. Bouwrijp maken en ontsluiten van watergebonden gronden

nv De Scheepvaart nam diverse initiatieven voor het bouwrijp maken en ontsluiten van watergebonden gronden:

- voor het industrieterrein Hezemeerheide langs het Albertkanaal in Meerhout-Geel werd aan een studie bureau de opdracht gegeven voor de studie en opmaak van de bouwaanvraag van de ontsluitingsweg;
- op het bedrijventerrein Genk-Zuid werden boskappingen aangevraagd teneinde het terrein bouwklaar te krijgen voor het Mobility Center-project.

4.2. Afsluiten van verkoop- en huurovereenkomsten voor gronden

Met volgende bedrijven werd een concessieovereenkomst afgesloten:

- NV Maasland Groefuitbating te Zutendaal
- NV Bosatec te Genk
- BVBA Bruco te Schoten
- Groep Heylen te Grobbendonk (princiële toezegging)
- Kerkstoel 2000+ te Grobbendonk (princiële toezegging)
- BVBA Ludiso te Bilzen
- BVBA Kuysten Sportboats te Hasselt
- BV Bouwinvest BPF te Lanaken

5. Gebruik van GIS

In 2006 werd het nieuwe GIS (Geografisch Informatie Systeem) van de vennootschap in gebruik genomen. Voor de diverse afdelingen die binding hebben met geografisch gerelateerde informatie, werden specifieke informatielagen uitgewerkt. De personeelsleden kregen hiertoe een degelijke opleiding.

Ter ondersteuning voor de uitoefening van de voorkeuren werd er een definitie uitgewerkt om in het GIS de watergebonden gebieden te visualiseren. Dit moet toelaten om snel te kunnen antwoorden op vragen van notariaten of een bepaald terrein in aanmerking komt als

gebied waarop een voorkeurenrecht door nv De Scheepvaart van toepassing is.

Bruggenbeheer

Inspectie en onderhoud van de bruggen over de kanalen vormen een belangrijke opdracht voor nv De Scheepvaart. De vennootschap is verantwoordelijk voor het beheer van 168 bruggen (ook kunstwerken genaamd), waarvan er 66 in gemengd beheer zijn: de bovenbouw van deze kunstwerken wordt beheerd door het Agentschap Infrastructuur, de onderbouw door nv De Scheepvaart.

Het doel van het beheer van de kunstwerken, door periodieke inspecties en onderhoudswerkzaamheden omvat volgende zaken:

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

In 2006 inspecteerde nv De Scheepvaart 47 bruggen. De resultaten van de inspecties vonden hun weerslag in de inspectieverslagen met aanbevelingen voor beheers- en onderhoudswerken. Een groot deel van deze werken wordt toevertrouwd aan de eigen onderhoudsdiensten; grotere en meer gespecialiseerde onderhoudswerken worden uitgevoerd door aannemers. Het gaat hierbij om het vervangen van waterdichtingslagen, wegdekken, uitzetvoegen en schilderwerken aan metalen brugonderdelen.

Milieubeheer

De binnenvaart is de meest milieuvriendelijke vervoersmodus. nv De Scheepvaart wil het milieuvriendelijk karakter van de waterweg versterken en uitbreiden en besteedt dan ook veel aandacht aan de zorg voor milieu en natuur. Binnen de vennootschap coördineert de milieucel alle acties rond milieubeheer, milieuzorg en natuurbeheer.

De milieucel voert diverse opdrachten uit gerelateerd aan de wetgeving en de reglementering over het milieubeheer en natuurbehoud én opdrachten welke specifiek van toepassing zijn op de exploitatie van de kanalen.

nv De Scheepvaart neemt deel aan het project 'Milieuzorg in de Vlaamse Overheid'. In uitvoering hiervan worden jaarlijks door de milieucel een aantal acties ondernomen rond het centraal vastgelegde jaarthema Milieuzorg. In 2006 stonden, net als in 2005, de thema's 'Energie' en 'Mobiliteit' in de kijker.

Ten slotte heeft de milieucel ook een adviserende en rapporterende rol op het vlak van milieureglementering, milieuzorg en natuurbehoud naar de personeelsleden van nv De Scheepvaart, naar andere overheidsinstellingen en naar de burger toe.

Brede waaier van opdrachten

Een greep uit de talrijke opdrachten uitgevoerd in 2006 zijn:

- Opvolgen van de duivenbestrijding onder de bruggen in beheer bij nv De Scheepvaart.
- Opvolgen van de afwerking en grondwatermonitoring van het monostort voor baggerspecie te Zandvliet.
- Opvolgen van de grondwatermonitoring op de gesaneerde terreinen van de oude zinkfabriek te Dilsen-Stokkem.
- Opvolgen van de sanerings- en grondwatermonitoring op het terrein van Grab nv, in faling, te Grobbendonk.
- Aanbesteden van de opdracht maaiwerken langs alle kanalen in beheer bij nv De Scheepvaart, in uitvoering van de goedgekeurde bermbeheersplannen. Hierbij staan volgende aspecten centraal: maadata aangepast aan de vegetatie, onmiddellijke ruiming van het maaisel, verplichte compostering van het maaisel en verbod op gebruik van pesticiden.
- Opvolgen van opdrachten voor bodemonderzoeken, bodemsaneringsprojecten, onderzoeken van de kwaliteit van baggerspecie en uit te graven bodem. Voor de uitvoering van deze milieuhygiënische onderzoeken heeft nv De Scheepvaart een contract met een erkend bodemsaneringsdeskundige afgesloten.
- Coördineren van de campagne 'Fiets naar Kyoto'. Ook dit jaar droegen weer heel wat personeelsleden hun steentje bij door met de fiets naar het werk te komen.



