

J A A R V E R S L A G 2 0 0 5



nv De Scheepvaart 



Inhoud

Voorwoord		3
Hoofdstuk 1	nv De Scheepvaart	5
	Mensen en structuur	
Hoofdstuk 2	Investeringen in infrastructuur	11
Hoofdstuk 3	Exploitatie	17
Hoofdstuk 4	Domeinbeheer	21
Hoofdstuk 5	Trafiek	
	Goederenvervoer	27
	Pleziervaart	32
Hoofdstuk 6	Financieel verslag	37
Hoofdstuk 7	Statistische informatie	43





*Paul Kumpen
voorzitter van de raad van bestuur*

Voorwoord

Voor het eerst sinds 1993 kan nv De Scheepvaart geen stijgende trafiekcijfers voorleggen. In 2005 daalt de trafiek met 6,20 % in tonkilometer en met 3,60 % in tonnage.

De voornaamste reden voor de daling van de trafiek is het definitief sluiten van een hoogoven in de Luikse staalindustrie. Over enkele jaren zal wellicht ook de laatste hoogoven in het Luikse worden gedooft. nv De Scheepvaart raamt het totale verlies aan transittrafiek door het wegvallen van de transporten van erts en brandstoffen op ruim drie miljoen ton per jaar.

Nochtans heeft 2005 ook gunstig trafieknieuws. Het vervoer van containers blijft sterk stijgen: in 1996 werden er op het net van nv De Scheepvaart ongeveer 2.000 containers (TEU) vervoerd. In 2005 wordt de kaap van de 300.000 behandelde containers overschreden. Ook de ladingen en lossingen op de oevers evolueren positief. Dit is onder meer het resultaat van het kaaimurenprogramma. De voorbije jaren hebben bedrijven ongeveer 20 nieuwe kaaimuren in gebruik genomen. Deze kaaimuren zorgen voor nieuwe trafiek op de kanalen.

Werken aan de constante toename van de trafiek wordt voor de komende jaren één van de belangrijkste uitdagingen van nv De Scheepvaart. De vennootschap heeft nu uitstekende instrumenten ter beschikking voor het voeren van een dynamisch grondbeleid. Niet-watergebonden gronden, die geen bijdrage leveren aan de realisatie van het maatschappelijke doel van nv De Scheepvaart, zullen worden verkocht. Binnen het kader van het ENA (het Economisch Netwerk Albertkanaal) zullen nieuwe watergebonden bedrijfsterreinen worden ontwikkeld. Daarnaast beschikt de vennootschap over de mogelijkheid om bestaande watergebonden terreinen aan te kopen.

De nieuwe afdeling Commercieel Beleid krijgt de opdracht om prospectie te doen naar mogelijke klanten voor de binnenvaart en zal ook contacten leggen met bedrijven die zich op een watergebonden terrein willen vestigen.

nv De Scheepvaart is ervan overtuigd dat de binnenvaart ook de volgende jaren sterk zal blijven groeien. Daarom wordt werk gemaakt van een degelijk onderhoud van de infrastructuur en van de verdere uitbouw van de kanalen. Uiterst belangrijk blijft de afwerking van de modernisering van het Albertkanaal tussen Wijnegem en Antwerpen.

Een andere uitdaging is de invoering van ICT in de binnenvaart. Als waterwegbeheerder wil de vennootschap ook op dit vlak de beste service en de ruimste mogelijkheden aanbieden. Over afzienbare tijd zal een schip niet alleen alle administratieve formaliteiten via de computer kunnen afhandelen, maar zal de waterwegbeheerder het verloop van de reis, met inbegrip van het versassen, volledig elektronisch kunnen plannen en uitvoeren. Dit zal gebeuren in samenwerking met de andere Europese waterwegbeheerders.

De binnenvaart heeft een nieuwe dynamiek gevonden: heel wat bedrijven hebben al een modal shift gedaan, andere onderzoeken de praktische mogelijkheden. In België en Nederland worden wekelijks nieuwe schepen in de vaart gebracht. En ook de Europese Commissie steunt de binnenvaart voluit.

Met de nieuwe structuur is nv De Scheepvaart klaar om een passend antwoord te formuleren op deze uitdagingen. Al onze klanten kunnen rekenen op een uitstekende dienstverlening.



nv De Scheepvaart Mensen en structu- ren

Start van de vennootschap

Als Vlaamse Openbare Instelling was de Dienst voor de Scheepvaart van in het begin actief betrokken bij de vernieuwingsoperatie Beter Bestuurlijk Beleid (BBB) van de Vlaamse overheid. 2004 was het scharnierjaar: de Dienst voor de Scheepvaart werd omgevormd tot een extern verzelfstandigd agentschap De Scheepvaart, naamloze vennootschap van publiek recht. De vennootschapsvorm vergroot de mogelijkheden om in te spelen op de eisen van een concurrentiele omgeving. Ook het commerciële beleid wordt erdoor vergemakkelijkt en er kan soepel worden geparticipeerd in PPS-projecten.

De vernieuwingsoperatie voorzag ook een fusie met de afdeling Maas en Albertkanaal van het departement Leefmilieu en Infrastructuur van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Deze fusie lag voor de hand omdat hierdoor infrastructuurwerken en investeringen samen met het onderhoud en de commercialisering onder één organisatie komen. De nieuwe structuur is duidelijker en verhoogt de slagkracht. Ook het territorium van de vennootschap breidde door de fusie uit met de Schelde – Rijnverbinding en de gemeenschappelijke Maas.

In 2005 moest de fusie worden voltooid met de effectieve overdracht van de personeelsleden van de afdeling Maas en Albertkanaal naar onze vennootschap. Deze afdeling was reeds voorzien in het personeelsplan als de afdeling waterbouwkunde. De fusie was in de praktijk al lang een feit, maar bij gebrek aan een formeel overdrachtsbesluit, werkte de afdeling nog onder het hiërarchische gezag van AWZ.

Op 14 oktober 2005 keurde de Vlaamse Regering het besluit goed houdende de overdracht van sommige personeelsleden van de administratie Waterwegen en Zeewezen aan de verzelfstandigde agentschappen Waterwegen en Zeekanaal en De Scheepvaart, samen met de goederen die aan die personeelsleden verbonden zijn. De kroon werd hiermee op het werk gezet. Voor het betrokken personeel werden er diverse infosessies gehouden. Ook erna werd er uitgebreid aandacht besteed aan de communicatie.

Ook hier was onze vennootschap weer een pionier: de meeste andere entiteiten die werden opgericht na BBB, gaan pas van start op 1 april 2006.

De echte samenvoeging zal er pas zijn zodra het nieuwe directiegebouw aan de Havenstraat te Hasselt klaar is. In tussentijd blijft de afdeling waterbouwkunde nog gehuisvest in de Lombaardstraat te Hasselt.

Missie

Uiteraard heeft nv De Scheepvaart alle opdrachten van haar voorganger overgenomen. Bijkomend zijn de taken die voorheen door de afdeling Maas en Albertkanaal werden uitgevoerd.

De missie zoals vermeld in het decreet luidt als volgt:

“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, gevormd door de gedelegeerd bestuurder en de algemeen directeur

De **algemene vergadering** werd in mei 2005 voor de eerste keer samengeroepen.

Samenstelling van de Raad van Bestuur

Voorzitter:

De heer Paul KUMPEN

Leden:

Vertegenwoordigers van het Vlaamse Gewest

De heer ir. Leo CLINCKERS

Mevrouw Marleen EVENEPOEL

Mevrouw Ingrid LIETEN

Mevrouw Kaat LEUS

De heer ir. Jan STRUBBE

De heer Guy VERMESEN

Vertegenwoordigers van de gebruikers van de scheepvaartwegen

De heer Dieter BOHRMANN

Mevrouw Gisèle BUELENS

De heer Guido HERMANS

De heer Octaaf PARMENTIER

Vertegenwoordiger van het personeel

De heer Erik PORTUGAELS

Vertegenwoordiger van de haven van Antwerpen

De heer Eddy BRUYNINCKX

Commissaris van de Vlaamse Regering

De heer Jaak DEWACHTER

Gemachtigde van de Vlaamse minister van Financiën en Begroting

De heer Dirk VERLAAK

Raadgevers

De heer ir. Jaak TIELENS

De heer ir. Valère VAUTMANS

Technisch raadgever van de voorzitter:

De heer ir. Jean VANDEPUTTE

Secretaris:

De heer Ludo VANMEER

Algemene directie nv De Scheepvaart

Totdat de gedelegeerd bestuurder en de algemeen directeur zijn aangesteld, vormen ir. Jaak Tielens, administrateur-generaal, en Erik Portugaels, adjunct-administrateur-generaal, het dagelijks bestuur. Zij worden hierin bijgestaan door de afdelingshoofden.

ir. Jaak TIELENS, administrateur-generaal
Erik PORTUGAELS, adjunct administrateur-generaal

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

Zetel van de vennootschap

nv De Scheepvaart

Havenstraat 44

3500 Hasselt

Tel 011 298 400

Fax 011 221 277

directie@descheepvaart.be

www.descheepvaart.be

Werken met een beheersovereenkomst

Beter Bestuurlijk Beleid voert de beheersovereenkomst in als een essentieel managementinstrument in het kader van de responsabilisering van de topambtenaren.

Ook hier was nv De Scheepvaart een trendsetter: de Dienst voor de Scheepvaart was één van de eerste Vlaamse Openbare Instellingen die een beheersovereenkomst afsloot met de Vlaamse Regering. De beheersovereenkomst ging in op 1 juni 1999 en had een looptijd van twee jaar, verlengbaar tot vijf jaar en werd telkens met één jaar verlengd.

Het decreet van 2 april 2004 betreffende de omzetting van de Dienst voor de Scheepvaart in het publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschap De Scheepvaart bepaalt in artikel 45 dat de lopende beheersovereenkomst van kracht blijft tot op het ogenblik dat de nieuwe beheersovereenkomst in werking treedt zoals bepaald door de Vlaamse Regering.

Vermits er nog geen nieuwe beheersovereenkomst werd afgesloten, heeft nv De Scheepvaart in 2005 verder gewerkt op basis van de bestaande.

