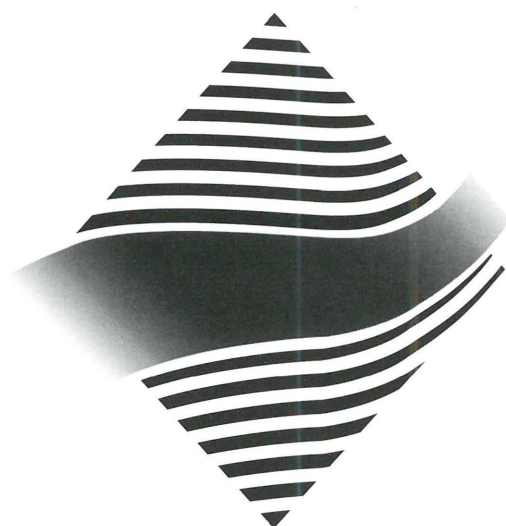


JAARVERSLAG

1995



N.V. ZEEKANAAL EN
WATERGEBONDEN GRONDBEHEER VLAANDEREN
OOSTDIJK 110 2830 WILLEBROEK

VOORWOORD

Namens de aandeelhouders en de bestuurders van de vennootschap heb ik de eer U bijgaand verslag voor te stellen. Het bevat een overzicht van de activiteiten van de publiekrechtelijke instelling "NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen" tijdens het eerste werkjaar van haar bestaan.

Inderdaad. In het jaar 1995 is de vennootschap daadwerkelijk opgestart, werden de eerste contacten gelegd en werden samenwerkingsverbanden ontwikkeld.

Vanzelfsprekend werd, inzake de infrastructurele uitbouw van het Zeekanaal, de inspanning voor het operationeel maken van de zeesluis te Hingene onverdroten voortgezet. Terzelfder tijd is de voogdijminister ingegaan op de vraag om een eerste kaai op volle waterdiepte (9,5 meter) te bouwen, namelijk te Puurs. Ook werd een nieuwe kaaimuur, deze aan het bedrijf Rombouts te Willebroek, in dienst genomen.

De trafiekstijging van 1994 kon worden geconsolideerd en zelfs nog voortgezet.

Zonder vooruit te willen lopen op de verdere evolutie, mag worden gesteld dat de balans van inkomsten en uitgaven een verbetering weergeeft van de toestand ten opzichte van het jaar voordien.

Ik ben dan ook van oordeel dat wij de toekomst met vertrouwen tegemoet mogen zien.

Ir. F. DESMYTER

Voorzitter Raad van Bestuur

1. SCHETS VAN DE STATUTAIRE POSITIE VAN DE VENNOOTSCHAP

1.1 WETGEVING EN REGLEMENTERING ROND DE VENNOOTSCHAP

De vennootschap werd opgericht bij decreet van 4 mei 1994 betreffende de naamloze vennootschap Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen. Wanneer hierna in dit jaarverslag melding wordt gemaakt van "het decreet", dan wordt dit organiek decreet van de vennootschap bedoeld.

Ter uitvoering van het decreet werd op 16 december 1994 op het stadhuis te Vilvoorde voor notaris Ivo De Grave de oprichtingsakte verleden van de publiekrechtelijke instelling "N.V. Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen". Bij besluit van 7 december 1994 nam de Vlaamse regering deze statuten aan.

Ter voorbereiding van de werking van de vennootschap stelde de Vlaamse regering bij besluit van 9 november 1994 de territoriale bevoegdheid vast van de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen. Overeenkomstig de bepalingen van het decreet bepaalde zij de grenzen, waarbinnen de vennootschap haar bevoegdheden uitoefent, als volgt :

- het kanaal Brussel - Schelde,
ten zuiden begrensd door de Gewestgrens met Wallonië, en
ten noorden door :
 1. zijn uitmonding in de Schelde, de afwaartse toevaargeul van de sluis te Hingene inbegrepen;
 2. zijn uitmonding in de Rupel, de afwaartse toevaargeul van de sluis te Wintam inbegrepen;
 3. de uitwateringssluizen in de Rupel te Willebroek, de afvoergeul inbegrepen.
- het bijbehorende kanaal Leuven - Dijle omvat de kanaalkom te Leuven en het kanaal tot aan de uitmonding in de Dijle te Mechelen, inclusief de afwaartse toevaargeul van de sluis aan het Zennegat;
- in deze kanaalzones zijn eveneens de aanhorigheden inbegrepen.

Voor het kanaal tussen Brussel en Rupel / Schelde is de vennootschap de rechtsopvolger van de "N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel", meer bepaald voor de installaties en activiteiten in het Vlaamse Gewest. De boekhoudkundige overdracht van het patrimonium, hiermee verbonden, werd uitgevoerd per 1 januari 1995.

Voor het kanaal Leuven - Dijle en het kanaal naar Charleroi ten zuiden van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest sloot onze vennootschap op 29 juni 1995 een samenwerkingsovereenkomst met het Vlaamse Gewest. Deze overeenkomst regelt het beheer van de betrokken waterwegen en van hun aanhorigheden, de bediening van en de controle op de kunstwerken en de technische samenwerking.

Om de statutaire opdracht van de vennootschap inzake het beheer, de exploitatie en de commercialisatie van aan bevaarbare waterwegen van het Vlaamse Gewest gelegen gronden te kunnen verwezenlijken, heeft de Vlaamse regering, eveneens op 9 november 1994, de algemene regels vastgesteld met betrekking tot de overeenkomsten te sluiten met de vennootschap betreffende het grondbeheer.

In aansluiting hierop werd op 10 mei 1995 tussen de vennootschap en het Vlaamse Gewest een samenwerkingsovereenkomst gesloten over de taakverdeling tussen beiden inzake het beheer van de voormelde waterwegen en inzake het grondbeheer.

Naast de regeling van de patrimoniale en boekhoudkundige situatie diende de overheid ook te voorzien in de uitbouw van het personeelskader van de nieuwe vennootschap, zoniet kon deze haar activiteiten niet aanvatten. Daarom werden o.m. regelingen getroffen voor de overdracht van personeelsleden van de vroegere N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel aan de nieuwe vennootschap, werden de ontvangstpenseelsformatie en het personeelsstatuut vastgesteld, en werden de leidend ambtenaar en de adjunct-leidend ambtenaar door de Vlaamse regering benoemd.

1.2 STATUTAIRE OPDRACHT

Volgens artikel 5, §§1 en 2 van het decreet en artikel 3 van de statuten is het doel van de vennootschap :

§ 1. De vennootschap heeft als doel :

- 1° het beheer en de exploitatie van de binnen de grenzen van het Vlaamse Gewest gelegen gedeelten van het kanaal Brussel - Rupel en van zijn toekomstige aansluiting naar de Schelde, hierna genoemd « kanaal Brussel - Schelde », zoals door de Vlaamse regering in een besluit en bijgevoegde plannen nader wordt omschreven;
 - 2° de organisatie van het beheer, de exploitatie en de commercialisatie van aan bevaarbare waterwegen van het Vlaamse Gewest gelegen gronden, zowel deze die aan de vennootschap in eigendom toebehooren als degene die haar in concessie werden gegeven, met uitzondering van de gronden, gelegen langs de waterwegen beheerd door de Dienst voor de Scheepvaart of door een havenbedrijf;
 - 3° het samenstellen van regionale comités van advies en de organisatie hierbinnen van streek- en watergebonden overleg nopens de in 2° bedoelde gronden met aangelande, geïnteresseerde regionale en lokale besturen en belangenvertegenwoordigingen;
- De vennootschap kan in het algemeen alle activiteiten verrichten die rechtstreeks of onrechtstreeks kunnen bijdragen tot de verwezenlijking van haar maatschappelijk doel.