Stolt Main



Stolt Main



CALCIT III
Maastricht

Trafiek goederenvervoer pleziervaart

1. Goederenvervoer

Ondanks een zwakke economische herneming en een sterke bouwmarkt, maar zonder belangrijke nieuwe, grote infrastructuurwerken zoals de HST of de Antwerpse Ring enerzijds, en de aangehouden inkrimping van de activiteiten in de Luikse staalbedrijven anderzijds, kan nv De Scheepvaart voor het jaar 2006 positieve trafiekcijfers voorleggen.

De vervoerde tonnage op het traditionele waterwegennet van onze vennootschap nam in het verslagjaar toe met 890 470 ton of 2,35 % en bereikte een totaal van 38 781 224 ton. Belangrijke trafiekwinsten werden geboekt bij in de (kleine) productgroep landbouw, voedingswaren en veevoeders (+ 17 %), metaalproducten (+ 38 %) en het transport van containers, waar het aantal op onze waterwegen behandelde TEU's andermaal steeg met 5,1 %.

Anderzijds namen ook de lossingen (+ 3,3 %) langs de kanaaloevers toe.

Door 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 0,13 % of 4 miljoen tonkilometer tot 2 889 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.

Voorop langere termijn wordt op de kanalen van de vennootschap een sterke groeitendens in de trafiek waargenomen. In een periode van 13 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 64,7 % in vervoerde tonnage en zelfs 83,3 % in tonkilometer.

Ook op de Schelde-Rijnverbinding, die sinds medio 2004 tot ons territorium behoort, blijven de trafieken fors toenemen. In 2006 werd hier een overslagvolume gerealiseerd van 69,6 miljoen ton, hetzij 3,8 % meer dan in het vorige jaar. De vervoersprestaties beliepen 361,8 miljoen tonkilometer. Sinds 1993 zijn de trafieken op deze waterweg toegenomen met 40,8 %.

De invoer vanuit Nederland beslaat bijna 58 %. De voornaamste vervoerde producten bestaan uit containers, petroleumproducten en nijverheidsproducten.

A. Het Albertkanaal en de Kempense kanalen

Globale evolutie van de trafiek

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

Het verschil van de trafiekgroei in tonnage en tonkilometer wordt verklaard door de toename van de gemiddeld afgelegde reisweg op het net van nv De Scheepvaart tot 74,50 kilometer. Tot voor enkele jaren nam deze gemiddelde trajectafstand toe als gevolg van 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 2006 beliep de goederenoverslag er bijna 37,9 miljoen ton, hetzij 1,2 miljoen ton meer dan vorig jaar. Dit komt overeen met 97,6 % van de verwezenlijkte trafiek op het net van de Dienst. Uitgedrukt in tonkilometer bereikten de vervoersprestaties op deze waterweg 2 756 miljoen tonkilometer (0,4 % meer dan vorig jaar) of 95,4 % van de globale overslag.

Sectoriële evolutie

x 1.000 ton	1977	1987	1997	2004	2005	2006
Delfstoffen	10.941	9.573	11.186	15.382	14.913	15.037
Vaste brandstoffen	2.639	1.520	2.815	4.582	4.069	3.836
Petroleumproducten	3.366	3.345	4.378	4.864	5.020	5.054
Ertsen en metalen	3.369	3.390	3.723	5.181	4.273	4.690
Nijverheidsproducten	932	2.361	2.205	2.976	2.893	2.969
Meststoffen	1.726	1.662	2.031	2.475	2.488	2.541
Landbouw & allerhande	2.292	2.234	1.402	3.827	4.235	4.656
Totaal	25.265	24.085	27.741	39.287	37.891	38.781

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 2005: 38,8 %) 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. In 2006 werden in het stroomgebied van nv De Scheepvaart geen nieuwe belangrijke projecten opgestart.

De daling van het vervoer van vaste brandstoffen werd hierboven al toegeschreven aan het uit productie nemen van één hoogoven bij Arcelor. De globale trafiekwinst met 420 000 ton in de groep ertsen en metalen camoufleert de inkrimping van de ertsenoverslag: deze wordt immers meer dan gecompenseerd door een sterke groei van het vervoer van metaalproducten.