Er worden vijf performantiemaatstaven als beoordelingscriterium gehanteerd:

1. Het maximale aantal versassingen per dag
2. Nieuw verworven tonnage
3. Doorlooptijd tussen het ogenblik van ontvangst van de aanvraag en de toekenning of weigering van de vergunning
4. De opmaak van de inventarisatie van de onroerende goederen
5. Het definiëren van een algemene maatstaf voor het bepalen van de tevredenheid van alle gebruikers van de waterwegen.

Deze performantiemaatstaven zijn alle vijf behaald en ook de uitvoering van de overige operationele doelstellingen zijn succesvol verlopen. De Raad van Bestuur keurde de rapportering goed op 8 maart 2006.

In de loop van 2006 zal met het kabinet van Vlaams minister Kris Peeters een nieuwe beheersovereenkomst worden onderhandeld die maximaal uitvoering zal geven aan zowel de missie als aan de beleids-opties van de minister. De Vlaamse Regering dient in dit verband nog wel enkele richtlijnen goed te keuren vooraleer een en ander in een definitieve vorm kan worden gegoten.

Personeelsbeleid en HRM

Fusie

Op 1 november 2005 was de personeelsoverdracht van de personeelsleden van de toenmalige afdeling Maas en Albertkanaal naar nv De Scheepvaart een feit. Alle rechten van de personeelsleden werden gegarandeerd. Er werden voor de betrokken personeelsleden meermaals infosessies georganiseerd.

Het personeelsplan had de integratie van deze afdeling al ingecalculeerd, met name als de afdeling waterbouwkunde. Er werd veel aandacht besteed aan de communicatie over de verwachtingen en de doelstellingen.

Competentiemanagement

De implementatie van de nieuwe organisatiestructuur was meteen een kans om te starten met een doordacht systeem van competentie-management. In 2005 werd als proefproject een cyclus doorlopen voor de functie technisch assistent sluizen. De functiebeschrijving werd geactualiseerd en de evaluatiecriteria werden uitgeschreven in uitspraken over de wijze van functioneren. Het geheel werd gekoppeld aan het bestaande opleidingsprogramma voor nieuwe technisch assistenten sluizen. Het zal in 2006 worden geëvalueerd.

Voor de HR-planning werd de Balanced Score Card als ondersteuning gebruikt. Uit de sterkte-zwakteanalyse voor de dienst HR werden klantgerichtheid en betrokkenheid, naast vakbekwaamheid, als blijvende prioriteit voor de toekomst aangehaald. Ook de overlegcultuur zal een rode draad blijven vormen doorheen het toekomstige beleid.

Opleidingen

In het vormingsplan 2005 werd opnieuw rekening gehouden met behoeftes op het vlak van organisatie, preventie en bescherming en een vlotte integratie van nieuwe personeelsleden.

Zo kwam de opleiding veilig werken met kettingzagen er naar aanlei-

ding van enkele arbeidsongevallen. Belangrijke reglementeringen voor scheepvaart en overheidsorganisaties werden opgefrist. Uiteraard kwam ook in 2005 klantgerichtheid meermaals aan bod in het opleidingsprogramma voor nieuwe personeelsleden. De lokale leidinggeven- den van de sluizen van het Albertkanaal werden nauw betrokken bij de ontwikkeling van de vernieuwde sluisapplicatie, om vanuit de praktijk te waken over de gebruiksvriendelijkheid en de efficiëntie van het programma. Er werden hoofdzakelijk vakspecifieke opleidingen georga- niseerd, op maat van de vennootschap. Ook werd heel wat vormingstijd ingevuld door de voorbereiding op de loopbaanexamens.

Preventie en welzijn

Jaarlijkse ongevallenanalyse

Uit de jaarlijkse ongevallenanalyse blijkt dat in 2005 het aantal onge- vallen stijgt boven de tendenslijn die in het verloop van jaren is waar- genomen. Hoewel er vijf ernstige ongevallen waren in 2005 en het aantal ongevallen is toegenomen is het aantal verloren dagen door arbeidsongevallen verminderd met 32% t.o.v 2004. De ernstgraad van de arbeidsongevallen (0,52) is ook nog steeds lager dan deze van het openbaar bestuur (0,65). Het verband tussen het aantal dienstjaren en ongevallen is nog steeds duidelijk: lage anciënniteit, veel ongevallen. De conclusies van deze analyse worden meegenomen naar het jaarc- tieplan van 2006 en het bijbehorend thema.

Jaaractieplan 2005

Het globaal preventieplan 2005-2010 vond zijn uitwerking in een gericht jaaractieplan 2005. Dit kreeg het thema “Bezint eer ge begint” en werd vooral toegespitst op de hantering van de werktuigen. Het jaaractieplan en globaal preventieplan werden zowel aan de hiërar- chische lijn als aan de werkvloer voorgesteld, na bespreking en goed- keuring in het CPBW.

De nieuwe wetgeving over het rookbeleid werd in 2005 een bijzonder aandachtspunt.

De Interne Dienst Preventie en Bescherming zorgde, in samenwerking met de HRM-verantwoordelijke, voor een onthaal van stagiairs en de organisatie van een “veiligheidstoer” voor het regiepersoneel.

Alle arbeidsongevallen en meldingen van incidenten en gevaarlijke werksituaties werden op stelselmatige wijze onderzocht en voor advies voorgelegd aan het CPBW.

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



Investerings in infrastructuur

Modernisering Albertkanaal

Met het oog op de verdere modernisering van het Albertkanaal, werd in 2005 de derde (en laatste) fase van de renovatie en verdiepingswerken van de dokken van Merksem aanbesteed en vastgelegd. De uitvoering zal starten in 2006.

In voorbereiding van de verbreding van het Albertkanaal tussen Antwerpen en Wijnegem vond de onteigening plaats van enkele belangrijke sites, zoals Tabacofina en KIM.

Er werd tevens begonnen aan de sanering van de terreinen Beerens. Hierbij werd een bijkomende verontreiniging vastgesteld zodat een aanvullend milieuhygiënisch onderzoek nodig was.

Tot slot werd in het kader van de herbouw van de brug over het Albertkanaal te Kanne de nieuwe brug in de maand augustus voor het verkeer opengesteld. De oplevering van het totale project gebeurt in het najaar 2006.

Andere belangrijke aanbestedingen waren de herbouw van de brug te Ham, de renovatie van het middensas te Genk en de modernisering van de Kolenhaven van Genk.

Kaaimuren

Ter stimulering van de binnenvaart werden ook in 2005 publiek-private

samenwerkingsovereenkomsten met watergebonden bedrijven afgesloten voor de bouw van laad- en losinstallaties langs de waterwegen. We vermelden hier de aanbestedingen voor de kaaimuurprojecten EBR te Rijkevorsel, Colimetals te Rijkevorsel en Umicore te Olen.

Voor dergelijke watergebonden infrastructuur betaalt het Vlaamse Gewest 80 % van de aanlegkosten, en het bedrijf 20 %. Het bedrijf gaat, in een overeenkomst met nv De Scheepvaart, het engagement aan om jaarlijks een afgesproken overslagvolume via de binnenvaart te realiseren.

In 2005 werd gewerkt aan volgende kaaimuurprojecten :

- Vernieuwen van de verharding op de containerstapelplaats van WCT te Meerhout
- De bouw van een nieuwe kaaimuur voor de firma Vandersluys langs het Albertkanaal te Herentals
- De bouw van een nieuwe laad- en losinstallatie en het verlengen van de kaaimuur voor de firma Kerkstoel langs het Albertkanaal te Grobbendonk
- De bouw van een kaaimuur langs het Albertkanaal in Geel voor de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen, in het kader van het transport van huishoudelijk afval langs de waterweg
- De bouw van een nieuwe kaai voor de firma Gheys langs het kanaal Dessel-Kwaadmechelen
- De bouw van een nieuwe kaai voor Euro Shoe te Beringen

- De bouw van een nieuwe kaai voor IOK te Mol
- De bouw van een nieuwe kaai voor Tessenderlo Chemie te Ham

Ook werd voortgewerkt aan de verlenging met 700 meter van de wachtkade afwaarts van de sluis van Ham op het Albertkanaal en aan de heraanleg van de oevers van het Albertkanaal te Oelegem.

Bruggen

In 2005 werden de werken voor het vervangen van ophaalbrug 8 over het Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten te Rijkevorsel aangevat. Tevens is het project voor de automatisering van een aantal ophaalbruggen op dit kanaal volop aan de gang.

Te Herentals werden de werken voor het vervangen van de brug over het kanaal Bocholt-Herentals afwaarts sluis 10 voortgezet.

De herbouw van brug 4 over het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten te Arendonk werd aanbesteed. De werken zullen starten in de loop van 2006.

Ook werd de afbraak van de spoorbrug en de herbouw van de wegbrug over het Albertkanaal te Ham aanbesteed. Deze werken zullen starten in 2006.

Investerings voor de pleziervaart

Het bevorderen van de pleziervaart is een aandachtspunt voor nv De Scheepvaart.

In 2005 werden er aanlegsteigers aangelegd te Bree, Dessel, Retie en Ravels.

Onderhoudswerken

In 2005 werden de herstelling van oeververdedigingen langs het Albertkanaal te Herentals en Heusden-Zolder aanbesteed en werden de herstellingswerken aan de kopbalk t.b.v. Tessenderlo Chemie uitgevoerd.

Ook werden de werken voor de renovatie van zowel de Kolenhaven van Genk als het Middensas van Genk aanbesteed.

Er werden herstellingswerken uitgevoerd aan de jaagpaden en aan verschillende bruggen.

Ook werd het programma betreffende de herstelling en het onderhoud van betonnen en stalen damplanken voortgezet.

Om een snelle oplossing te geven aan problemen met kaaimuren en oeververdedigingen werd een bestek gelanceerd om dringende interventies langs alle kanalen van nv De Scheepvaart mogelijk te maken.

Ecologische investeringen

In samenwerking met AMINAL werd de bouw van fauna-uitstapplaatsen langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten aanbesteed.

In het kader van de heraanleg van de oevers van het Albertkanaal te Oelegem werden fauna-uitstapplaatsen, vispaaiplaatsen en oeverzwaluwwallen aangelegd.

Saneringen

In het kader van de sanering van bedrijfsterreinen werden enkele oude industriële vestingen afgebroken: Ruol te Hasselt en de tweede fase van de afbraak van Vamo Mills te Merksem.

Waterbeheersingswerken

Sinds de inwerkingtreding van het oprichtingsdecreet en het territoriumbesluit van nv De Scheepvaart op 1 juli 2004, behoort ook de bescherming van de bevolking tegen overstromingen van de Maas in Limburg tot het bevoegdheidspakket.