§ 2. Onder het in § 1, 2°, omschreven doel wordt onder meer verstaan :

- 1° aan- en verkoop van gronden in het Vlaamse Gewest welke niet nodig zijn voor de infrastructuur, het bedienen en exploiteren van de waterwegen en de waterbeheersing;
- 2° het verhuren of concederen van de gronden die de vennootschap bezit of aan haar in concessie werden gegeven;
- 3° het bouwrijp maken van de bedoelde gronden;
- 4° het uitoefenen van handelsactiviteiten, inclusief het opzetten van samenwerkingsverbanden met andere publiekrechtelijke rechtspersonen met betrekking tot deze gronden;
- 5° het voeren van een specifiek op watergebonden bedrijvigheden en op watergebonden overslag gericht industrialisatiebeleid;
- 6° het creëren van nieuwe, watergebonden bedrijfszones.

Zoals hierna wordt aangegeven in het overzicht der activiteiten, heeft de vennootschap in haar eerste werkjaar een aanvang gemaakt met het realiseren van deze doelstellingen.

2. ORGANISATIE VAN DE VENNOOTSCHAP

Overeenkomstig de bepalingen van het decreet zijn de aandeelhouders van de vennootschap het Vlaamse Gewest, de zeven Vlaamse gemeenten op wiens grondgebied het Zeekanaal is gelegen, en de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappijen van Antwerpen en Vlaams-Brabant.

Tijdens de oprichtingsvergadering van 16 december 1994 benoemden deze aandeelhouders de heer Wery MERCKEN, bedrijfsrevisor, als commissaris-revisor, en ook de leden van de Raad van Bestuur, die op 31 december 1995 als volgt is samengesteld :

Voorzitter :

de Heer Fernand DESMYTER, secretaris-generaal van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur.

Ondervoorzitter :

de Heer Jean-Pol OLBRECHTS, burgemeester van de gemeente Grimbergen.

Bestuurders :

- de Heer Hugo Van Bever, administrateur-generaal van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Vlaams-Brabant;
- de Heer Albert VANHOOF, inspecteur-generaal van financiën;
- de Heer Alfons MAES, directeur-generaal van de Administratie Economie;
- de Heer Leo MEYVIS, kabinetsadviseur van de Minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening;
- de Heer Albert ABSILLIS, schepen van de stad Vilvoorde;
- de Heer Vital VERMIJLEN, gemeenteraadslid van de gemeente Bornem;
- Mevrouw Christiane BOM, directeur van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Vlaams-Brabant.

Niet-stemgerechtigde leden :

deze leden worden niet benoemd door de algemene vergadering, maar aangewezen door de Vlaamse regering.

- de Heer Richard DE WINTER, nationaal secretaris van A.C.O.D.;
- de Heer André VANDEVELDE, secretaris van C.C.O.D.;
- de Heer Frans VISSER, secretaris van de Vereniging Zeekanaal Schelde-Brussel vzw.

Secretaris :

In uitvoering van de statuten heeft de Raad van Bestuur de Heer Leo CLINCKERS, administrateur-generaal van de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen, als secretaris benoemd.

De Raad van Bestuur vergadert telkens wanneer het belang van de vennootschap dit vereist. In de loop van het jaar 1995 kwam de Raad dertien maal samen.

Op voordracht van de Raad van Bestuur van de vennootschap benoemde de Vlaamse regering op 6 april 1995 de heer Leo CLINCKERS, Ingenieur, in de graad van Administrateur-generaal, en mevrouw Marleen EVENEPOEL, juriste, in de graad van Adjunct-administrateur-generaal.

3. ADMINISTRATIEF TOEZICHT: DE GEWESTCOMMISSARIS

In het zevende hoofdstuk van het decreet wordt het administratief toezicht over de vennootschap georganiseerd. Alle besluiten van de organen van de vennootschap zijn onderworpen aan het algemeen administratief toezicht van de Vlaamse regering. Dit toezicht wordt uitgeoefend door bemiddeling van een gewestcommissaris.

Bovendien is de vennootschap onderworpen aan de bepalingen van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle op sommige instellingen van openbaar nut, in zoverre deze betrekking hebben op de instellingen van categorie B.

De Vlaamse regering heeft tot volgende benoemingen besloten :

als Gewestcommissaris :

de Heer Jozef VAN HOOFF, Afdelingshoofd bij de Administratie Waterwegen en Zeewezen:

als plaatsvervangend Gewestcommissaris :

Mevrouw Greta BERNAERS, Ingenieur bij het Havenbedrijf van Antwerpen.

Overeenkomstig de decretale bepalingen wordt de Gewestcommissaris uitgenodigd op de Algemene Vergadering der aandeelhouders en op alle vergaderingen van de Raad van Bestuur.

4. JAAROVERZICHT 1995: ACTIVITEITEN

4.1 GOEDERENVERKEER

4.1.1 ABC - as

In het globaal kan worden gesteld dat na het bereiken van een economisch dieptepunt in 1993, de stabilisatie van 1994 werd voortgezet in 1995. Dit is te merken in het totaaloverzicht van het goederenverkeer op de ABC-as.

Na 1993 is er een lichte stijging waar te nemen, die voor 1995 1,3% bedraagt ten opzichte van 1994. Daar waar in 1994 8.370.300 ton werden gerealiseerd, was dit in 1995 immers 8.482.815 ton.

Deze globale stijging is voornamelijk te danken aan een relatief sterke groei in de eerste helft van 1995 ten opzichte van het vorige jaar. Naar het einde van '95 toe is er geleidelijk aan een terugval waarneembaar, met een dramatische maand december als afsluiter.

De zich aandienende economische terugval heeft dus ook een weerslag op het goederentransport langs de ABC-as.

In het geheel ging de binnenvaart vooruit met 1,8%, terwijl de zeevaart met 4,7% daalde.

Daar waar deze laatste op het zeekanaal stabiel bleef qua import, ging zij met 8,5% achteruit op het gebied van de export. Voor de binnenvaart was er de dalende import (-5,9%), terwijl de export er sterk op vooruit ging (+11,5%).

Over het algemeen kan men stellen dat er geen grote verschuivingen te noteren vallen inzake de hoeveelheden der goederen. Op het zeekanaal Brussel - Schelde was er een lichte daling waar te nemen van de landbouwproducten en/of voedingsmiddelen, evenals bij de overslag van turf en bij deze van het schroot.

Een lichte stijging viel te noteren bij de koolwaterstoffen, terwijl de traditionele bouwmaterialen daalden. Voor deze laatste producten is er echter geen algemene tendens : bij sommige bedrijven is er een trafiekverhoging, terwijl andere duidelijk minder presteren. Ongetwijfeld speelt hier de concurrentie.