In de samengestelde productgroep landbouwproducten, veevoeders en allerhande goederen werd een trafiekwinst van 421 000 ton of 9,9 % geboekt. Deze aangroei is deels te danken aan een aangroei van het vervoer van landbouwproducten, voedingswaren en veevoeders (+ 267 800 ton of + 17 %), maar ook 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 322 648 TEU's in 2006. De met geladen containers vervoerde tonnage bedroeg tijdens het verslagjaar 2 470 000 ton, of 6,4 % 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 2006: jaarevolutie

x 1000 ton	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
Delfstoffen	1.008	946	1.331	1.311	1.407	1.521	912	1.414	1.410	1.426	1.329	1.023
Vaste brandstoffen	373	339	329	302	373	272	243	363	309	286	316	333
Petroleumproducten	416	476	540	394	333	361	341	354	413	509	485	432
Ertsen en metalen	382	342	412	380	427	392	402	369	444	408	427	305
Nijverheidsproducten	290	266	249	210	245	284	219	247	224	255	244	234
Meststoffen	133	193	271	246	218	221	210	155	198	224	263	208
Landbouw & allerhande	377	363	398	366	398	403	387	380	400	396	385	403
Totaal	2.980	2.925	3.529	3.208	3.402	3.453	2.714	3.282	3.399	3.504	3.449	2.938

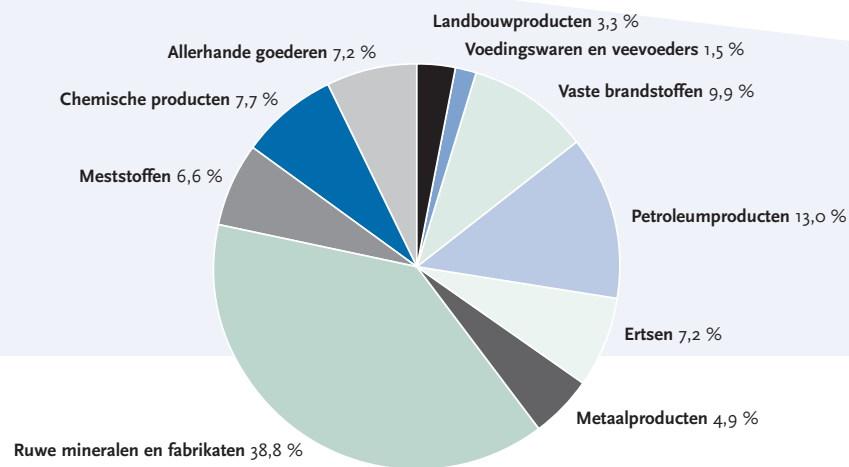
Het globale overslagvolume van 2006 (38 781 224 ton), werd in de loop van het jaar zeer gelijkmatig opgebouwd. Het kalenderjaar begon vrij zwak met relatief lage trafiekcijfers, maar trok vanaf maart aan. Nadien werden nog hoge overslagvolumes geboekt in mei en juni. Hetzelfde geldt voor de periode september - november wanneer de maandprestaties opliepen tot gemiddeld meer dan 3 450 000 ton.

Een doorslaggevende factor in deze jaarevolutie vormt het vervoer van bouwmaterialen en delfstoffen. Tijdens dit verslagjaar was de klassieke inzinking in de trafiek tijdens het (bouw-)verlof zeer diep en leidde tot een omzetvermindering met 600 000 ton ten opzichte van de recordmaand juni. Anderzijds werden in deze productgroep nadien behoorlijke omzetvolumes gerealiseerd in de maanden mei, augustus, september en oktober.

Opmerkelijk is tevens de aangroei van de trafiek van ertsen en metalen, die tijdens het najaar werd opgetekend. Deze overslag bereikte hiermee opnieuw het peil van voor de hoogoven in Luik werd stilgelegd.

Ondanks de grote diversiteit aan producten die over de waterwegen van nv De Scheepvaart getransporteerd worden, heeft de goederen-

Vervoerde tonnage in 2006: goederenklassen



overslag 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. Met de inkrimping van de Luikse staalnijverheid, daalt evenwel het belang van de trafieken van steenkolen en ertsen. 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 2006 passeerde aan het Antwerpse Straatsburgdok 32,9 miljoen ton; in Kanne (Riemst) is dit volume al afgenomen tot 19,9 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 2006 nam de geladen tonnage af met 0,9 %, terwijl de lossingen in volume stegen met 3,3 %. Het toenemend belang van de ladingen en lossingen langs het Albertkanaal is niet enkel relatief (ten gevolge van het wegvallen van belangrijke transittrafieken naar Luik), maar ook in absolute termen een feit. De ingebruikname van diverse nieuwe betoelagde kaaimuren heeft een wezenlijke toename van de globale trafiek meegebracht.

De doorvaart besloeg in het verslagjaar 15,4 miljoen ton of 39,8 % van de vervoerde tonnage. Dit betekent een status quo in vergelijking met 2005, toen in het midden van het jaar een hoogoven bij Arcelor in Luik aan de basis van belangrijke trafiekverliezen van steenkool en ertsen in opvaart lag. Opmerkelijk is evenwel dat ook het transitverkeer in afvaart (Kanne-Antwerpen) blijft afnemen (in 2006 – 3,3 %).

Aantal schepen / gemiddelde lading

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

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 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.