In 2005 werd er gewerkt aan:

- De renovatie en verfraaiing van de dijkmuur tussen Heppeneert en Maaseik
- De aankoop en afbraak van gebouwen in het winterbed (de boerderij Van Loon te Herbricht)



- De afwerking van de bouw van een verbinding met in- en uitlaatconstructie tussen de grindplas van Maasbeempder Greend en de Maas in Maasmechelen
- De bouw van een nieuwe uitlaatconstructie voor de lozingsleidingen van de bemaling van het mijnverzakkingsgebied Leut-Meeswijk, gekoppeld aan het herstellen van de zomeroevers te Leut en het verbreden van het zomerbed te Meeswijk
- Het aanbrengen van infrastructuur: hectometerpalen langs de zomeroevers en op de winterdijken, peilposten voor de on-line monitoring van de waterstanden op de Maas

Ook werd in 2005 overleg gepleegd om de realisatie van de Vlaamse Boertienlocaties en het project rond Negenoord-Bichterweerd mogelijk te maken.

Om de wateroverlast langs het Albertkanaal te Grobbendonk aan te pakken, werd een afpompprogramma aanbesteed om de juiste oorzaak van deze problemen te achterhalen en vervolgens een (voorlopige)

oplossing aan deze grondwaterproblemen te geven.

De centrale onderhoudsdienst

Waterwegen vereisen veel onderhoud. nv De Scheepvaart tracht door tijdige inspectie en preventief onderhoud defecten aan de infrastructuur zoveel mogelijk te voorkomen. Daarnaast beschikt de vennootschap over de nodige mensen en middelen om gewone onderhoudswerken uit te voeren maar ook om dringende interventies te doen. In elk district staan de lokale regieploegen in voor kleinere herstellingen en onderhoudswerken.

De centrale regie voert grotere onderhoudswerken uit en kan onmiddellijk worden ingezet voor dringende herstellingswerken. Indien nodig kan in een continu systeem worden gewerkt om een scheepvaartstremming op te lossen. nv De Scheepvaart hecht veel belang aan de betrouwbaarheid van de waterweg. Scheepvaartstremmingen moeten tot een absoluut minimum worden beperkt.



De centrale onderhoudsdienst heeft in 2005 onder meer de volgende werken uitgevoerd:

- **Op het Albertkanaal**

- Droogzetten van de middensluizen te Wijnegem, Hasselt en Diepenbeek voor het uitvoeren van moderniseringswerken door aannemers
- Herstellen van taludplaten en kopbalken
- Plaatsen van, en het herstellen van een 15-tal meerpalen
- Herstellen van vlottende bolders op de sluiscomplexen

- **Op de Kempense kanalen**

- Een volledige revisie van sluis 7 te Geel
- Inclusief een volledige renovatie van het sluisplatform: plaatsen van nieuwe boven- en onderdeuren, het guniteren van de sluis-kolk, betoneren van de sluishoofden, plaatsen van nieuwe dekzerken en heraanleg van het sluisplatform (klinkerwerken)
- Plaatsen van nieuwe deuren in het veiligheidshoofd te Dessel op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten met inbegrip van een volledige revisie van de klokverlaten op de langsriolen
- Vervaardigen van een tijdelijke steiger met overzetpontoon ter hoogte van Brug 8 te Rijkevorsel waardoor het mogelijk was doorgang te verlenen aan fietsers en voetgangers tijdens de plaatsing van de nieuwe brug
- Plaatsen van wachtbuizen en wachtputten ter hoogte van brug 1 Turnhout t.e.m brug 10 Brecht op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten met het oog op geplande moderniseringswerken
- Herstellen van taludplaten en kopbalken
- Het plaatsen van een nieuwe brugval met metalen wegdek te brug 1 Turnhout
- Het guniteren van ongeveer 1800m oeververdediging tijdens een verlaging van het waterpeil in het 2e-district (Zuid-Willemsvaart)

- **Andere werkzaamheden**

- Herstellen van bruggen op het gehele kanalennet gevolgd door aan de inspectie A-verslagen van het bruggenonderzoek (gemiddeld één ploeg gedurende het ganse jaar)
- Herstellen van averijen op het kanalennet



Integraal Waterbeleid

Sinds 24 november 2003 is het decreet over het Integraal Waterbeleid van kracht. Het decreet vertaalt de Europese Kaderrichtlijn Water naar Vlaamse regelgeving en scheidt het juridisch en organisatorisch kader voor het integraal waterbeleid in Vlaanderen.

nv De Scheepvaart werkt als waterwegbeheerder actief mee aan gezonde watersystemen, die niet alleen in de huidige maatschappij, maar ook door de toekomstige generaties voor tal van functies kunnen aangewend worden. nv De Scheepvaart vervult met overtuiging de nieuwe taken die voortvloeien uit het decreet Integraal Waterbeleid en zijn uitvoeringsbesluiten. Enkele voorbeelden:

nv De Scheepvaart levert de bekkencoördinator van het Maasbekken. Dit bekken is voor de vennootschap van cruciaal belang, omdat het Albertkanaal en de Kempense kanalen volledig met Maaswater worden gevoed. De bekkencoördinator coördineert de opmaak van het bekkenbeheerplan dat de leidraad vormt voor de realisatie van het Integraal Waterbeleid in het Maasbekken. In 2005 werden de omgevingsanalyse, die inzicht geeft in het natuurlijk functioneren van het watersysteem, de sectorale analyse, waarbij de relatie tussen het watersysteem en het menselijk gebruik ervan onder de loep wordt genomen, en de knelpuntenanalyse, die een overzicht geeft van de watergerelateerde knelpunten in het Maasbekken, afgerond. Eveneens werd gestart met de opmaak van een Watersysteemvisie en de daaruit volgende acties en maatregelen, voor een duurzaam waterbeheer in het Maasbekken. Het conceptbekkenbeheerplan zal in mei 2006 worden afgerond.

nv De Scheepvaart werkt eveneens actief mee aan de opmaak van de bekkenbeheerplannen van het Nete-, Demer- en Beneden Scheldebekken.

nv De Scheepvaart bereidt pro-actief de toekomstige regelgeving m.b.t. het Integraal Waterbeleid voor. Zo werden interne procedures opgestart om de aangekondigde Watertoets vakkundig toe te passen. De vennootschap is eveneens actief bij de voorbereiding van een nieuwe Europese richtlijn voor het overstromingsbeheer.

Vlaanderen en Nederland sloten op 17 januari 1995 het Maasafvoer-verdrag dat het Vlaamse en Nederlandse waterverbruik beperkt in functie van de beschikbare Maasafvoer. Het verdrag is gebaseerd op het principe van een gelijke verdeling van het beschikbare water tussen Vlaanderen en Nederland en een gedeelde verantwoordelijkheid voor het debiet van de Gemeenschappelijke Maas. Om aan de bepalingen van het verdrag te voldoen zonder de scheepvaart in het gedrang te brengen is de bouw van pompinstallaties vereist op de sluizencomplexen van het Albertkanaal. nv De Scheepvaart overweegt om in combinatie met de pompinstallaties ook waterkrachtcentrales te installeren en heeft in 2005 de multidisciplinaire werkgroep "Pompinstallaties en Waterkrachtcentrales" opgestart. In afwachting van de installaties van vaste pompgemalen kunnen sinds oktober 2005 mobiele pompen met een pompcapaciteit van 3 m³/s worden ingezet aan de sluizen van Olen en Ham, zodat het Vlaams watergebruik in

laagwaterperiodes reeds gedeeltelijk kan beperkt worden.

nv De Scheepvaart is in 2005 gestart met het opstellen van een onderbouwde laagwaterstrategie voor het watersysteem van het Albertkanaal en de Kempense kanalen. Deze strategie omvat de maatregelen die dienen genomen tijdens een periode van watertekorten. Het doel is om zo goed mogelijk met de beschikbare hoeveelheid zoetwater om te springen en sluit zo aan bij de doelstellingen van de eerste Vlaamse Waterbeleidsnota inzake de realisatie van gezonde, duurzame watersystemen. Bij het opstellen van de strategie worden gebruikers van het watersysteem intensief betrokken. Dit moet leiden tot een maatschappelijk onderbouwde aanpak van waterbesparende maatregelen. De laagwaterstrategie zal medio 2006 worden gefinaliseerd.

Oprichting van een Overlegplatform Waterrecreatie, -sport en -toerisme

Op 22 juli 2005 richtte de Vlaamse Regering een Overlegplatform op voor waterrecreatie, -sport en -toerisme voor waterwegen en kust in Vlaanderen. De oprichting van het overlegplatform kwam als belangrijkste van twaalf actiepunten naar voor in het Beleidsplan Waterrecreatie- en toerisme, gepubliceerd in september 2003. De structuur van het overlegplatform voorziet in een kernteam en twee subteams (Binnenvaartwegen en Kustjachthavens) waarin naast de waterwegbeheerders (nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV) ook Toerisme Vlaanderen en Bloso vertegenwoordigd zijn.

Evolutie van de pleziervaart

Binnen de recreatieve functie neemt de pleziervaart een belangrijke plaats in. De voorbije jaren werden op en langs de waterwegen van De Scheepvaart aanzienlijke investeringen gedaan voor de realisatie van

recreatieve infrastructuur, zoals de aanleg en uitbreiding van jachthavens en passantenhavens. Het vaargebied is voor de pleziervaart heel wat aantrekkelijker geworden.

Tijdens het vaarseizoen, van 1 mei tot 30 september, zorgt nv De Scheepvaart voor de bediening op zon- en feestdagen voor de recreatievaart van de sluizen op het kanaal Bocholt-Herentals en op het kanaal Briegden-Neerharen.

In 2005 maakte De Scheepvaart afspraken met de Nederlandse Rijkswaterstaat die leidden tot een grensoverschrijdende bedieningsregeling van de sluizen op de Zuid-Willemsvaart. De sluizen van Bocholt en Lozen kregen eenzelfde bedieningsregeling op zon- en feestdagen als de andere sluizen.

Niettegenstaande de investeringen in infrastructuur en de inspanningen op het vlak van exploitatie moest vastgesteld worden dat het aantal doorvaarten van pleziervaartuigen in 2005 op alle waterwegen is verminderd t.o.v. 2004.