Ten opzichte van 1994 viel er een vermindering der chemische producten te noteren.

De meststoffen zijn een grote stijger, hoewel hun aandeel in het totale pakket eerder gering is te noemen.

In de globaliteit van de ABC-as nemen de chemische producten en de koolwaterstoffen nog steeds het grootste aandeel voor hun rekening, gevolgd door de bouwmaterialen, de landbouw- en voedingsproducten, het pakket van schroot en ertsen, de meststoffen en tot slot de steenkolen en diverse producten.

4.1.2 Kanaal Leuven-Dijle

Langsheen het kanaal Leuven - Dijle viel in 1995 een globale vermindering van het goederenpakket met 20.000 ton ten opzichte van 1994 te noteren.

In 1995 werden door de Zennegatsluis 172.643 ton versast, waarbij de maanden april, mei, september en oktober beter presteerden dan dezelfde maanden van het jaar daarvoor. Alle andere maanden lieten minder tonnage noteren dan in 1994. In de loop van het jaar is er een stijgende tendens waar te nemen.

Op de volgende pagina's treft U enkele tabellen aan met de cijfers van

- invoer en uitvoer langs de ABC-as (met grafische voorstelling);*
- de vervoerde tonnemaat per maand op de ABC-as (met grafische voorstelling);*
- de vervoerde goederensoorten op de ABC-as;*
- de vervoerde tonnemaat per maand op het kanaal Leuven - Dijle (met grafische voorstelling).*

4.3.2. UITGEVOERD IN AANNEMINGSCONTRACT

a. Scheepvaartonderbreking

Omwille van de montage van het brugdek van de spoorbrug te Ruisbroek, werd in de periode van 23 tot 28 juni 1995 alle scheepvaart onderbroken tussen de sluis van Zemst en de sluis van Wintam. Van deze onderbreking in de scheepvaart werd gebruik gemaakt om een grondige revisie uit te voeren van de sluisdeuren te Wintam en te Zemst.

b. Sluis van Wintam

In de sluis van Wintam werden herstellingswerken uitgevoerd aan de taatspin van de linker opwaartse vloerdeur. Deze operatie was een herhaling van gelijkaardige ingrepen die in de loop van de voorgaande jaren werden uitgevoerd aan de taatspinnen van de andere deuren.

De linker opwaartse ebdeur vertoonde abnormale lekken in de luchtkist. Deze deur werd aan wal gebracht en bij inspectie bleek dat de bevestiging van de taatspot lekken vertoonde. De vulplaat aan de zijde van de luchtkist werd vastgelast en de bevestigingsbouten werden voorzien van afdichtingsringen. Dit blijkt goede resultaten op te leveren.

Tenslotte werden er herstellingswerken uitgevoerd aan de afwaartse drempel van de vloerdeuren. Uit deze drempel bleken grote stukken blauwe hardsteen te ontbreken.

c. Dukdalven te Wintam

Ten behoeve van de zeevaart werden vier dukdalven geheid in de toevangeul afwaarts de sluis van Wintam. De bestaande houten dukdalfconstructies zijn immers zo ernstig aangetast ter hoogte van de waterlijn, dat deze niet meer veilig gebruikt kunnen worden.

Deze dukdalven werden gemaakt uit gerecupereerde buispalen die oorspronkelijk voorzien waren voor de toevangeul afwaarts de sluis van Hingene. Uit de simulatiestudie van het Waterbouwkundig Laboratorium te Borgerhout bleek immers dat de toevangeul zoveel mogelijk vrij moet blijven van vaste obstakels om de invarende schepen manoeuvreerruimte te geven.

d. Dukdalven te Grimbergen

Met behulp van het vlottend materieel dat voor de bovengeschetste operaties naar de sluis te Zemst was aangevoerd, werden twee nieuwe dukdalven ingeheid aan de hefbrug van Grimbergen ter vervanging van twee dukdalven die door aanvaring beschadigd waren.

e. Sluis te Zemst

Een vlinderklep van de rechter middendeur van de sluis van Zemst was defect. Het middenhoofd van deze sluis heeft geen omloopriolen, zodat alle versassingen met gebruik van de middendeur enorm lang duren (± 60 minuten); de defecte klep had nog langere wachttijden voor de scheepvaart voor gevolg.

Vooraf in de zomer wordt er geschut met gebruikmaking van de middendeuren omdat daarmee de schutverliezen beperkt kunnen worden zodat er minder water moet worden teruggepompt van het tweede naar het eerste kanaalpand.

De reservedeur werd in eigen regie in orde gebracht en klaargemaakt voor een omwisseling.

Zo'n omwisseling van een puntdeur heeft nog nooit plaatsgehad, omdat het vlotend materieel dat daarvoor nodig is het kanaal niet kan binnenkomen via de sluis van Wintam. Een puntdeur van de sluis van Zemst weegt ruim 190 ton en heeft een hoogte van meer dan 16 meter.

Samen met de aannemer voor buitengewoon onderhoud werd een noodprocedure ontwikkeld : de deur werd gelicht met een drijvende bok en maximaal geheven naar de wal gebracht; de deur hing dan nog 3 meter in het water.

Op de wal stonden twee 400 tons kranen opgesteld die de deur via een speciaal gebouwde evenaar overnamen van de bok, uit het water hesen en op de kanteljukken plaatsten. De deur werd vervolgens ingeklemd in deze jukken en met de twee walkranen gekanteld tot in horizontale stand.

f. Brugdekken van Grimbergen, Humbeek en Tisselt

De metalen brugdekken van Grimbergen, Humbeek en Tisselt zijn herschilderd.

Deze werken zijn gestart na de gebruikelijke winterschorsing (15 oktober - 15 maart) voor schilderwerken met formuleverven. De hinder voor de scheepvaart en voor het wegverkeer werd tot een minimum beperkt.

4.4 INVESTERINGSWERKEN

4.4.1 Spoorwegbrug van Ruisbroek

Het metalen vakwerk van de spoorwegbrug te Ruisbroek werd afgewerkt en ingevaren tijdens de voormelde onderbreking van de scheepvaart in juni 1995.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voorziet het aanleggen van de sporen in de loop van 1996.

Het regelgewicht van de tegengewichtskist werd nog niet aangebracht. Dit dient later te gebeuren, ter compensatie van het extra gewicht van rails en bovenleiding.

4.4.2 Voltooiingswerken sluis Hingene

De elektromechanische uitrusting wordt gestadig afgewerkt. De deurmechanismen en de pompen hebben proefgedraaid. Het belangrijkste nog te realiseren onderdeel van de aanneming bestaat uit het programmeren en regelen van de programmeerbare automaat voor de sturing van alle sluismechanismen.

De afwerking van de metalen gedeelten maakt goede vorderingen. De beproeving van de afsluitcaisson is nog een belangrijke fase, die uitgevoerd zal worden in coördinatie met de elektromechanische uitrusting.

Gelet op het feit dat de sluis vele jaren onafgewerkt is blijven liggen, werd een inspectie van de constructie uitgevoerd. Hieruit blijkt dat een aantal herstellingen en aanpassingen noodzakelijk zijn.

De studie van de nautica van de afwaartse toevaargeul heeft aangetoond dat bijzondere maatregelen genomen moeten worden om een veilige vaart naar Hingene te waarborgen. Het project werd hieraan aangepast.