In het trafiekvolume van 2006 konden de grote schepen (+ 800 ton)

	1977	1987	1997	2004	2005	2006
Aantal schepen	46.504	33.773	33.240	35.865	36.747	36.707
Gemiddelde lading	543 T	713 T	835 T	1.095 T	1.031 T	1.057 T

niettemin hun groot marktaandeel bestendigen en zelfs enigszins uitbreiden. Het aantal geladen grote schepen steeg met 3,3 % tot 25 815 eenheden, terwijl hun gemiddelde lading opnieuw opliep tot 1 309 ton. Grote schepen werden ingezet voor het transport van ongeveer 33,8 miljoen ton of 87 % van het globale overslagvolume.

Na een uitzonderlijke daling in 2005 kende de duwvaart op het Albertkanaal in 2006 een licht herstel alhoewel het aantal waargenomen duweenheden nog afnam met 8,8 % tot 4 834 konvooien. Terwijl hun overslagvolume stabiliseerde op 10,5 miljoen ton, namen de gerealiseerde tonkilometers toe met 1,4 %. Het aandeel van de duwvaart in de globale vervoersprestaties bij onze vennootschap blijft hierdoor status quo op bijna 30 %.

Het zeevaartverkeer met kustvaarders werd op het kanalenet van nv De Scheepvaart sinds verschillende jaren gekenmerkt door een dalende trend. Hun aantal viel in 2005 verder terug tot 313 coasters (-13,6 %), terwijl hun vervoerde tonnage afnam met 15,4 % tot 449 986 ton. Het jaar 2006 bracht hierin niet echt verbetering met een toename – voor beide parameters – met slechts 5 %.

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

In 2006 werd op deze waterweg een overslagtoename gerealiseerd met 2,6 miljoen ton wat overeenkomt met een stijging met 3,8 %. De gemiddelde overslaggroei sinds 1993 bedraagt 3,14 %.

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 2006 volgend overzicht worden gegeven. Belangrijk hierbij is ook de richting van de trafiek: de import en export loopt

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

PRODUCTGROEP	TON INVOER	TON UITVOER	TON TOTAAL	%
Landbouwproducten	740.946	377.461	1.118.407	1,61
Voedingswaren en veevoeders	677.281	510.146	1.187.427	1,71
Vaste brandstoffen	1.974.412	2.869.819	4.844.231	6,96
Petroleumproducten	8.743.800	8.088.770	16.832.570	24,20
Ertsen	2.293.425	656.384	2.949.809	4,24
Metaalproducten	3.148.075	1.489.299	4.637.374	6,66
Bouwmaterialen	5.972.833	2.192.713	8.165.546	11,74
Meststoffen	710.219	574.767	1.284.986	1,85
Nijverheidsproducten	4.464.085	6.288.681	10.752.766	15,46
Allerhande goederen	11.344.336	6.450.916	17.795.252	25,58
Totaal	40.069.412	29.498.956	69.568.368	100,00

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.

Ten slotte moet ook gewezen worden op de omvangrijke invoer van bouwmaterialen, die samen met de uitvoervolumes 11,74 % 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 2006 werden op deze waterweg 82 693 schepen geteld, waarvan

52 456 geladen en 30 237 ledige. Ten opzichte van het jaar 2005 werd een lichte daling van het aantal ledige schepen genoteerd.

De gemiddelde lading van een schip bedroeg in 2006 1 326 ton.

Over de langere termijn (14 jaar) beschouwd is het aantal scheepsbewegingen op de Schelde-Rijnverbinding met bijna 15 % gestegen. Sinds 2003 is dit aantal echter eerder stabiel.

2. Pleziervaart

Evolutie van de pleziervaart

Kanalen doen onmiddellijk aan het vervoer van goederen denken. Maar de kanalen hebben ook nog andere functies: er is de recreatieve functie, de natuurfunctie en het voorzien in water voor industrie, natuur en landbouw.

Binnen de recreatieve functie neemt de pleziervaart een steeds belangrijker plaats in. De voorbije jaren werden aanzienlijke investeringen gedaan in de recreatieve infrastructuur, bijvoorbeeld in de aanleg en uitbreiding van jacht- en passantenhavens. Verscheidene projecten werden gerealiseerd met Europese steun.

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 en op het kanaal Briegden-Neerharen op zon- en feestdagen te bedienen.

In het kader van een grensoverschrijdende bedieningsregeling op de Zuid-Willemsvaart worden de sluisen te Bocholt en te Lozen eveneens voor de pleziervaart in deze periode op zon- en feestdagen bediend.

De statistieken geven een belangrijke toename van het aantal doorvaarten op alle kanalen aan.

Kanaal Bochoolt-Herentals

Aantal doorvaarten van pleziervaartuigen

	2004		2005		2006	
	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen
mei	2.252	1.012	1.165	524	1.207	437
juni	1.186	223	1.090	378	1.788	647
juli	3.646	541	2.591	797	3.499	1.143
augustus	3.552	926	3.583	728	3.294	680
september	1.213	414	1.261	445	1.341	426
totaal	11.849	3.116	9.690	2.872	11.129	3.333
alg. totaal		14.965		12.562		14.462
2006 t.o.v. 2005 : + 15,12 %						

Kanaal Briegden-Neerharen

	2004		2005		2006	
	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen
mei	162	76	117	28	150	22
juni	194	45	180	41	161	82
juli	353	88	284	78	363	155
augustus	338	63	349	60	336	69
september	123	33	93	31	167	26
totaal	1.170	305	1.023	238	1.177	354
alg. totaal		1.475		1.261		1.531
2006 t.o.v. 2005 : + 21,41 %						