Commercieel beleid

Op 26 september 2005 ondertekenden minister Kris Peeters, De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV samenwerkingsovereenkomsten met VOKA en Unizo inzake het ontwikkelen van initiatieven met het oog op het realiseren van een modal shift voor het goederenvervoer van de weg naar de waterweg. Naast een aantal afspraken omtrent wederzijdse communicatie voorziet de samenwerking in het aanstellen van een aantal transportdeskundigen die voor ondernemingen een praktijkgerichte screening van hun goederenstromen kunnen uitvoeren. Hierbij wordt nagegaan of en voor welke goederenstromen de binnenvaart een oplossing kan bieden.

De waterwegbeheerders staan in voor de financiering van de transportdeskundigen die vanaf het voorjaar van 2006 actief zullen zijn.

Samenwerkingsovereenkomst met VEA

De waterwegbeheerders en Promotie Binnenvaart Vlaanderen sloten met de Vereniging der Expediteurs van Antwerpen (VEA) een overeenkomst af inzake het uitvoeren van een haalbaarheidsstudie voor het oprichten van een gecentraliseerd boekingsplatform voor containervervoer. Het onderzoek gaf aan dat dergelijk boekingsplatform aan de Antwerpse expediteurs de mogelijkheid kan bieden om op een performante wijze gebruik te maken van de binnenvaart voor het vervoer van containers van en naar de Antwerpse haven. Het boekingsplatform zal in 2006 operationeel worden.

Initiatieven ter bevordering van de binnenvaart

De Scheepvaart participeert samen met Waterwegen en Zeekanaal in verschillende projecten die tot doel hebben het gebruik van de waterwegen te stimuleren. Zo zijn te vermelden:

- Het project Waterslag
- Het project inzake palletvervoer
- Het uitwerken van een Vlaamse regeling voor steun aan het intermodaal vervoer via de waterwegen



Overzicht van hoeveelheid beheerde gronden

Acties voor watergebonden terreinen

Naast het exploiteren van de waterwegen, is nv De Scheepvaart ook belast met het beheer van de gronden gelegen langs deze waterwegen. De vennootschap heeft de opdracht deze gronden zodanig aan te wenden dat meer trafieken zullen gebruik maken van de waterweg. nv De Scheepvaart is verantwoordelijk voor het beheer en de exploitatie van een totale oppervlakte van ongeveer 60 km². Hierin zijn zowel gronden als waterwegen begrepen. Ongeveer 36% van deze oppervlakte betreft de eigenlijke waterwegen. De industrie- en KMO-gronden zijn goed voor ongeveer 20%. Natuur en landbouw nemen respectievelijk 21% en 15% in beslag. Verder zijn er nog de woon- en woonuitbreidingszones (4%) en tenslotte 4% door diverse bestemmingen.

1. Zinvolle aanwending van grondpercelen

In 2005 werden 17 aanvragen voor verkoop van restpercelen behandeld. Het betreft percelen in beheer bij De Scheepvaart, maar die niet onmiddellijk van nut zijn voor het realiseren van het maatschappelijk doel. De totale oppervlakte van deze verkochte niet-watergebonden percelen bedroeg 8.596 m². De opbrengst kan worden aangewend voor de aankoop van watergebonden percelen. Met de stad Beringen werd een ruiloperatie uitgewerkt om een niet-watergebonden perceel binnen de ringweg van de stad, maar in beheer

bij de vennootschap, te ruilen voor een watergebonden terrein langs de rechteroever van het Albertkanaal.

Met een privé-onderneming en IOK werd overleg gevoerd over een ruiling van gronden zodat de vennootschap op het industrieterrein Hezemeerheide langs het Albertkanaal in Meerhout-Geel een watergebonden terrein kon verwerven. In 2005 werden alle akten verleden waardoor een terrein van 10 ha een ontsluiting naar de waterweg verkreeg.

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

Ter realisatie van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen heeft de Vlaamse Regering in 2001 het initiatief genomen om zoekzones aan te duiden langs het Albertkanaal en de E313, voor de realisatie van bedrijventerreinen. In september 2003 werd het eindrapport "Nadere uitwerking Economisch Netwerk Albertkanaal" gepubliceerd. Dit rapport deed een voorstel omtrent de gewenste geïntegreerde ruimtelijk-economische structuur voor dit gebied langs het Albertkanaal.

Op 23 april 2004 nam de Vlaamse Regering op basis van dit eindrapport een aantal beslissingen voor de nadere uitwerking van het ENA-project en werden er concrete acties vooropgesteld:

- De oprichting van een coördinatieplatform-ENA, dat zal instaan voor de uitwerking en monitoring van het actieprogramma
- De realisatie van de voorstellen tot inbreiding en herstructurering van al bestemde bedrijventerreinen

- Het uitwerken van gewestelijke uitvoeringsplannen voor bepaalde (nieuwe) terreinen
- Diverse voorstellen tot realisatie van nieuwe regionale bedrijventerreinen werden geschrapt
- Voor een aantal potentiële terreinen dient bijkomend onderzoek uitgevoerd

Op 24 januari 2005 werd, onder het voorzitterschap van de afdeling Ruimtelijke Planning, de eerste startvergadering van het coördinatieplatform-ENA gehouden. Een stuurgroep werd opgericht waarin ook nv De Scheepvaart zetelt. In deze stuurgroep 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 geven aan de kernopdracht: een grondbeheer voeren dat gericht is op het aantrekken van watergebonden bedrijven.

In het kader van het ENA-project werden door de vennootschap in 2005 de volgende initiatieven genomen en acties uitgevoerd:

- Insteekhaven Lummen: bespreking opmaak structuurschets met de gemeenten Lummen en Heusden-Zolder
- Opmaak van een ontwerp 'Passende Beoordeling' voor het gebied rond de Insteek van Oelegem
- Besprekingen met de afdeling Natuur i.v.m. het uitvoeren van een passende beoordeling voor het terrein Genk Zuid-Oost
- Op vraag van GOM-Antwerpen: onderzoek naar de mogelijkheden van het kanaalgebied te Schoten - Antwerpen

3. *Strategisch Beleidsplan Dessel – Turnhout - Schoten*

In 2005 werd de studie gefinaliseerd die een inzicht geeft op de mogelijkheden van deze waterweg in de Antwerpse Kempen. In de studie werd een toetsingskader uitgewerkt waarbij de mogelijkheden kunnen

worden beoordeeld van een bepaalde industriezone om watergebonden overslag te realiseren. Hierbij wordt rekening gehouden met lokale eigenheid.

4. *Samenwerkingsverbanden en participaties*

Het samenwerkingsverband dat in juni 2004 ondertekend werd met de gemeenten Beringen, Tessenderlo en Ham voor de ontsluiting en het watergebonden aspect van bedrijventerreinen langs het Albertkanaal, kende een vlotte opvolging. Op 28 april en 17 november 2005 vonden samenkomsten plaats waarbij onderwerpen als bedrijventerreinmanagement, onbenutte industriegronden, nieuwe vestigingen e.d. werden besproken.

De in 2004 gestarte onderhandelingen met Mobility Centre Genk-Zuid om een multimodaal logistiek platform op te richten op het terrein van Genk-Zuid, leidden tot een concrete samenwerkingsovereenkomst, goedgekeurd in de Raad van Bestuur van 23 februari 2005.

Door een besluit van de Vlaamse Regering werd 25 ha gewestgrond op het terrein van Genk-Zuid in eigendom aan nv De Scheepvaart overgedragen. 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. Hiermee wordt aan de participatieovereenkomst met Mobility Centre Genk-Zuid concreet gestalte gegeven.

5. *Diverse acties*

In 2005 hadden besprekingen plaats met tal van instanties zoals intercommunales, gemeenten, GOM's en particulieren om terreinen te ontwikkelen met aandacht voor watergebonden activiteiten:

- Stad Lommel: bedrijventerrein Dorperheide. Door de stad Lommel en in samenwerking met diverse instanties, werden besprekingen gehouden over de uitbouw van een nieuw bedrijventerrein. Ook hier waakt de vennootschap erover dat voldoende aandacht wordt besteed aan watergebonden mogelijkheden

- Gemeente Bocholt: inrichting van de voormalige PRB-terreinen te Kaulille
In een werkgroep werden verkennende en aanvullende besprekingen gehouden omtrent de mogelijke ontwikkeling van dit terrein. Begin 2006 zal het ontwerp worden gepubliceerd. Ook hier bepleitte de vennootschap de ontsluiting van het terrein naar de waterweg
- Overleg met de GOM-Antwerpen om de mogelijkheden te vrijwaren voor een watergebonden ontsluiting van het terrein te Broechem. Aan AWV-Antwerpen werd de noodzaak benadrukt om via een studie definitief te bepalen hoe de wegontsluiting van dit terrein dient gerealiseerd
- Nadat de sanering van het bedrijventerrein te Rotem langs de Zuid-Willemsvaart werd beëindigd, zijn met de provincie Limburg en de stad Dilsen-Stokkem de besprekingen opgestart om via een Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan een deel van dit terrein te bestemmen voor watergebonden activiteiten
- Voor het industrieterrein Genk-Zuid werden in het verleden bijkomende studies uitgevoerd in verband met het toepassen van natuurmilderende maatregelen. Deze waren opgelegd in het kader van de inrichting van dit industrieterrein en ter bescherming van de Caetsbeek en het aangrenzend habitatgebied De Kuil. In 2005 werden deze natuurtechnische werken uitgevoerd en opgeleverd

Voorafgaand aan een toewijzing worden besprekingen gevoerd met het geïnteresseerde bedrijf, waarbij de vestigingsvoorwaarden worden toegelicht. De jaarlijkse verplichte overslaghoeveelheid aan de benutte kaaimuur en de verschuldigde retributie worden vastgelegd. Aan het bedrijf wordt een ontwerpovereenkomst voorgelegd. In welbepaalde gevallen dienen bodemattesten aangevraagd of moet een oriënterend bodemonderzoek worden uitgevoerd. Na finalisering van de ontwerp-tekst wordt voor een langlopende concessie de bekrachtiging door de Raad van Bestuur gevraagd.

In de loop van 2005 werden met tientallen bedrijven besprekingen

gevoerd.

Dikwijls moeten aanvragen voor gebruik van bedrijfsterreinen worden afgewezen omdat het geïnteresseerde bedrijf geen transport over de waterweg voorziet.