4.4.3 Kaaimuur Rombouts

De Minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening hechtte zijn goedkeuring aan de bouw van een nieuwe kaaimuur ten behoeve van de hout-handel Rombouts te Willebroek. Het Vlaamse Gewest verleende een subsidie van 80% voor de bouw van deze kaai, die een lengte heeft van 120 meter en een waterdiepte van 6,50 meter.

De muur werd op 15 december 1995 ingehuldigd door de Minister.

4.4.4 Omlegging naar de Schelde

De werken met betrekking tot het oprichten der dijken werden voltooid.

In overleg met de Groep voor Toegepaste Ecologie, die de ecologische begeleiding der werken verzorgt in het kader van het Milieu Effecten Rapport, en met het gemeentebestuur van Bornem werd reeds een gedeelte van het sluisplein aangeplant.

Opwaarts de nieuwe sluis werd, gelijktijdig met het uitvoeren van de oeververdediging bestaande uit een betonnen kap op een scherm van metalen damplanken, een aanvang gemaakt met het plaatsen van grondankers om de stabiliteit van het geheel te verzekeren tegen ontgroning onder invloed van golfwerking.

Afwaarts de getijsluis werd op de linkeroever een nieuwe uitwateringssluis op de Schelde afgewerkt. Deze sluis zal de afwatering verzekeren van de achterliggende polder.

De caissondam op de scheiding met de Rupel, ter hoogte van de aansluiting met de Schelde, is volledig afgewerkt, op het plaatsen van de bolders na.

Als het programma voor de verdere investeringen wordt volgehouden, dan zal de sluis tegen juli 1997 operationeel zijn.

4.5 GRONDBEHEER

4.5.1 Algemeen

1995 manifesteerde zich qua grondbeheer voornamelijk op het administratief vlak. Inderdaad werd een aanvang genomen om de bestaande of nieuwe vergunningen aan te passen of op te maken volgens het besluit van de Vlaamse regering d.d. 16 maart 1994 betreffende het toekennen van vergunningen, het vaststellen en innen van retributies voor het privaat gebruik van het domein van de waterwegen en hun aanhorigheden, de zeekering en de dijken.

Bovendien werd het model van concessieakte aangepast, teneinde te voldoen aan de meest recente vereisten inzake de administratieve uitwerking van het commercieel grondbeheer.

4.5.2 Kanaal Brussel - Schelde

Met de kanaalgemeenten werd overleg opgestart nopens het multifunctioneel karakter van de waterweg. Concreet dient dit overleg te leiden tot een betere invulling van het Zeekanaal in zijn omgeving, door een optimale benutting van de aanliggende gronden. Finaal zal dit enerzijds aanleiding geven tot een trafiekverhoging langs de waterweg, waarbij anderzijds betere voorwaarden worden geschapen voor leefmilieu, woonkwaliteit en passieve en actieve recreatie.

In dit verband werden de verschillende opties op schrift gezet in de aanvulling bij het Ontwikkelingsplan Zeekanaal Brussel - Schelde en in de Beleidsnota van de N.V. Zeekanaal van medio 1995.

Bij het overleg met de kanaalgemeenten werd in ruime mate aandacht besteed aan het veiligheidsaspect van de waterweg en zijn aanhorigheden. De nodige gegevens werden hierbij uitgewisseld, zodat bij eventuele incidenten of calamiteiten de betrokken diensten sneller op de hoogte kunnen worden gesteld en de nodige maatregelen kunnen treffen.

Bij de concrete invulling van de gronden langs het Zeekanaal Brussel - Schelde, viel in 1995 het toekennen van een concessie te noteren aan de firma's Alural en Cleymans te Tisselt - Willebroek aan de linkeroever van het zeekanaal. Het terrein van ca. 1,7 ha wordt uitgerust om er activiteiten uit te oefenen met betrekking tot de bouwnijverheid, waarbij de tegenoverliggende kaaimuur zal gevaloriseerd worden door het aantrekken van trafiek via de waterweg. De uitbreiding van de reeds bestaande activiteiten zal tevens een bijkomende werkgelegenheid verschaffen voor een vijftigtal personen.

Met betrekking tot de bouw van een containerterminal te Willebroek werden in 1995 de eerste initiatieven genomen voor de realisatie van een kaaimuur bij de firma Verbeke. Tevens werden de voorbereidende stappen gezet voor het verwezenlijken van een kaaimuur met waterdiepte 9,50 m ter hoogte van de firma Prayon Rupel.

Deze initiatieven ter verbetering van de relatie tussen de waterweg en zijn naastgelegen gronden, moeten in de toekomst toelaten de bestaande trafieken te verhogen en nieuwe trafieken aan te trekken.

4.5.3 Kanaal Leuven-Dijle Kanaal naar Charleroi

Zoals in een eerder hoofdstuk vermeld werd bij besluit van de Vlaamse regering d.d. 9 november 1994 houdende afbakening van de territoriale bevoegdheid van de N.V. Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen aan het oorspronkelijk territorium het kanaal Leuven - Dijle en het Kanaal naar Charleroi toegevoegd. De vennootschap werd half 1995 van dit besluit in kennis gesteld.

Aangezien het personeel van deze beide waterlopen toegevoegd blijft aan de Afdeling Zeeschelde van de Administratie Waterwegen en Zeewezen, diende een intensief overleg en gegevensuitwisseling te worden opgestart met de diensten van de N.V. Zeekanaal. Ondanks de structurele verschillen kan gesteld worden dat de samenwerking als zeer positief en opbouwend wordt ervaren.

Ook voor het kanaal Leuven - Dijle en het Kanaal naar Charleroi kenmerkte 1995 zich door een administratieve omschakeling van de dossiers met betrekking tot het grondbeheer, meer in het bijzonder door de aanpassing van de vergunningen aan de bepalingen van het besluit van de Vlaamse regering d.d. 16 maart 1994. De administratieve afhandeling werd stelselmatig overgedragen aan de diensten van de N.V. Zeekanaal, waarbij de concrete gegevens der verschillende dossiers ter beschikking worden gesteld door de respectievelijke districtshoofden.

Langs beide kanalen werden enkele contacten gelegd aangaande de invulling van industriële activiteiten, die in de loop van 1996 mogelijk kunnen leiden tot het verlenen van een concessie.

4.5.4 Vlaamse waterwegen

In 1995 werd door de Administratie Waterwegen en Zeewezen en haar verschillende afdelingen de inventaris opgemaakt van de gronden langs de Vlaamse waterwegen. Stelselmatig wordt deze inventaris overgemaakt aan de N.V. Zeekanaal. Ook specifieke dossiers werden aanhangig gemaakt, waarbij door de vennootschap werd gevraagd de betrokken gronden in beheer over te dragen.

4.6 PROMOTIE EN MARKETING

4.6.1 Algemeen

Ook in 1995 werd de deelname van de N.V. Zeekanaal aan de werking van de v.z.w. Promotie Binnenvaart Vlaanderen verdergezet. Dit orgaan biedt een uitstekend platform om op breder vlak in te spelen in het promotioneel gebeuren van de waterweg en meer in het bijzonder met betrekking tot de binnenvaart.