Zuid-Willemsvaart

	2005		2006	
	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen
mei	134	25	127	34
juni	193	16	276	27
juli	410	53	440	68
augustus	431	60	415	61
september	126	10	156	11
totaal	1.294	164	1.414	201
alg. totaal		1.458		1.615
2006 t.o.v. 2005 : + 10,76 %				

Overige kanalen

	2005		2006	
	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen
mei	485	28	640	18
juni	678	9	677	22
juli	1.213	31	1.389	79
augustus	143	36	1.236	28
september	521	27	572	27
totaal	4.310	131	4.514	174
alg. totaal		4.441		4.688
2006 t.o.v. 2005 : + 5,56 %				



Financieel verslag



Balans

ACTIVA	2006 EUR	2005 EUR
I. Oprichtingskosten		
Kosten van oprichting	22.209,76	25.772,12
II. Immateriële vaste activa		
Software	142.480,40	107.468,80
III. Materiële vaste activa		
Terreinen	4.000.000,00	-
Gebouwen	286.458,40	281.680,11
Werken van burgerlijke bouwkunde	131.741.064,21	110.249.591,27
Installaties, machines en uitrusting voor exploitatie	725.604,27	769.495,67
Meubilair en materieel	1.829.161,33	1.623.371,69
Werken van burgerlijke bouwkunde in aanbouw	20.317.440,91	31.122.465,29
IV. Financiële vaste activa		
Vorderingen en borgtochten in contanten	-	-
V. Vorderingen op meer dan één jaar	-	-
VI. Voorraden		
Handelsgoederen	1.505.402,71	1.673.783,74
VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar		
Handelsvorderingen op ten hoogste één jaar	1.829.717,41	1.876.749,37
Overige vorderingen	10.633.527,09	6.762.005,27
VIII. Geldbeleggingen	-	-
IX. Liquide middelen		
Kassagelden	6.880,61	27.098,58
Rekening K.B.C.	20.403.165,01	13.239.548,75
X. Overlopende rekeningen		
Verkregen opbrengsten	1.037.891,46	1.098.895,23
Over te dragen kosten	49.727,30	239.512,61
Wachtrekening	354,00	282,00
TOTAAL¹	194.531.084,87	169.097.720,50

¹ Exclusief rekeningen voor orde

PASSIVA	2006 EUR	2005 EUR
I. Kapitaal		
Geplaatst kapitaal	7.000.000,00	3.000.000,00
II. Uitgiftepremies	-	-
III. Herwaarderingsmeerwaarden	-	-
IV. Reserves		
Wettelijke reserves	40.720,00	38.060,00
Niet beschikbare reserves	-	-
V. Overgedragen netto resultaat		
Overgedragen verlies/winst	674.632,02	624.291,78
VI. Dotaties, subsidies, toelagen en soortgelijke		
Kapitaalsubsidies werken burgerlijke bouwkunde	147.071.643,94	134.525.753,08
Subsidies patrimoniale goederen	3.005.913,67	2.807.787,90
Subsidies patrimoniale investeringen	3.720.698,86	3.852.504,96
VII. Voorzieningen en uitgestelde belastingen		
Voorziening voor andere risico's en kosten	799.937,66	681.186,35
Voorziening waardeverminderingen handelsvorderingen	-	-
VIII. Schulden op meer dan één jaar		
Ontvangen vooruitbetalingen	1.308.569,93	1.457.706,25
Gerealiseerde ontvangsten grondbeheer	2.115.102,02	1.441.340,71
IX. Schulden op ten hoogste één jaar		
Handelsschulden op ten hoogste één jaar	14.643.716,82	6.897.745,98
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	3.070.140,80	1.705.338,27
Overige schulden	16.941,14	19.916,70
Rekeningen K.B.C. type uitgaven	10.828.204,19	11.305.371,30
X. Overlopende rekeningen		
Over te dragen opbrengsten	11.649,73	10.647,51
Toe te rekenen kosten	223.214,09	730.069,71
TOTAAL²	194.531.084,87	169.097.720,50