Gebruik van GIS

nv De Scheepvaart beheert een uitgestrekte oppervlakte aan terreinen. Om deze op een efficiënte manier te kunnen beheren is het noodzakelijk op een vlotte manier over alle relevante informatie te kunnen beschikken. Zeer courant moeten diverse informatiebronnen met elkaar vergeleken worden, bvb. moet men snel kunnen weten of een welbepaald kadasterperceel in een bepaalde gemeente in beheer is bij nv De Scheepvaart, of dit op het gewestplan ligt in een zone voor industriële activiteiten, via welke wegen dit kan ontsloten worden, of hiervoor beperkingen bestaan in het kader van een nabij gelegen habitatgebied ... Dergelijke opzoekingen zijn bijzonder tijdrovend indien men hiervoor diverse plannen en kaarten moet opzoeken en napluizen. De invoering van een Geografisch Informatie Systeem (GIS) moet dergelijke complexe bevragingen eenvoudiger maken en sneller tot conclusies leiden.

In 2005 werd door de vennootschap een bestek gepubliceerd en gegund voor de implementatie van een GIS. Gaandeweg wordt nu alle relevante terreininformatie in het systeem ingebracht, waardoor het voor het personeel moet mogelijk worden op een snelle en gebruiksvriendelijke manier elke bevraging van deze inventarisatie te visualiseren.

Bruggenbeheer

De inspectie en het onderhoud van de bruggen over de kanalen vormen een belangrijke opdracht voor nv De Scheepvaart. De vennootschap is verantwoordelijk voor het beheer van 168 kunstwerken waarvan 66 bruggen in gemengd beheer. Dit wil zeggen dat de bovenbouw van de kunstwerken wordt beheerd door de administratie Wegen en Verkeer

van Limburg of Antwerpen.

Jaarlijks worden een 60-tal inspecties uitgevoerd.

Door de stijgende groei van het wegvervoer, de grotere en zwaardere lasten, de chemische inwerking van dooizouten en de invloed van schadelijke gassen, worden de bruggen zwaar belast en zijn ze steeds meer onderhevig aan agressieve chemische aantastingen. Het is onontbeerlijk de kunstwerken stelselmatig en nauwgezet te controleren en tijdig de vereiste maatregelen te nemen om problemen te voorkomen.

Doelstellingen bruggenbeheer:

- De kunstwerken optimaal bewaren
- Het waarborgen van een veilig gebruik van het kunstwerk voor alle gebruikers
- Een investeringsprogramma op te zetten om via kleine onderhoudswerken trachten grotere onderhouds- en nieuwbouwkosten te minimaliseren
- Nieuwe schade aan de kunstwerken vlugger detecteren
- Schade voorkomen waarvoor nv De Scheepvaart aansprakelijk kan worden gesteld

In het werkjaar 2005 werden er 61 bruggen geïnspecteerd. Alle inspectieverslagen werden tijdig verzonden naar het centrale bruggenbureau te Brussel.

Voor het uitvoeren van herstellingen door aannemers werd in 2005 één bestek aanbesteed:

- Herstellen van 5 bruggen: vervangen van waterdichtingslagen, uitzetvoegen, wegdek-, voetpad- en fietspadverhardingen en oplegtoestellen

Voor de nog lopende herstellingswerken is de situatie als volgt:

- Het bestek voor het vervangen van de wegdekken, uitzetvoegen en waterdichtingslagen van tien betonnen bruggen is uitgevoerd op het vervangen van de oplegtoestellen van de brug “Darse Tessenderlo” na. Er werden in 2005, in dit bestek, vier bruggen volledig afgewerkt
- Het tweede bestek voor de volledige vernieuwing van de opbouw van het wegdek, uitzetvoegen en waterdichtingslagen van acht bruggen is afgewerkt. Er werd dit jaar nog één brug uit dit bestek gerenoveerd. De werken zijn voorlopig opgeleverd
- De herstellingswerken voor de verbreding van het fietspad op de brug Paal Tervant is in uitvoering. Door problemen met het nieuwe wegdek zijn de werken voorlopig stilgelegd. Het wegdek wordt in het voorjaar van 2006 opnieuw opgebroken en vervangen op kosten van de aannemer

De bestekken die in 2005 volledig werden afgewerkt zijn:

- De betonherstellingen aan de bruggen over vier sluizen van het Albertkanaal: Hasselt, Diepenbeek, Genk en Olen

Ook in eigen regie worden, op basis van de inspecties en de inspectieverslagen herstellingswerken uitgevoerd. De herhaalde controles bewijzen dat de algemene toestand van de kunstwerken sterk is verbeterd.

Investeren voor een beter leefmilieu

Doel van de cel milieu

De binnenvaart is de meest milieuvriendelijke vervoersmodus. nv De Scheepvaart wil het milieuvriendelijk karakter van de waterweg nog versterken. Binnen de vennootschap coördineert de cel milieu alle acties rond milieubeheer, milieuzorg en natuurbeheer.

De cel milieu voert opdrachten uit conform de wetgeving en reglementering over het milieubeheer en de exploitatie van de kanalen. nv De Scheepvaart is eveneens opgenomen in het project 'Milieuzorg in de Vlaamse Overheid'. Jaarlijks worden een aantal acties ondernomen rond het centraal vastgelegde jaarthema milieuzorg. In 2005 stonden 'Energie' en 'Mobiliteit' in de kijker. Tenslotte heeft de cel een adviserende en rapporterende rol op het vlak van milieureglementering, milieuzorg en natuurbehoud.

Brede waaier van opdrachten

Een greep uit de talrijke opdrachten uitgevoerd in 2005:

- Opvolging van de grondwatermonitoring op de gesaneerde terreinen van de oude zinkfabriek te Rotem (Dilsen-Stokkem)
- Aanbesteden van de maaiwerken langs de Zuid-Willemsvaart, het Kanaal Dessel-Kwaadmechelen, het Kanaal Bocholt-Herentals, het Kanaal naar Beverlo en het Kanaal Briegden-Neerharen, in uitvoering van de goedgekeurde bermbeheersplannen
- Aanbesteden van de saneringswerken van twee historisch verontreinigde terreinen van nv De Scheepvaart. Door het faillissement van de voormalige gebruikers, zijn deze saneringskosten ten laste van nv De Scheepvaart
- Opvolgen van verscheidene bodemonderzoeken, bodemsaneringsprojecten, onderzoeken 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'. Heel wat personeelsleden hebben positief gereageerd op de aansporing om met de fiets naar het werk te komen

Uitdagingen/bedreigingen

De talrijke wijzigingen in de milieu- en natuurbehoud reglementeringen brengen voor de waterwegbeheerder ook nieuwe verplichtingen mee.

De cel milieu verzorgt de opvolging en uitvoering hiervan en zorgt dat het standpunt van nv De Scheepvaart zoveel mogelijk wordt afgestemd met de andere waterwegbeheerders.

nv de Scheepvaart streeft er naar om vanaf volgend jaar op alle kanaalbermen een ecologisch maaibeheer toe te passen. Hierbij staan volgende aspecten centraal: maaidata aangepast aan de vegetatie, onmiddellijke ruiming van het maaisel, verplichte compostering van het maaisel en verbod op gebruik van pesticiden.

GWS

nv De Scheepvaart heeft reeds verscheidene projecten uitgewerkt om het scheepvaartverkeer te begeleiden en te sturen. Deze initiatieven kaderen in een continu proces dat moet inspelen op de noden van de waterweggebruiker en ook rekening houdt met nieuwe technologische ontwikkelingen. Het geheel van deze acties is wordt Geautomatiseerd Waterbeheer en Scheepvaartsturing (GWS) genoemd.

Ook andere Europese landen werken aan de ontwikkeling van een scheepvaartsturings- en scheepvaartbegeleidingssysteem voor de binnenvaart. Om in Europa dit systeem harmonieus op elkaar af te stemmen, zodat het Europese waterwegennet als één geheel kan ervaren en bevaren worden, hebben het Europees Parlement en de Raad op 7 september 2005 een richtlijn 2005/44/EG uitgevaardigd, River Information Services (RIS).

In samenwerking met alle Vlaamse Waterwegbeheerders wordt werk gemaakt van een vlotte gegevensuitwisseling en een vereenvoudiging van de administratieve verplichtingen van de gebruikers.

Ook werd in 2005 op de sluizen van het Albertkanaal een sluisplanningssysteem in gebruik genomen, dat voor het bedieningspersoneel een beter zicht geeft op welke schepen het kunstwerk naderen en dat tevens een voorstel van kolk-indeling berekent. Dit moet toelaten om de sluizen en het beschikbare water efficiënter te gebruiken.



De scheepvaart op de kanalen

1. Goederenvervoer

Tijdens het verslagjaar bleef andermaal een economische herneming uit. De problematische bouwmarkt, met de voltooiing van belangrijke infrastructuurwerken zoals de HST en de Antwerpse Ring enerzijds en de verdere inkrimping van de activiteiten in de Luikse staalbedrijven anderzijds, hadden in 2005 een negatieve impact op de trafiek op het kanalenet van De Scheepvaart. Dit vertaalde zich in dalende overslagcijfers inzake bouwmaterialen, vaste brandstoffen en ertsen.

Anderzijds werden belangrijke trafiekwinsten geboekt bij het containervervoer, waar het aantal op onze waterwegen behandelde TEU's andermaal steeg met 14 %. Bovendien namen ook de ladingen (+ 6,2 %) en de lossingen (+ 1,2 %) langs de kanaaloevers toe. Hierdoor kon het globale trafiekverlies op het kanalenet van De Scheepvaart beperkt blijven. In vergelijking met het vorige jaar nam de vervoerde tonnage af met 1.397.000 ton of 3,55 % tot 37,9 miljoen ton.

Door het wegvallen van aanzienlijke transitvolumes van ertsen en steenkool, die over de ganse lengte van het Albertkanaal werden vervoerd, werd evenwel een grotere daling vastgesteld in de vervoersprestaties: deze verminderden met 6,19 % of 190 miljoen tonkilometer tot 2.885 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 gedeeltelijk compenseren.

Vooraf op langere termijn wordt op de kanalen van de vennootschap een sterke groeiendens in de trafiek waargenomen. In een periode van 12 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 61 % in vervoerde tonnage en zelfs 83 % in tonkilometer.