Tevens houden de personeelsleden van de vennootschap tijdens de uitoefening van hun taken steeds het belang van de waterweg voor ogen en dragen permanent een "watergebonden boodschap" naar buiten uit.

4.6.2 Concreet

In het voorbije jaar werden voorbereidingen getroffen om in 1996 over te gaan tot het uitschrijven van twee beperkte offerteaanvragen, namelijk :

- voor het houden van een promotiecampagne, meer in het bijzonder voor het ontwerpen van een nieuwe huisstijl met dito logo en kennismakingsbrochure ;
- voor het uitvoeren van een onderzoek naar de marktpositie van de N.V. Zeekanaal en de daaruit voortvloeiende marketingstrategie.

Tevens werd beslist om een plan uit te voeren ter globale ordening van de kanaalzone Brussel-Schelde.

Tenslotte werden de eerste initiatieven genomen om het eeuwfeest van de N.V. Zeekanaal in 1996 op gepaste wijze te vieren.

4.7 PERSONEEL

Het jaar 1995 was niet alleen voor de vennootschap zelf van groot belang, maar bracht ook ingrijpende wijzigingen mee voor het personeel.

Op 1 januari 1995 is het personeel van de vroegere N.V. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel overgedragen aan de nieuwe instelling. Bij het begin van het jaar kregen de personeelsleden eenmalig de mogelijkheid om over te gaan naar de diensten van het Vlaamse Gewest. Twaalf collega's maakten van deze mogelijkheid gebruik, waarbij de afstand tot het werk het grote leidmotief was om hierop in te gaan.

Eén personeelslid nam daarenboven ontslag uit de dienst, terwijl twee andere in de loop van het jaar de pensioengerechtigde leeftijd bereikten.

Op 1 mei 1995 werd door de Vlaamse regering de heer ir. Leo CLINCKERS aangesteld als leidend ambtenaar van de nieuwe instelling, met de graad van administrateur-generaal.

Op 1 juni werd mevrouw Marleen EVENEPOEL eveneens door de Vlaamse regering aangesteld als adjunct-leidend-ambtenaar, met de graad van adjunct-administrateur-generaal.

De heer ir. Gilbert VERELST die tot op die datum dienstdoende directeur-generaal was, werd gerechtigd de titel van adjunct-administrateur-generaal te voeren.

Eveneens op 1 juni keurde de Vlaamse regering het besluit goed, houdende organisatie van de naamloze vennootschap Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen en de regeling van de rechtspositie van het personeel. Deze laatste regeling trad in werking met terugwerkende kracht tot 1 januari 1995.

Dit had voor gevolg dat er nieuwe weddeschalen van toepassing werden, waarbij heel wat berekeningen uiteindelijk moesten leiden tot de nieuwe definitieve

inschaling van het personeel, met uitbetaling van achterstallen. De dienst personeelsbeheer heeft dan ook veel inspanningen geleverd om dit proces voor elkeen zo vlot en zo correct mogelijk in een relatief korte periode te laten verlopen.

Teneinde de dienstverlening aan het personeel te optimaliseren besloot de Raad van Bestuur tot oprichting van een eigen Sociale Dienst, en werd de vennootschap opgenomen in het Koninklijk besluit van 12 juni 1970 met betrekking tot de wet op de arbeidsongevallen en beroepsziekten.

Tenslotte werd de principiële goedkeuring gehecht aan een ontwerp van personeelsformatie, rekening houdend met de evolutie die de vennootschap zal doormaken in het kader van de uitbreiding van haar opdracht. Dit ontwerp omvat een vooropgestelde formatie van 216 personeelsleden.

Verdere contacten en onderhandelingen tussen overheid, instelling en erkende vakorganisaties zouden in de nabije toekomst moeten leiden tot een definitieve personeelsformatie.

Einde 1995 werd met toepassing van het personeelsstatuut een begin gemaakt met de opleiding tot evaluator binnen de vennootschap.

Het jaar 1996 zal het eerste jaar zijn waarin de vernieuwde filosofie van het overheidsmanagement van toepassing zal worden op ieder personeelslid. In dit kader werd een functiebeschrijvingen opgesteld voor ieder personeelslid en met de betrokkene besproken.

In toepassing van het besluit van de Vlaamse regering houdende maatregelen ter bevordering van gelijke kansen voor mannen en vrouwen in de diensten van de Vlaamse executieve en in de instellingen van openbaar nut die afhangen van de Vlaamse executieve of van het Vlaamse Gewest, werd overgegaan tot de aanstelling van een emancipatie-ambtenaar.

Om het tekort aan personeel op te vangen – een gevolg van het feit dat een aantal personeelsleden onze instelling verlaten hebben – heeft de Raad van Bestuur besloten tot enkele aanwervingen. Daarenboven werd één personeelslid toegelaten tot de stage en werden negen andere uit de werfreserve op contractuele basis aangetrokken om in de tijdelijke behoefte te voorzien, in afwachting van de vaststelling van de definitieve personeelsformatie.

Per 31 december 1995 zag de personeelsbezetting eruit als volgt :

statutaire bedienden	40
statutaire werklieden	91
contractuele bedienden	11
contractuele werklieden	23, of een totaal van 165 personeelsleden.

In 1996 bereiken 11 van deze personeelsleden de pensioengerechtigde leeftijd.

5. COMMENTAAR BIJ BALANS EN RESULTATENREKENING 1995

ALGEMEEN

Bij de vergelijking tussen de boekjaren 1995 en 1994 is het van belang te weten dat de eindbalans van de op 31 december 1994 ontbonden n.v. Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel, goedgekeurd door de bijzondere algemene vergadering der aandeelhouders van 14 juni 1995, de beginbalans is van de op 1 januari 1995 opgerichte n.v. Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen. Deze vergelijking is dus louter indicatief, vermits het hier gaat om twee afzonderlijke rechtspersonen.

De rechtsopvolging tussen de twee vennootschappen werd geregeld door volgende reglementering :

- Koninklijk besluit van 26 april 1993 houdende verdeling van het vermogen en de maatschappelijke aandelen van de Naamloze Vennootschap Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel aan het Vlaamse Gewest en aan het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en afsluiting van de ontbinding (B.S. 07.05.1993)
- Decreet van 4 mei 1994 betreffende de naamloze vennootschap Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen (B.S. 16.07.1994)
- Oprichtingsakte van de naamloze vennootschap Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen :
 - notarisakte van 16 december 1994
 - uittreksel uit de statuten gepubliceerd in Bijlage B.S. 11.01.1995
- Koninklijk besluit van 23 december 1994 houdende toewijzing van het vermogen van de Naamloze Vennootschap Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel aan de Naamloze Vennootschap Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen en tot omwisseling van de aandelen (B.S. 14.01.1995)

5.1 BALANS

5.1.1 ACTIVA

Het totaal langs de activazijde van de balans bedraagt 5.794,8 MIO BEF tegenover 10.011,6 MIO BEF in 1994.

VASTE ACTIVA

Het totaal bedrag aan vaste activa beloopt 5.334,5 MIO BEF terwijl voor 1994 een cijfer van 9.633,2 MIO BEF geregistreerd werd.

Oprichtingskosten (vak I)

De oprichtingskosten van de nieuwe n.v. Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer bedroegen in totaal 289.000 BEF. Deze kosten werden volledig afgeschreven in het boekjaar 1995.