² Exclusief rekeningen voor orde

Resultatenrekening

	2006 EUR	2005 EUR
Operationele opbrengsten	37.856.542,09	31.744.118,68
Lopende opbrengsten	36.868.981,38	30.230.647,85
Andere operationele opbrengsten	987.560,71	1.513.470,83
Operationele kosten	-43.955.389,52	-35.308.065,71
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	943.111,10	429.871,22
Diensten en diverse goederen	6.725.364,92	4.611.458,53
Personeelskosten	29.519.702,73	25.778.701,76
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, immateriële en materiële vaste activa	6.117.462,18	4.310.154,33
Voorzieningen (toevoegingen, bestedingen en terugnemingen)	261.508,11	- 47.316,04
Inkomensoverdrachten	356.224,77	208.909,81
Andere operationele kosten	32.015,71	16.286,10
Operationeel resultaat	- 6.098.847,43	-3.563.947,03
Financiële opbrengsten	7.041.579,16	4.364.096,52
Opbrengsten uit vlottende activa	51.114,43	53.699,91
Diversen	873.002,55	242,28
Aangerekende verwijlrenten		-
Kapitaalsubsidies	6.117.462,18	4.310.154,33
Financiële kosten	- 878.209,19	- 16.963,60
Bankkosten	1.439,46	1.780,82
Diverse financiële kosten	876.769,73	15.182,78
Financieel resultaat	6.163.369,97	4.347.132,92
Uitzonderlijke opbrengsten	11.340.860,63	6.517.951,87
Terugnemingen van afschrijvingen	2.645,55	4.569,61
Andere uitzonderlijke opbrengsten	11.338.215,08	6.513.382,26
Uitzonderlijke kosten	-11.352.382,93	- 6.539.961,65
Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen	2.645,55	4.569,61
Andere uitzonderlijke kosten	11.349.737,38	6.535.392,04
Uitzonderlijk resultaat	- 11.522,30	- 22.009,78
NETTO RESULTAAT VAN HET JAAR (voor belastingen)	53.000,24	761.176,11
NETTO RESULTAAT VAN HET JAAR (na belastingen)	53.000,24	761.176,11
TE BESTEMMEN RESULTAAT VAN HET BOEKJAAR	53.000,24	761.176,11
Overgedragen resultaat van vorige boekjaren	624.291,78	- 98.824,33
Toevoeging aan de wettelijk reserves	- 2.660,00	- 38.060,00
OVER TE DRAGEN NETTO RESULTAAT VAN HET BOEKJAAR	674.632,03	684.291,78

Verlag van de revisor over de jaarrekening

Verlag van de commissaris gericht tot de algemene vergadering van de aandeelhouder van de naamloze vennootschap over de jaarrekening over het boekjaar afgesloten op 31 december 2006.

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 2006, opgesteld op basis van het in België van toepassing zijnde boekhoudkundig referentiestelsel, met een balansstotaal van 194 531 084,87 EUR en waarvan de resultatenrekening afsluit met een winst van het boekjaar van 53 000,24 EUR.

Het opstellen van de jaarrekening valt onder de verantwoordelijkheid van het bestuursorgaan. Deze verantwoordelijkheid omvat ondermeer: 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 bepaling 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 we 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 waardeeringsregels, 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 2006 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, 23 mei 2007

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



Statistische informatie



Tabel 1: Samenvatting van de bijzonderste statistische gegevens

Rubrieken	1977	2004	2005	2006	Pc verhoging of verhoging van 2006 t.o.v. 2005
tonkilometer	1.688.052.891	3.075.834.297	2.885.387.015	2.889.211,468	0,13
vervoerde tonnage	25.265.370	39.287.321	37.890.752	38.781.224	2,35
ladingen	7.268.840	5.576.353	5.923.973	5.872.689	- 0,87
lossingen	11.268.329	16.689.379	16.885.303	17.449.725	3,34
inwendig vervoer binnen de grenzen van het net (goederen geladen en gelost binnen het net)	535.617	541.721	896.404	636.257	- 29,02
doorvaart over het Albertkanaal van eind tot eind	6.066.648	16.967.708	15.395.801	15.419.811	0,16
Trafiek waargenomen aan de in- en uitgangspunten					
a) Kanne	10.679.599	21.696.132	19.350.390	19.948.010	3,09
b) Smeermaas (grens)	1.165.300	982.865	1.044.381	918.755	- 12,03
c) Lozen (grens)	1.211.954	396.989	342.926	375.194	9,41
d) Straatsburgdok Antwerpen	17.886.148	33.826.754	32.374.494	32.949.795	1,78
aantal geladen schepen	46.504	35.865	36.747	36.707	- 0,11
aantal ledige schepen	37.828	26.535	25.434	24.998	- 1,71
aantal schepen op het net geladen	13.664	7.896	8.812	8.608	- 2,32
aantal schepen op het net gelost	20.480	17.015	17.820	17.642	- 1,00
Gebruik van grote schepen (+800 ton)					
tonkilometer (1)	902.805.277	2.736.464.546	2.554.250.749	2.582.883.383	1,12
vervoerde tonnage (2)	13.058.044	34.198.866	34.529.043	33.787.229	3,87
aantal geladen grote schepen (3)	11.521	24.935	24.981	25.815	3,34
gemiddelde tonnage per groot schip	1.151	1.372	1.287	1.309	1,70
Gebruik der duweenheden					
tonkilometer (1)	207.131.300	1.043.871.400	853.844.389	865.695.863	1,39
vervoerde tonnage (2)	3.261.284	12.143.909	10.461.570	10.530.825	0,66
aantal duweenheden	2.240	5.304	5.302	4.834	- 8,83
gemiddelde tonnage per duweeenheid	1.456	2.290	1.973	2.178	10,42
zeevaartverkeer met kustvaarders					
vervoerde tonnage (2)	146.967	532.165	449.986	472.929	5,10
aantal kustvaarders (3)	237	362	313	328	4,79