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

Het verschil van de trafiekgroei in tonnage en tonkilometer wordt verklaard door de toename van de gemiddeld afgelegde reisweg op het net van De Scheepvaart tot 76,15 kilometer. Tot voor enkele jaren nam deze gemiddelde trajectafstand toe als gevolg van het groeiende aandeel van het transitverkeer. Vanaf 2004 kenden echter de lossingen en vooral de ladingen op de kanaaloevers een forse stijging.

Tot in 2003 nam de doorvaart op het Albertkanaal sterk toe: in de periode 1998-2003 zelfs met 67 %. In het verslagjaar werd voor het tweede opeenvolgende jaar een daling van het aandeel van de doorvaart vast-

gesteld, vooral door toedoen van de voormelde afbouw van de Luikse staalnijverheid, waardoor een belangrijke opwaartse transitoverslag van erts en steenkool wegviel.

Het Albertkanaal blijft de slagader van het Vlaamse waterwegennet. In 2005 beliep de goederenoverslag er meer dan 36,6 miljoen ton, hetzij ongeveer 1,6 miljoen ton minder dan vorig jaar. Dit komt overeen met 96,7 % van de gerealiseerde trafiek op het net van De Scheepvaart. Uitgedrukt in tonkilometer bereikten de vervoersprestaties op deze waterweg 2.744 miljoen tonkilometer (6,7 % minder dan vorig jaar) of 95,1 % van de globale overslag.

Sectoriële evolutie

x 1.000 ton	1977	1987	1997	2003	2004	2005
Delfstoffen	10.941	9.573	11.186	14.688	15.382	14.913
Vaste brandstoffen	2.639	1.520	2.815	4.256	4.582	4.069
Petroleumproducten	3.366	3.345	4.378	4.901	4.864	5.020
Ertsen en metalen	3.369	3.390	3.723	5.707	5.181	4.273
Nijverheidsproducten	932	2.361	2.205	3.013	2.976	2.893
Meststoffen	1.726	1.662	2.031	2.433	2.475	2.488
Landbouw & allerhande	2.292	2.234	1.402	3.363	3.827	4.235
Totaal	25.265	24.085	27.741	38.360	39.287	37.891

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

Het transport van bouwmaterialen en delfstoffen neemt traditioneel het overgrote deel van de trafiek (in 2005: 39,4 %) voor zijn rekening. Dit aandeel is vrij stabiel over de jaren heen, hoewel het periodiek wordt ondersteund door de aanvoer van bouwmaterialen voor grote infrastructuurwerken, zoals de aanleg van de HST-lijn in de provincie Antwerpen en de Antwerpse ring.

De daling van het vervoer van vaste brandstoffen en ertsen werd hierboven al toegeschreven aan het uit productie nemen van één hoogoven bij Arcelor.

In de samengestelde productgroep landbouwproducten, veevoeders en allerhande goederen werd een trafiekwinst van 10,6 % geboekt. Deze aangroei is uitsluitend te danken 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 306.830 TEU's in 2005. De met geladen containers vervoerde tonnage bedroeg tijdens het verslagjaar 2.320.070 ton, of 15 % meer dan vorig jaar. Vooral de toegenomen bedrijvigheid van de langs het Albertkanaal gelegen containerterminals (Meerhout, Genk en Schoten), ligt aan de basis van deze forse groei.

Vervoerde tonnage in 2005: jaarevolutie

x 1000 ton	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
Delfstoffen	1.044	1.110	1.238	1.405	1.256	1.628	920	1.369	1.328	1.304	1.269	1.043
Vaste brandstoffen	364	408	345	357	378	314	292	324	309	303	338	336
Petroleumproducten	469	444	453	389	320	331	293	397	418	443	439	624
Ertsen en metalen	462	435	409	408	394	204	277	290	307	378	425	285
Nijverheidsproducten	253	242	244	235	212	257	248	258	229	226	245	243
Meststoffen	207	237	271	208	215	188	199	191	188	195	192	196
Landbouw & allerhande	324	303	333	343	354	397	343	357	363	355	370	392
Totaal	3.123	3.179	3.293	3.345	3.129	3.320	2.572	3.186	3.141	3.205	3.278	3.120

Het globale overslagvolume van 2005 (37.890.752 ton), werd in de loop van het jaar zeer gelijkmatig opgebouwd. Het jaar begon vrij zwak met relatief lage trafiekcijfers, maar trok vanaf maart aan: vooral in april en juni werden hoge overslagvolumes geboekt. Hetzelfde geldt voor oktober en november wanneer de maandprestaties opliepen tot meer dan 3,2 miljoen ton.

Een doorslaggevende factor in deze jaarevolutie vormt het vervoer van bouwmaterialen en delfstoffen. Tijdens dit verslagjaar was de traditionele inzinking in de trafiek tijdens het (bouw-)verlof zeer diep en leidde tot een omzetvermindering met 700.000 ton ten opzichte van de recordmaand juni. Anderzijds werden in deze productgroep nadien behoorlijke omzetvolumes gerealiseerd in de maanden augustus, september en oktober.

Bijgaande tabel verduidelijkt het tijdstip waarop de hoogoven in Luik werd stilgelegd: vanaf de maand juni is een structurele inkrimping van het maandelijkse transportvolume van ertsen en vaste brandstoffen merkbaar.

Vervoerde tonnage in 2005: goederenklassen

	Vervoerde tonnage	%
Landbouwproducten	1.095.687	2,9
Voedingswaren en veevoeders	499.763	1,3
Vaste brandstoffen	4.069.148	10,7
Petroleumproducten	5.020.244	13,2
Ertsen	2.893.191	7,6
Metaalproducten	1.379.566	3,6
Ruwe mineralen en fabrikaten	14.913.022	39,4
Meststoffen	2.488.170	6,6
Chemische producten	2.892.806	7,6
Allerhande goederen	2.639.155	7,0
Totaal	37.890.752	100

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. Met de inkrimping van de Luikse staalnijverheid, daalt evenwel het belang van de trafieken van steenkolen en ertsen. Opmerkelijk blijft 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.

De transportintensiteit neemt zoals vorige jaren af in opwaartse richting. In 2005 passeerde aan het Antwerpse Straatsburgdok 32,4 miljoen ton; in Kanne (Riemst) is dit volume al afgenomen tot 19,4 miljoen ton.

Ladingen / lossingen / doorvaart

Tijdens de vorige decennia ging de globale trafiekstijging 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, een wisselend verloop. In 2005 nam de geladen tonnage toe met 6,2 %, terwijl de lossingen in volume stegen met 1,2 %. 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 betoelaagde kaaimuren heeft een wezenlijke toename van de globale trafiek meegebracht.

De doorvaart besloeg in het verslagjaar 15,4 miljoen ton of 40,6 % van de vervoerde tonnage. Dit betekent voor het tweede opeenvolgende

jaar een beperkte daling. Zoals hoger vermeld ligt de stillegging medio 2005 van een hoogoven bij Arcelor in Luik aan de basis van belangrijke trafiekverliezen van steenkool en ertsen in opvaart. Opmerkelijk is evenwel dat ook het transitverkeer in afvaart (Kanne-Antwerpen) beperkt (- 6,5 %) is afgenomen.

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
2003	16.049	5.222	17.089
2004	16.689	5.576	17.022
2005	19.885	5.924	15.396

Aantal schepen / gemiddelde lading

De aangroeiende goederenoverslag op de waterwegen van 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 vier jaren, met een beperkte aangroei (en voor 2005 zelfs een beperkte daling) 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 2005 konden de grote schepen (+ 800 ton) niettemin hun groot marktaandeel bestendigen en zelfs enigszins uitbreiden. Het aantal geladen grote schepen steeg zelfs met 7,92 % tot 26.909 eenheden, terwijl hun gemiddelde lading met 6,20 % terugliep

	1977	1987	1997	2003	2004	2005
Aantal schepen	46.504	33.773	33.240	35.274	35.865	36.747
Gemiddelde lading	543 T	713 T	835 T	1.087 T	1.095 T	1.031 T

tot 1.287 ton. Grote schepen werden ingezet voor het transport van meer dan 34,6 miljoen ton of 91 % van het globale overslagvolume.

De duwvaart op het Albertkanaal kende in 2005 een uitzonderlijke daling ten opzichte van de globale trafiekevolutie hoewel het aantal waargenomen duweenheden nog toenam tot 5.389 konvoeien. Nochtans nam hun overslagvolume af met maar liefst 13,9 % tot 10,4 miljoen ton. Gerekend in tonkilometer bedroeg het trafiekverlies voor de duwvaart zelfs 18,2 %. Het aandeel van de duwvaart in de globale overslag bij onze vennootschap is hierdoor inmiddels gedaald tot 27,6 %.

Het zeevaartverkeer met kustvaarders wordt op het kanalennet van 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.

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 vanaf 2005 eveneens voor de pleziervaart in deze periode op zon- en feestdagen bediend.

2. 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

Kanaal Bocht-Herentals

Aantal doorvaarten van pleziervaartuigen

	2003		2004		2005	
	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen
mei	1.136	554	2.252	1.012	1.165	524
juni	2.024	1.266	1.186	223	1.090	378
juli	3.674	868	3.646	541	2.591	797
augustus	3.961	1.067	3.552	926	3.583	728
september	1.178	366	1.213	414	1.261	445
totaal	11.373	4.121	11.849	3.116	9.690	2.872
alg. totaal		15.545		14.965		12.562
2005 t.o.v. 2004: - 19,13 %						

Kanaal Briegden-Neerharen

	2003		2004		2005	
	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen
mei	167	26	162	76	117	28
juni	238	102	194	45	180	41
juli	357	107	353	88	284	78
augustus	318	72	338	63	349	60
september	143	54	123	33	93	31
totaal	1.223	361	1.170	305	1.023	238
alg. totaal		1.584		1.475		1.261
2005 t.o.v. 2004: - 16,97 %						

Zuid-Willemsvaart

	2005	
	weekdagen	zon- en feestdagen
mei	134	25
juni	193	16
juli	410	53
augustus	431	60
september	126	10
totaal	1.294	164
alg. totaal		1.458

Overige kanalen

	2003		2004		2005 (1)	
	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen	weekdagen	zon- en feestdagen
mei	503	12	648	33	485	28
juni	1.019	39	979	7	678	9
juli	1.593	44	1.806	35	1.213	31
augustus	1.725	58	1.966	30	143	36
september	563	29	586	13	521	27
totaal	5.403	182	5.985	118	4.310	131
alg. totaal		5.585		6.103		4.441