Materiële vaste activa (vak III)

De materiële vaste activa vertonen een aanzienlijke daling van 9.633,2 MIO BEF naar 5.334,5 MIO BEF, hetzij een daling van 44 % tegenover het vorige boekjaar. Deze daling is toe te schrijven aan enerzijds buitengebruikstellingen en anderzijds diverse inhaalafschrijvingen op infrastructuurwerken.

Terreinen en gebouwen (vak III, A)

De nettowaarde van de gebouwen en terreinen is gedaald van 7.321,6 MIO BEF naar 2.754,2 MIO BEF in 1995. Dit is grotendeels het gevolg van een ganse reeks inhaalafschrijvingen die in 1995 gerealiseerd werden en waarbij rekening werd gehouden met het effectieve jaar van ingebruikname van de diverse infrastructuur.

Vermits bepaalde geherwaardeerde infrastructuur gedesactiveerd werd ingevolge buitengebruikstelling, werd de herwaarderingsmeerwaarde 1930 - 1945 verminderd met 121,6 MIO BEF zodat per 31 december 1995 nog netto 130,7 MIO BEF aan meerwaarden blijven bestaan.

Installaties, machines en uitrusting (vak III, B)

Er werden in 1995 voor 671.336 BEF machines en uitrustingen aangekocht en voor 20.332 BEF buiten gebruik gesteld.

Meubilair en rollend materieel (vak III, C)

Ingevolge diverse aankopen stijgt de netto boekwaarde van 5,6 MIO BEF naar 8,1 MIO BEF.

Leasing en soortgelijke rechten (vak III, D)

Deze werden in de loop van 1995 volledig afgeboekt.

Overige vaste materiële activa (vak III, E)

De overige vaste activa omvatten de investeringswerken die vanaf 1 januari 1995 opgericht en volledig gefinancierd werden door het Vlaamse Gewest. Deze activa zijn afgescheiden van de overige activa in post 22.

Het gaat hier enkel om bouwwerken die effectief in gebruik zijn genomen in 1995. De activa in aanbouw, gefinancierd en opgericht na 1 januari 1995, zijn opgenomen in de volgende post.

Materiële vaste activa in aanbouw (vak III, F)

De vaste activa in aanbouw bevatten de infrastructuurwerken die aan de gang zijn aan de sluis te Hingene en de spoorbrug te Ruisbroek. De totale waarde van deze activa steeg van 2.394,5 MIO BEF naar 2.566,3 MIO BEF. Er waren in 1995 voor 197,7 MIO BEF nieuwe realisaties en er werd 25,9 MIO BEF van deze vaste activa in aanbouw in gebruik genomen en geactiveerd.

VLOTTENDE ACTIVA

De activa met een niet permanent karakter in de onderneming stijgen in waarde van 378,4 MIO BEF naar 460,3 MIO BEF. Deze uiteindelijke verhoging is het resultaat van 3 bewegingen:

- een gevoelige verhoging van de uitstaande saldi op zichtrekeningen;
- de handelsvorderingen die verhogen van 56,1 MIO BEF naar 83,7 MIO BEF;
- overige vorderingen.

5.1.2 PASSIVA

Het totaal langs de passiefzijde van de balans daalt van 10.011,6 MIO BEF naar 5.794,8 MIO BEF.

EIGEN VERMOGEN

Het eigen vermogen van de vennootschap daalt van 9.931,8 MIO BEF naar 5.648,2 MIO BEF.

Kapitaal (vak I)

Het kapitaal van de nieuwe vennootschap bedraagt per 31 december 1995 28.950.000 BEF. Het kapitaal werd door de aandeelhouders volledig volstort in de loop van 1995.

Herwaarderingsmeerwaarden (vak III)

Deze werden als gevolg van de buitengebruikstelling van bepaalde investeringen verminderd met 121,6 MIO BEF en bedragen op het einde van het boekjaar nog 130,7 MIO BEF.

Reserves (vak IV)

Wettelijke reserve (vak IV, A)

De wettelijke reserve bedraagt 2.985.000 BEF.

Beschikbare reserves (vak IV, D)

De beschikbare reserves bleven gedurende het boekjaar ongewijzigd.

Overgedragen winst (vak V)

Een batig saldo van 20,5 MIO BEF werd door de algemene vergadering opgenomen onder overgedragen winst.

Kapitaalsubsidies (vak VI)

Deze vertonen, als spiegelbeeld van de materiële vaste activa een gevoelige daling van 9.541,9 MIO BEF naar 5.358,7 MIO BEF.

SCHULDEN

Schulden op meer dan één jaar (vak VIII)

Overige schulden (vak VIII, D)

De schulden op meer dan één jaar vertonen een status quo.

Schulden op ten hoogste één jaar (vak IX)

De schulden op ten hoogste één jaar stijgen t.o.v. vorig jaar met 121,1 MIO BEF.

Handelsschulden (vak IX, C)

Het zijn voornamelijk de schulden t.o.v. onze gewone leveranciers die sterk stijgen van 8,5 MIO BEF naar 111,0 MIO BEF.

In het bedrag van 111 MIO BF zijn inbegrepen de nog te ontvangen facturen die gestegen zijn tot 32,5 MIO BEF. Het betreft allemaal facturen die pas na het einde van het boekjaar toekwamen en die volledig betrekking hadden op het afgesloten boekjaar.

Schulden met betrekking tot de belastingen, bezoldigingen en sociale lasten (vak IX, E)

Ook deze schulden kenden een aanzienlijke verhoging met 16,7 MIO BEF. Het totaal van deze schulden bedroeg per einde boekjaar 27,6 MIO BEF .

Overige schulden (vak IX, F)

Bij de diverse schulden in klasse 48 is vooral het lagere saldo van klanten met een creditsaldo te vermelden. Dit bedroeg slechts 0,9 MIO BEF tegenover 3,2 MIO BEF in het vorige boekjaar.

Overlopende rekeningen van het passief (vak X)

Deze verminderden van 54,3 MIO BEF naar 21.292 BEF voor de toe te wijzen kosten aan het boekjaar 1995. De voorschotten die tijdens vorige jaren werden toegekend door het Vlaamse Gewest om het bedrijfsverlies te dekken, (saldo 54,250 MIO BEF) worden nu onder uitzonderlijke opbrengsten geboekt.

5.2 RESULTATENREKENING

5.2.1 Bedrijfsopbrengsten

Omzet (vak I, A)

De gewone omzet bleef tegenover het vorige jaar nagenoeg stabiel. De n.v. Zeekanaal haalde een omzet van 203,9 MIO BEF.

De opbrengsten uit concessies belopen 50,6 MIO BEF. De diverse recuperaties in het kader van verschillende overeenkomsten tussen de n.v. en andere openbare instanties zoals het Vlaamse Gewest en de NMBS bleven ongeveer stabiel.

De scheepvaartrechten kenden een lichte stijging.

De aanlegrechten die enkel geheven worden op het kanaal Brussel-Rupel daalden met 0,2 MIO BEF naar 4,8 MIO BEF.