(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	2004	2005	2006
A. In tonkilometer				
Albertkanaal	1.447.154.245	2.941.504.289	2.744.230.931	2.756.058.130
Kanaal van Briegden naar Neerharen	9.224.602	1.444.406	1.303.942	1.051.279
Zuid-Willemsvaart	49.737.791	40.646.684	41.302.401	37.954.595
Kanaal van Bocholt naar Herentals	125.317.350	53.356.288	57.368.442	51.991.129
Kanaal naar Beverlo	3.148.194	828.513	695.242	782.877
Kanaal van Dessel naar Kwaadmechelen	2.488.898	17.654.980	21.598.354	23.421.693
Kanaal van Dessel naar Schoten over Turnhout				
- sectie Dessel – Turnhout	29.368.334	13.301.869	12.384.519	11.817.615
- sectie Turnhout – Schoten	21.622.477	7.097.268	6.503.184	6.134.150
TOTAAL	1.688.052.891	3.075.834.297	2.885.387.015	2.889.211.468
B. In tonnage				
Albertkanaal	23.393.863	38.322.159	36.671.786	37.872.753
Kanaal van Briegden naar Neerharen	1.849.644	807.060	727.920	706.078
Zuid-Willemsvaart	3.933.118	1.740.682	1.723.507	1.552.332
Kanaal van Bocholt naar Herentals	4.733.532	2.838.246	3.385.475	3.094.739
Kanaal naar Beverlo	480.888	179.838	150.909	169.932
Kanaal van Dessel naar Kwaadmechelen	402.940	1.160.861	1.414.200	1.520.205
Kanaal van Dessel naar Schoten over Turnhout				
- sectie Dessel – Turnhout	1.201.042	578.459	538.969	534.653
- sectie Turnhout-Schoten	1.162.554	447.428	415.397	387.070
TOTAAL	25.265.370	38.360.485	39.287.321	38.781.224

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	35.210.222	19.611.871	54.822.093	3.002.918	1.285.472	4.288.390	59.110.483	2,05
Voedingswaren en veevoeders	17.039.158	4.644.179	21.683.337	705.720	70.125	775.845	22.459.182	0,78
Vaste brandstoffen	363.315.855	11.919.896	375.235.751	8.310.840	44.312	8.355.152	383.590.903	13,28
Petroleumproducten	453.780.388	4.574.331	458.354.719	418.941	8.273	427.214	458.781.933	15,88
Ertsen	274.873.329	15.348.590	290.221.919	126.656	139.513	266.169	290.488.088	10,05
Metaalproducten	96.383.186	43.783.385	140.166.571	854.769	487.442	1.342.211	141.508.782	4,90
Delfstoffen en bouwmaterialen	358.651.300	495.995.693	854.646.993	54.110.259	55.348.319	109.458.578	964.105.571	33,37
Meststoffen	94.580.949	117.131.849	211.712.798	134.412	469.900	604.312	212.317.110	7,35
Nijverheidsproducten	121.679.853	70.143.660	191.823.513	3.885.634	3.416.828	7.302.462	199.125.975	6,89
Allerhande goederen	72.065.701	85.324.735	157.390.436	211.889	121.116	333.005	157.723.441	5,46
TOTALEN	1.887.579.941	868.478.589	2.756.058.130	71.762.038	61.391.300	133.153.338	2.889.211.468	100,00

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

	Kanne – Antwerpen			Antwerpen – Kanne		
	2006		2005	2006		2005
	tonnage	%	tonnage	tonnage	%	tonnage
Landbouwproducten	110.646	2,64	74.035	210.321	1,87	127.531
Voedingswaren en veevoeders	24.889	0,59	18.644	96.224	0,86	60.938
Vaste brandstoffen	98.676	2,35	156.199	2.465.020	21,96	2.437.883
Petroleumproducten	29.732	0,71	34.268	3.241.122	28,88	3.263.903
Ertsen	71.745	1,71	99.865	2.360.120	21,03	2.485.671
Metaalproducten	348.083	8,29	247.791	612.677	5,46	439.847
Delfstoffen en bouwmaterialen	2.151.044	51,25	2.494.634	1.376.275	12,26	1.322.786
Meststoffen	712.319	16,97	569.219	505.785	4,51	573.423
Nijverheidsproducten	443.963	10,58	437.028	254.766	2,27	254.829
Allerhande goederen	205.945	4,91	210.180	100.459	0,90	87.127
TOTALEN	4.197.042	100,00	4.341.863	11.222.769	100,00	11.053.938

(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	1.275.282	7.214	5.071	764.775	94.022
Voedingswaren en veevoeders	587.970	9.579	111.827	300.902	17.926
Vaste brandstoffen	3.836.193	12.530	4.162	1.240.075	13.680
Petroleumproducten	5.053.559	4.676	24.794	1.741.407	4.461
Ertsen	2.784.599	114.184	93.842	112.554	29.182
Metaalproducten	1.905.244	176.491	34.893	523.188	179.155
Delfstoffen en bouwmaterialen	15.036.587	1.122.111	1.677.901	5.239.136	3.633.559
Meststoffen	2.540.624	28.684	605.752	629.486	42.005
Nijverheidsproducten	2.968.749	171.058	370.887	1.587.816	101.256
Allerhande goederen	2.792.417	16.155	1.280.878	1.185.122	10.018
TOTALEN	38.781.224	1.622.682	4.210.007	13.324.461	4.125.264
Ter herinnering 2005	37.890.752	1.666.732	4.257.241	12.817.089	4.068.214