2005 t.o.v. 2004: - 37,40 % (2)

1) doorvaarten Zuid-Willemsvaart in 2005 niet inbegrepen, gelet op de zondagbediening voor de pleziervaart in 2005 (zie tabel Zuid-Willemsvaart)

2) met doorvaarten (1.458) op de Zuid-Willemsvaart : - 3,45 %





Financieel verslag



Balans

ACTIVA	2005 EUR	2004 EUR
I. Oprichtingskosten		
Kosten van oprichting	25.772,12	34.242,18
II. Immateriële vaste activa		
Software	107.468,80	118.953,60
III. Materiële vaste activa		
Gebouwen	281.680,11	297.711,14
Werken van burgerlijke bouwkunde	110.249.591,27	60.511.190,20
Installaties, machines en uitrusting voor exploitatie	769.495,67	582.032,43
Meubilair en materieel	1.623.371,69	1.944.261,84
Werken van burgerlijke bouwkunde in aanbouw	31.122.465,29	46.041.626,58
IV. Financiële vaste activa		
Vorderingen en borgtochten in contanten	-	-
V. Vorderingen op meer dan één jaar	-	-
VI. Voorraden		
Handelsgoederen	1.673.783,74	1.523.955,07
VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar		
Handelsvorderingen op ten hoogste één jaar	1.876.749,37	1.715.129,70
Overige vorderingen	6.762.005,27	18.199.198,06
VIII. Geldbeleggingen	-	-
IX. Liquide middelen		
Kassagelden	27.098,58	19.753,78
Rekening K.B.C.	13.239.548,75	6.495.340,45
X. Overlopende rekeningen		
Verkregen opbrengsten	1.098.895,23	265.032,46
Over te dragen kosten	239.512,61	26.591,34
Wachtrekening	282,00	354,00
TOTAAL	169.097.720,50	137.775.372,83

PASSIVA	2005 EUR	2004 EUR
I. Kapitaal		
Geplaatst kapitaal	3.000.000,00	3.000.000,00
II. Uitgiftepremies	-	-
III. Herwaarderingsmeerwaarden	-	-
IV. Reserves		
Wettelijke reserves	38.060,00	-
Niet beschikbare reserves	-	-
V. Overgedragen netto resultaat		
Overgedragen verlies/winst	624.291,78	- 98.824,33
VI. Dotaties, subsidies, toelagen en soortgelijke		
Kapitaalsubsidies werken burgerlijke bouwkunde	134.525.753,08	102.089.722,06
Subsidies patrimoniale goederen	2.807.787,90	2.977.200,70
Subsidies patrimoniale investeringen	3.852.504,96	3.667.066,16
VII. Voorzieningen en uitgestelde belastingen		
Voorziening voor andere risico's en kosten	681.186,35	750.000,00
Voorziening waardeverminderingen handelsvorderingen	-	-
VIII. Schulden op meer dan één jaar		
Ontvangen vooruitbetalingen	1.457.706,25	1.308.569,93
Gerealiseerde ontvangsten grondbeheer	1.441.340,71	1.366.016,50
IX. Schulden op ten hoogste één jaar		
Handelsschulden op ten hoogste één jaar	6.897.745,98	5.130.463,65
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	1.705.338,27	1.379.619,39
Overige schulden	19.916,70	17.086,70
Rekeningen K.B.C. type uitgaven	11.305.371,30	16.014.411,85
X. Overlopende rekeningen		
Over te dragen opbrengsten	10.647,51	4.524,36
Toe te rekenen kosten	730.069,71	169.515,86
TOTAAL	169.097.720,50	137.775.372,83

Resultatenrekening

	2005 EUR	2004 EUR
Operationele opbrengsten	31.744.118,68	29.935.016,51
Lopende opbrengsten	30.230.647,85	29.242.019,32
Andere operationele opbrengsten	1.513.470,83	692.997,19
Operationele kosten	-35.308.065,71	-33.348.318,07
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	429.871,22	591.220,97
Diensten en diverse goederen	4.611.458,53	4.114.764,20
Personeelskosten	25.778.701,76	24.466.962,79
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, immateriële en materiële vaste activa	4.310.154,33	3.283.098,25
Voorzieningen (toevoegingen, bestedingen en terugnemingen)	- 47.316,04	681.520,44
Inkomensoverdrachten	208.909,81	200.460,80
Andere operationele kosten	16.286,10	10.290,62
Operationeel resultaat	-3.563.947,03	-3.413.301,56
Financiële opbrengsten	4.364.096,52	3.254.630,73
Opbrengsten uit vlottende activa	53.699,91	- 29.631,82
Diversen	242,28	1.164,30
Aangerekende verwijlrenten	-	-
Kapitaalsubsidies	4.310.154,33	3.283.098,25
Financiële kosten	- 16.963,60	- 5.107,10
Bankkosten	1.780,82	4.415,14
Diverse financiële kosten	15.182,78	691,96
Financieel resultaat	4.347.132,92	3.249.523,63
Uitzonderlijke opbrengsten	6.517.951,87	33.759,91
Terugnemingen van afschrijvingen	4.569,61	758,73
Andere uitzonderlijke opbrengsten	6.513.382,26	33.001,18
Uitzonderlijke kosten	- 6.539.961,65	- 190.207,65
Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen	4.569,61	758,73
Andere uitzonderlijke kosten	6.535.392,04	189.448,92
Uitzonderlijk resultaat	- 22.009,78	- 156.447,74
NETTO RESULTAAT VAN HET JAAR (voor belastingen)	761.176,11	- 320.225,67
NETTO RESULTAAT VAN HET JAAR (na belastingen)	761.176,11	- 320.225,67
TE BESTEMMEN RESULTAAT VAN HET BOEKJAAR	761.176,11	- 320.225,67
Overgedragen resultaat van vorige boekjaren	- 98.824,33	851.705,70
Te verwerken winstsaldo	662.351,78	531.480,03
Toevoeging aan de wettelijke reserves	38.060,00	- 630.304,36
OVER TE DRAGEN WINST	624.291,78	- 98.824,33

Verlag van de revisor over de jaarrekening

Verlag van commissaris over het boekjaar afgesloten op 31 december 2005 gericht tot de algemene vergadering van aandeelhouders van de naamloze vennootschap naar publiek recht DE SCHEEPVAART

Overeenkomstig de wettelijke en statutaire bepalingen, brengen wij u verslag uit over de uitvoering van de controleopdracht die ons werd toevertrouwd.

Wij hebben de controle uitgevoerd van de jaarrekening, over het boekjaar, afgesloten op 31 december 2005, met een balanstotaal van 169.097.720 euro en waarvan de resultatenrekening afsluit met een winst van het boekjaar van 761.176 euro. Wij hebben eveneens de bijkomende specifieke controles uitgevoerd die door de wet zijn vereist. Het opstellen van de jaarrekening en de beoordeling van de inlichtingen die in het jaarverslag dienen te worden opgenomen, vallen onder de verantwoordelijkheid van het bestuursorgaan van de vennootschap. Onze verantwoordelijkheid in de hoedanigheid van commissaris bestaat erin deze documenten te onderzoeken op basis van de in België van toepassing zijnde algemene controlenormen.

Verklaring over de jaarrekening zonder voorbehoud

Onze controles werden verricht overeenkomstig de normen van het Instituut der Bedrijfsrevisoren. Deze beroepsnormen eisen dat onze controle zo wordt georganiseerd en uitgevoerd dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen onjuistheden van materieel belang bevat, rekening houdend met de Belgische wettelijke en bestuursrechtelijke voorschriften met betrekking tot de jaarrekening.

Overeenkomstig de normen hebben wij rekening gehouden met de administratieve en boekhoudkundige organisatie van de vennootschap, alsook met de procedures van interne controle. De verantwoordelijken van de vennootschap hebben onze vragen naar opheldering of inlichtingen duidelijk beantwoord. Wij hebben op basis van steekproeven de verantwoording onderzocht van de bedragen opgenomen in de jaarrekening. Wij hebben de waarderingsregels, de betekenisvolle boekhoudkundige ramingen die de onderneming maakte en de voorstelling

van de jaarrekening in haar geheel beoordeeld. Wij zijn van mening dat deze werkzaamheden een redelijke basis vormen voor het uitbrengen van ons oordeel.

Naar ons oordeel, rekening houdend met de toepasselijke wettelijke en bestuursrechtelijke voorschriften, geeft de jaarrekening afgesloten op 31 december 2005 een getrouw beeld van het vermogen, van de financiële toestand en van de resultaten van de vennootschap en wordt een passende verantwoording gegeven in de toelichting.

Bijkomende verklaringen en inlichtingen

Wij vullen ons verslag aan met de volgende bijkomende verklaringen en inlichtingen die niet van aard zijn om de draagwijdte van onze verklaring over de jaarrekening te wijzigen:

- op basis van de inlichtingen waarover wij beschikken, bevat het jaarverslag de door de wet vereiste inlichtingen en stemt overeen met de jaarrekening.
- Onverminderd formele aspecten van onderschikt belang, wordt de boekhouding gevoerd overeenkomstig de in België toepasselijke wettelijke en bestuursrechtelijke voorschriften.
- Wij dienen u geen enkele verrichting of beslissing mede te delen die in overtreding met de statuten of de vennootschappenwet zou zijn gedaan of genomen. De resultaatsverwerking die aan de algemene vergadering wordt voorgesteld, stemt overeen met de wettelijke en statutaire bepalingen.