Ook de bedrijven beperkten hun industriële waterafnames, wat zich uit in een verlaagde opbrengst uit deze cijzen. De opbrengsten belopen 52,7 MIO BEF. In de vorige boekperiode waren deze cijzen nog goed voor 54,9 MIO BEF.

Een belangrijke post uit de omzet zijn de retributies geheven op toegestane vergunningen. Er is een opvallende stijging van 0,9 MIO BEF naar 6,9 MIO BEF. Dit is grotendeels te wijten aan de verhoogde cijzen.

Andere bedrijfsopbrengsten (vak I, D)

Deze soort van opbrengst is eveneens verhoogd van 32,4 MIO BEF in 1994 naar 36,5 MIO BEF in 1995.

Hierin zijn begrepen een terugvorderbaar voorschot in het exploitatieverlies van de n.v. Zeekanaal t.b.v. 27,2 MIO BEF, voor 3,2 MIO BEF teruggevorderde loonkosten, vergoedingen ingevolge arbeidsongevallen ten belope van 1,2 MIO BEF en voor 2,8 MIO BEF aan recuperatie in averijen en geschillen.

5.2.2 Bedrijfskosten

Diensten en diverse goederen (vak II, B)

Algemeen is er een stijging van deze kosten, die verantwoord wordt door het ingebruiknemen van een nieuw directiegebouw en bijkomende aankopen van goederen en diensten noodzakelijk om de goede werking van alle diensten te garanderen.

Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen (vak II, C)

Deze kenden, ingevolge de invoering van het nieuwe ambtenarenstatuut vanaf 1 januari 1995, een verhoging van 208,3 MIO BEF naar 234,3 MIO BEF of een



stijging van 26 MIO BEF. Wel dient er rekening mee gehouden te worden dat de reis- en verblijfkosten en de personeelsvorming vorig boekjaar nog opgenomen werden onder een andere klasse.

De voornaamste stijgingen deden zich voor in de bruto-bezoldigingen zowel bij de arbeiders als bij de bedienden. In dezelfde lijn stegen ook de patronale bijdragen R.S.Z. en de kinderbijslag, dit ingevolge hogere premievergoedingen en een aantal aanwervingen.

Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten en materiële vaste activa (vak II, D) (cfr. Balans pag. 31)

De som van deze rekeningen kende een aanzienlijke daling van 26,5 MIO BEF.

De oprichtingskosten werden in het boekjaar volledig afgeschreven. De gewone afschrijvingen en de waardeverminderingen ingevolge buitengebruikstelling op de gebouwen gesubsidieerd uit leningen met staatswaarborg vertegenwoordigen meer dan 90 % van al deze afschrijvingen.

5.2.3 Financiële opbrengsten (vak IV)

De intresten op bankrekeningen bedroegen afgerond 5,3 MIO BEF.

5.2.4 Uitzonderlijke opbrengsten (vak VII)

Deze bedragen 3.994,4 MIO BEF en zijn samengesteld uit :

- de herwaarderingsmeerwaarden van 252,3 MIO BEF die met 121,6 MIO BEF werden verminderd. Dit laatste bedrag geldt als uitzonderlijke opbrengst.
- Wegens inhaalafschrijvingen op materiële vaste activa wordt onder “andere uitzonderlijke opbrengsten” een bedrag geboekt van 3.766,9 MIO BEF. Dit is de tegenhanger van de posten “uitzonderlijke inhaalafschrijvingen t.b.v. 3.789,5 MIO BEF (660) en “minderwaarden bij de realisatie van vaste activa” t.b.v. 86,3 MIO BEF (663);
- daarnaast werden nog volgende belangrijke uitzonderlijke opbrengsten gerealiseerd in de loop van 1995 :
 - * terugvordering van huurgelden;
 - * in resultaat nemen van vroegere exploitatiesubsidies.

5.2.5 Te bestemmen winst van het boekjaar (vak XIII)

Rekening gehouden met alle geboekte opbrengsten en kosten wordt de te bestemmen winst van het boekjaar 1995 vastgesteld op 21.099.341 BEF tegenover een verlies van 364.588 BEF het vorige boekjaar.



BALANS EN RESULTATENREKENING 1995

1. BALANS NA WINSTVERDELING

ACTIVA	31.12.95	31.12.94
		<i>(in franken)</i>
VASTE ACTIVA	5.334.477.365	9.633.156.097
I. Oprichtingskosten		
II. Immateriële vaste activa		
III. Materiële vaste activa	5.334.477.365	9.633.156.097
A. Terreinen en gebouwen	2.754.223.630	7.231.646.385
B. Installaties, machines en uitrusting	1.744.854	1.366.363
C. Meubilair en rollend materieel	8.138.657	5.629.317
D. Leasing en soortgelijke rechten		
E. Overige materiële vaste activa	4.049.283	
F. Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	2.566.320.941	2.394.514.032
IV. Financiële vaste activa		
A. Verbonden ondernemingen		
1. Deelnemingen		
2. Vorderingen		
B. Ondernemingen waarmee een deelnemingsverhouding bestaat		
1. Deelnemingen		
2. Vorderingen		
C. Andere financiële vaste activa		
1. Aandelen		
2. Vorderingen en borgtochten in contanten		
VLOTTENDE ACTIVA	460.334.400	378.396.467
V. Vorderingen op meer dan één jaar	11.000	47.097
A. Handelsvorderingen	11.000	47.097
B. Overige vorderingen		
VI. Voorraden en bestellingen in uitvoering		
A. Voorraden		
1. Grond- en hulpstoffen		
2. Goederen in bewerking		
3. Gereed produkt		
4. Handelsgoederen		
5. Onroerende goederen bestemd voor verkoop		
6. Vooruitbetalingen		
B. Bestellingen in uitvoering		
VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar	91.278.971	242.877.057
A. Handelsvorderingen	83.695.698	56.101.023
B. Overige vorderingen	7.583.273	186.776.034
VIII. Geldbeleggingen		123.969.151
A. Eigen aandelen		
B. Overige beleggingen		123.969.151
IX. Liquide middelen	367.524.675	10.106.304
X. Overlopende rekeningen	1.519.754	1.396.858
TOTAAL DER ACTIVA	5.794.811.765	10.011.552.564