Tabel 6: Goederenvervoer Schelde-Rijnverbinding 2006

2006	Aantal schepen						Vervoerde tonnage			Tonkm. (5,2 km)		
	IN		UIT		Totaal		INVOER	UITVOER	Totaal	INVOER	UITVOER	Totaal
	geladen	ledige	geladen	ledige	geladen	ledige						
januari	2.451	1.320	2.139	1.340	4.590	2.660	3.307.788	2.372.855	5.680.643	17.200.498	12.338.846	29.539.344
februari	2.306	1.298	2.127	1.305	4.433	2.603	2.893.476	2.380.844	5.274.320	15.046.075	12.380.389	27.426.464
maart	2.462	1.361	2.171	1.330	4.633	2.691	3.496.436	2.676.705	6.173.141	18.181.467	13.918.866	32.100.333
april	2.215	1.176	1.912	1.246	4.127	2.422	3.125.666	2.451.609	5.577.275	16.253.463	12.748.367	29.001.830
mei	2.530	1.253	1.953	1.372	4.483	2.625	3.767.394	2.475.183	6.242.577	19.590.449	12.870.952	32.461.400
juni	2.234	1.181	1.960	1.216	4.194	2.397	3.229.976	2.605.953	5.835.929	16.795.875	13.550.956	30.346.831
juli	2.315	1.120	1.909	1.262	4.224	2.382	3.187.381	2.233.299	5.420.680	16.574.381	11.613.155	28.187.536
augustus	2.405	1.192	1.945	1.354	4.350	2.546	3.411.722	2.517.806	5.929.528	17.740.954	13.092.591	30.833.546
september	2.280	1.274	2.032	1.275	4.312	2.549	3.278.913	2.622.568	5.901.481	17.050.348	13.637.354	30.687.701
oktober	2.421	1.266	2.142	1.393	4.563	2.659	3.572.380	2.635.216	6.207.596	18.576.376	13.703.123	32.279.499
november	2.497	1.208	2.125	1.276	4.622	2.484	3.561.249	2.468.094	6.029.343	18.518.495	12.834.089	31.352.584
december	2.200	984	1.725	1.235	3.925	2.219	3.237.031	2.058.824	5.295.855	16.832.561	10.705.885	27.538.446
Totaal	28.316	14.633	24.140	15.604	52.456	30.237	40.069.412	29.498.956	69.568.368	208.360.942	153.394.571	361.755.514
Ter vergelijking: 2005												
Totaal	28.461	15.651	23.864	17.380	52.325	33.031	38.948.326	28.016.121	66.964.447	202.531.295	145.683.829	348.215.124

Tabel 7: Binnenlandse, continentale en zeetrafiëk

	1977	2004	2005	2006
A. Continentale trafiek				
I. Binnenlandse trafiek	8.875.682	9.900.826	9.798.299	10.013.255
II. Uitvoer naar Frankrijk	457.063	9.900.826	316.338	238.160
Nederland	1.162.654	1.214.292	1.219.665	1.189.118
Duitsland	362.859	335.522	242.164	279.248
Andere	100.214	114.962	87.316	80.406
Totaal II	2.082.790	1.956.742	1.865.483	1.786.932
III. Invoer uit Frankrijk	473.876	552.079	569.316	670.876
Nederland	5.344.240	6.705.069	6.533.225	6.561.532
Duitsland	674.042	1.817.426	1.884.630	2.121.119
Andere	43.398	38.104	37.734	49.926
Totaal III	6.535.556	9.112.678	9.024.905	9.403.453
IV. Doorvoer				
Frankrijk – Nederland	46.814	128.598	98.956	113.424
Nederland – Frankrijk	80.494	219.545	220.632	171.612
Andere	3.770	108.283	124.533	163.873
Totaal IV	131.078	456.426	444.121	448.909
Totaal continentale trafiek	17.625.106	21.426.672	21.132.808	21.652.549
B. Zeetrafiëk				
I. Uitvoer naar Belgische zeehavens	2.281.677	2.574.444	2.498.457	2.569.671
buitenlandse zeehavens	154.420	641.365	587.552	717.051
totaal I	2.436.097	3.215.809	3.086.009	3.286.722
II. Invoer uit Belgische zeehavens	3.687.968	6.310.350	5.854.128	5.800.876
buitenlandse zeehavens	871.553	7.262.199	6.724.892	6.669.995
totaal II	4.559.521	13.572.549	12.579.020	12.470.871
III. Doorvoer naar NL via Belgische zeehavens	258.943	219.961	274.470	316.143
vanuit NL via Belgische zeehavens	258.870	182.397	167.165	227.618
andere	126.833	669.933	651.280	827.321
totaal III	644.646	1.072.291	1.092.915	1.371.082
Totale zeetrafiëk	7.640.264	17.860.649	16.757.944	17.128.675
Totaal vervoerde tonnage (A + B)	25.265.370	39.287.321	37.890.752	38.781.224



nv De Scheepvaart 

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