Hasselt 23 mei 2006

Burg. CVBA Foederer DFK
Bedrijfsrevisoren



AVEVE

Statistische informatie



Tabel 1: Samenvatting van de bijzonderste statistische gegevens

Rubrieken	1977	2003	2004	2005	Pc verhoging of verlaging van 2005 t.o.v. 2004
tonkilometer	1.688.052.891	3.040.565.568	3.075.834.297	2.885.387.015	-6,19
vervoerde tonnage	25.265.370	38.360.485	39.287.321	37.890.752	-3,55
ladingen	7.268.840	5.222.386	5.576.353	5.923.973	6,23
lossingen	11.268.329	16.049.042	16.689.379	16.885.303	1,17
inwendig vervoer binnen de grenzen van het net (goederen geladen en gelost binnen het net)	535.617	592.197	541.721	896.404	65,47
doorvaart over het Albertkanaal van eind tot eind	6.066.648	17.135.823	16.967.708	15.395.801	-9,26
Trafiek waargenomen aan de in- en uitgangspunten					
a) Kanne	10.679.599	20.960.120	21.696.132	19.350.390	-10,81
b) Smeermaas (grens)	1.165.300	752.459	982.865	1.044.381	6,26
c) Lozen (grens)	1.211.954	383.834	396.989	342.926	-13,62
d) Straatsburgdok Antwerpen	17.886.148	33.368.797	33.826.754	32.374.494	-3,96
aantal geladen schepen	46.504	35.274	35.865	36.747	2,46
aantal ledige schepen	37.828	26.779	26.535	25.434	-4,15
aantal schepen op het net geladen	13.664	7.756	7.896	8.812	11,60
aantal schepen op het net gelost	20.480	16.800	17.015	17.820	4,73
Gebruik van grote schepen (+800 ton)					
tonkilometer (1)	902.805.277	2.686.835.735	2.736.464.546	2.554.250.749	-6,66
vervoerde tonnage (2)	13.058.044	32.982.143	34.198.866	34.633.553	1,27
aantal geladen grote schepen (3)	11.521	23.481	24.935	26.909	7,92
gemiddelde tonnage per groot schip	1.151	1.405	1.372	1.287	-6,20
Gebruik der duweenheden					
tonkilometer (1)	207.131.300	1.102.436.324	1.043.871.400	853.844.389	-18,20
vervoerde tonnage (2)	3.261.284	12.548.145	12.143.909	10.461.570	-13,85
aantal duweenheden	2.240	5.096	5.304	5.389	1,60
gemiddelde tonnage per duweeenheid	1.456	2.462	2.290	1.941	-15,24
zeevaartverkeer met kustvaarders					
vervoerde tonnage (2)	146.967	567.914	532.165	449.986	-15,44
aantal kustvaarders (3)	237	397	362	313	-13,54

(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	2003	2004	2005
A. In tonkilometer				
Albertkanaal	1.447.154.245	2.914.666.403	2.941.504.289	2.744.230.931
Kanaal van Briegden naar Neerharen	9.224.602	1.143.513	1.444.406	1.303.942
Zuid-Willemsvaart	49.737.791	31.540.654	40.646.684	41.302.401
Kanaal van Bocholt naar Herentals	125.317.350	52.499.801	53.356.288	57.368.442
Kanaal naar Beverlo	3.148.194	921.269	828.513	695.242
Kanaal van Dessel naar Kwaadmechelen	2.488.898	18.701.312	17.654.980	21.598.354
Kanaal van Dessel naar Schoten over Turnhout				
- sectie Dessel – Turnhout	29.368.334	13.182.855	13.301.869	12.384.519
- sectie Turnhout – Schoten	21.622.477	7.909.761	7.097.268	6.503.184
TOTAAL	1.688.052.891	3.040.565.568	3.075.834.297	2.885.387.015
B. In tonnage				
Albertkanaal	23.393.863	37.185.723	38.322.159	36.671.786
Kanaal van Briegden naar Neerharen	1.849.644	724.355	807.060	727.920
Zuid-Willemsvaart	3.933.118	1.487.902	1.740.682	1.723.507
Kanaal van Bocholt naar Herentals	4.733.532	2.913.960	2.838.246	3.385.475
Kanaal naar Beverlo	480.888	199.977	179.838	150.909
Kanaal van Dessel naar Kwaadmechelen	402.940	1.243.372	1.160.861	1.414.200
Kanaal van Dessel naar Schoten over Turnhout				
- sectie Dessel – Turnhout	1.201.042	574.495	578.459	538.969
- sectie Turnhout-Schoten	1.162.554	497.004	447.428	415.397
TOTAAL	25.265.370	38.360.485	39.287.321	37.890.752

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	23.891.699	14.651.515	38.543.214	2.880.437	873.265	3.753.702	42.296.916	1,47
Voedingswaren en veevoeders	13.256.097	3.629.883	16.885.980	814.425	134.965	949.390	17.835.370	0,62
Vaste brandstoffen	372.227.139	17.654.006	389.881.145	10.972.722	184.273	11.156.995	401.038.140	13,90
Petroleumproducten	457.166.328	4.029.692	461.196.020	409.547	6.081	415.628	461.611.648	16,00
Ertsen	289.611.502	16.657.349	306.268.851	18.075	59.306	77.381	306.346.232	10,62
Metaalproducten	73.943.636	31.808.727	105.752.363	492.073	261.034	753.107	106.505.470	3,69
Delfstoffen en bouwmaterialen	340.922.966	546.409.433	887.332.399	57.565.975	59.082.993	116.648.968	1.003.981.367	34,80
Meststoffen	104.473.425	98.495.032	202.968.457	165.060	515.420	680.480	203.648.937	7,06
Nijverheidsproducten	116.528.279	73.077.282	189.605.561	3.605.343	2.418.325	6.023.668	195.629.229	6,78
Allerhande goederen	64.269.332	81.527.609	145.796.941	428.847	267.918	696.765	146.493.706	5,08
TOTALEN	1.856.290.403	887.940.528	2.744.230.931	77.352.504	63.803.580	141.156.084	2.885.387.015	100,00

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

	Kanne – Antwerpen			Antwerpen – Kanne		
	2005		2004	2005		2004
	tonnage	%	tonnage	tonnage	%	tonnage
Landbouwproducten	74.035	1,71	80.131	127.531	1,15	70.428
Voedingswaren en veevoeders	18.644	0,43	6.573	60.938	0,55	49.127
Vaste brandstoffen	156.199	3,60	104.084	2.437.883	22,05	2.976.091
Petroleumproducten	34.268	0,79	54.669	3.263.903	29,53	3.337.701
Ertsen	99.865	2,30	102.675	2.485.671	22,49	3.319.161
Metaalproducten	247.791	5,71	317.402	439.847	3,98	346.115
Delfstoffen en bouwmaterialen	2.494.634	57,46	2.871.301	1.322.786	11,97	1.368.135
Meststoffen	569.219	13,11	610.040	573.423	5,19	577.043
Nijverheidsproducten	437.028	10,07	390.828	254.829	2,31	235.177
Allerhande goederen	210.180	4,84	107.604	87.127	0,79	43.423
TOTALEN	4.341.863	100,00	4.645.307	11.053.938	100,00	12.322.401

(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	1.095.687	11.629	5.834	732.986	72.177
Voedingswaren en veevoeders	499.763	4.701	61.160	316.216	13.410
Vaste brandstoffen	4.069.148	6.788	857	1.422.051	43.881
Petroleumproducten	5.020.244	2.166	4.261	1.710.649	1.204
Ertsen	2.893.191	98.681	73.101	126.138	9.935
Metaalproducten	1.379.566	73.508	48.968	458.767	80.023
Delfstoffen en bouwmaterialen	14.913.022	1.279.544	1.866.652	4.753.247	3.693.072
Meststoffen	2.488.170	17.827	545.209	706.217	48.584
Nijverheidsproducten	2.892.806	154.764	438.986	1.481.499	101.536
Allerhande goederen	2.639.155	17.124	1.212.213	1.109.319	4.392
TOTALEN	37.890.752	1.666.732	4.257.241	12.817.089	4.068.214
Ter herinnering 2004	39.287.321	1.606.890	3.969.463	12.562.543	4.126.836

Tabel 6: Binnenlandse, continentale en zeetrafiiek

	1977	2003	2004	2005
A. Continentale trafiek				
I. Binnenlandse trafiek	8.875.682	8.913.512	9.900.826	9.798.299
II. Uitvoer naar Frankrijk	457.063	297.262	9.900.826	316.339
Nederland	1.162.654	1.553.021	1.214.292	1.219.665
Duitsland	362.859	273.469	335.522	242.164
Andere	100.214	88.828	114.962	87.316
Totaal II	2.082.790	2.212.580	1.956.742	1.865.483
III. Invoer uit Frankrijk	473.876	475.847	552.079	569.316
Nederland	5.344.240	6.854.841	6.705.069	6.533.225
Duitsland	674.042	1.503.358	1.817.426	1.884.630
Andere	43.398	53.509	38.104	37.734
Totaal III	6.535.556	8.887.555	9.112.678	9.024.905
IV. Doorvoer				
Frankrijk – Nederland	46.814	138.991	128.598	98.956
Nederland – Frankrijk	80.494	168.602	219.545	220.632
Andere	3.770	112.929	108.283	124.533
Totaal IV	131.078	420.522	456.426	444.121
Totaal continentale trafiek	17.625.106	20.434.169	21.426.672	21.132.808
B. Zeetrafiiek				
I. Uitvoer naar Belgische zeehavens	2.281.677	2.368.346	2.574.444	2.498.457
buitenlandse zeehavens	154.420	592.382	641.365	587.552
totaal I	2.436.097	2.960.728	3.215.809	3.086.009
II. Invoer uit Belgische zeehavens	3.687.968	6.064.560	6.310.350	5.854.128
buitenlandse zeehavens	871.553	7.731.657	7.262.199	6.724.892
totaal II	4.559.521	13.796.217	13.572.549	12.579.020
III. Doorvoer naar NL via Belgische zeehavens	258.943	184.568	219.961	274.470
vanuit NL via Belgische zeehavens	258.870	243.825	182.397	167.165
andere	126.833	740.978	669.933	651.280
totaal III	644.646	1.169.371	1.072.291	1.092.915
Totale zeetrafiiek	7.640.264	17.926.316	17.860.649	16.757.944
Totaal vervoerde tonnage (A + B)	25.265.370	38.360.485	39.287.321	37.890.752



Alle foto's in dit jaarverslag zijn het werk van fotograaf Jean-Pierre Beké.

Jean-Pierre Beké werkt al meer dan 35 jaar gepassioneerd als fotograaf. Hij startte als amateur, maar schoolde zichzelf later bij met een opleiding aan de Academie voor Beeldende Kunst in Halle. Hier ontstond zijn liefde voor de landschapsfotografie en meerbepaald de talrijke boeiende landschappen in België. Zijn visie is dat ons eigen land zeker kan opboksen tegen de verre oorden waarvan het exotische al snel gaat vervelen. Een passie voor beelden met een persoonlijk accent, een visie die af en toe afwijkt van de klassieke benadering en een inbreng van details of elementen die men niet altijd in een landschap verwacht ... Dat zijn zijn handelsmerken.



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