BALANS EN RESULTATENREKENING 1995

PASSIVA	31.12.95	31.12.94
		<i>(in franken)</i>
EIGEN VERMOGEN	5.648.237.901	9.931.769.675
I. Kapitaal	28.950.000	28.787.048
A. Geplaatst kapitaal	28.950.000	28.947.000
B. Niet opgevraagd kapitaal (-)	()	(159.952)
II. Uitgiftepremies		
III. Herwaarderingsmeerwaarden	130.731.717	252.343.409
IV. Reserves	109.329.001	108.711.916
A. Wettelijke reserve	2.895.000	2.277.915
B. Onbeschikbare reserves		
1. Voor eigen aandelen		
2. Andere		
C. Belastingvrije reserves		
D. Beschikbare reserves	106.434.001	106.434.001
V. Overgedragen winst	20.482.256	
Overgedragen verlies (-)	()	()
VI. Kapitaalsubsidies	5.358.744.927	9.541.927.302
VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN		
VII. A. Voorzieningen voor risico's en kosten		
1. Pensioenen en soortgelijke verplichtingen		
2. Belastingen		
3. Grote herstellings- en onderhoudswerken		
4. Overige risico's en kosten		
B. Uitgestelde belastingen		
SCHULDEN	145.573.864	79.782.889
VIII. Schulden op meer dan één jaar	1.356.156	1.401.156
A. Financiële schulden		
1. Achtergestelde leningen		
2. Niet achtergestelde obligatieleningen		
3. Leasingschulden en soortgelijke schulden		
4. Kredietinstellingen		
5. Overige leningen		
B. Handelsschulden		
1. Leveranciers		
2. Te betalen wissels		
C. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen		
D. Overige schulden	1.356.156	1.401.156
IX. Schulden op ten hoogste één jaar	145.196.416	24.052.731
A. Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen		
B. Financiële schulden		
1. Kredietinstellingen		
2. Overige leningen		
C. Handelsschulden	111.022.108	8.502.150
1. Leveranciers	111.022.108	8.502.150
2. Te betalen wissels		
D. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen		
E. Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	27.639.926	10.920.526
1. Belastingen	5.895.592	2.669.941
2. Bezoldigingen en sociale lasten	21.744.334	6.250.585
F. Overige schulden	6.534.382	4.630.055
X. Overlopende rekeningen	21.292	54.329.002
TOTAAL DER PASSIVA	5.794.811.765	10.011.552.564

BALANS EN RESULTATENREKENING 1995

2. RESULTATENREKENING (in staffelvorm)

	31.12.95	31.12.94
		(in franken)
I. Bedrijfsopbrengsten	240.425.254	235.937.388
A. Omzet	203.897.163	203.546.553
B. Wijzigingen in de voorraad goederen in bewerking en gereed produkt en in de bestellingen in uitvoering (toename +, afname -)		
C. Geproduceerde vaste activa		
D. Andere bedrijfsopbrengsten	36.528.091	32.390.835
II. Bedrijfskosten (-)	(821.861.999)	(775.845.209)
A. Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	517.383	613.371
1. Inkoop	517.383	613.371
2. Wijziging in de voorraad (toename +, afname -)		
B. Diensten en diverse goederen	55.844.154	47.473.631
C. Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	234.319.792	208.297.691
D. Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	528.967.763	555.473.144
E. Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen (toevoegingen +, terugnemingen -)	1.712.564	
F. Voorzieningen voor risico's en kosten (toevoegingen +, bestedingen en terugnemingen -)		(36.680.423)
G. Andere bedrijfskosten	500.343	667.795
H. Als herstructureringskosten geactiveerde bedrijfskosten (-)	()	()
III. Bedrijfswinst (+)	(581.436.745)	(539.907.821)
Bedrijfsverlies (-)		
IV. Financiële opbrengsten	484.496.413	548.508.497
A. Opbrengsten uit financiële vaste activa		
B. Opbrengsten uit vlottende activa	7.969.980	
C. Andere financiële opbrengsten	476.526.433	540.676.396
V. Financiële kosten (-)	(566.600)	(1.279.017)
A. Kosten van schulden	373.334	23.012
B. Waardeverminderingen op vlottende activa andere dan bedoeld onder II.E (toevoegingen +, terugnemingen -)		
C. Andere financiële kosten	193.266	1.256.005
VI. Winst uit de gewone bedrijfsuitoefening, vóór belasting (+)	(97.506.932)	7.321.659
Verlies uit de gewone bedrijfsuitoefening, vóór belasting (-)		
VII. Uitzonderlijke opbrengsten	3.994.427.686	4.073.268
A. Terugneming van afschrijvingen en van waardeverminderingen op immateriële en materiële vaste activa		
B. Terugneming van waardeverminderingen op financiële vaste activa		
C. Terugneming van voorzieningen voor uitzonderlijke risico's en kosten		
D. Meerwaarden bij de realisatie van vaste activa	121.611.692	
E. Andere uitzonderlijke opbrengsten	3.872.815.994	4.073.268

BALANS EN RESULTATENREKENING 1995

VIII. Uitzonderlijke kosten (-)	(3.875.821.413)	(11.759.515)
A. Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	3.789.477.954	
B. Waardeverminderingen op financiële vaste activa		
C. Voorzieningen voor uitzonderlijke risico's en kosten (toevoegingen+, bestedingen -)		
D. Minderwaarden bij de realisatie van vaste activa	86.343.459	
E. Andere uitzonderlijke kosten		11.759.515
F. Als herstructureringskosten geactiveerde uitzonderlijke kosten (-)	()	()
IX. Winst van het boekjaar, vóór belasting (+)	21.099.341	
Verlies van het boekjaar, vóór belasting (-)	()	(364.588)
X. A. Onttrekking aan de uitgestelde belastingen (+)		
B. Overboeking naar de uitgestelde belastingen (-)	()	()
XI. Belastingen op het resultaat (+) (-)		
A. Belastingen (-)	()	()
B. Regularisering van belastingen en terugneming van voorzieningen voor belastingen		
XII. Winst van het boekjaar (+)	21.099.341	
Verlies van het boekjaar (-)	()	(364.588)
XIII. A. Onttrekking aan de belastingvrije reserves (+)		
B. Overboeking naar de belastingvrije reserves (-)	()	()
XIV. Te bestemmen winst van het boekjaar	21.099.341	
Te verwerken verlies van het boekjaar	()	(364.588)

RESULTAATVERWERKING

	31.12.95	31.12.94
		<i>(in franken)</i>
Te bestemmen winstsaldo	21.099.341	
Te verwerken verliessaldo (-)	()	(364.588)
1. Te bestemmen winst van het boekjaar	21.099.341	
Te verwerken verlies van het boekjaar (-)	()	(364.588)
2. Overgedragen winst van het vorige boekjaar		
Overgedragen verlies van het vorige boekjaar (-)	()	()
Onttrekking aan het eigen vermogen		364.588
1. aan het kapitaal en aan de uitgiftepremies		
2. aan de reserves		364.588
Toevoeging aan het eigen vermogen	(617.085)	()
1. aan het kapitaal en aan de uitgiftepremies		
2. aan de wettelijke reserve	617.085	
3. aan de overige reserves		
Over te dragen resultaat		
1. Over te dragen winst (-)	(20.482.256)	()
2. Over te dragen verlies		
Tussenkost van de vennoten in het verlies		
Uit te keren winst (-)	()	()
1. Vergoeding van het kapitaal		
2. Bestuurders of zaakvoerders		
3. Andere rechthebbenden		

BELEIDSOPTIES

N.V. ZEEKANAAL EN
WATERGEBONDEN GRONDBEHEER VLAANDEREN
OOSTDIJK 110 2830 WILLEBROEK

LANGE TERMIJNVERWACHTINGEN

ALGEMEEN

De lange termijnverwachtingen kunnen als volgt gesynthetiseerd worden :

I. Infrastructureel

- A. afwerken van de modernisering van het zeekanaal ;
- B. operationeel houden van waterwegen en uitvoering van de nodige vervangingsinvesteringen ;
- C. onderhouden van het patrimonium.

II. Beheersmatig

- A. ontwikkelen van de havenfunctie van het zeekanaal ;
- B. verhogen van de trafiek en de aantrekkingskracht van de waterweg;
- C. ontwikkelen van de watergebonden terreinen en stimuleren van de activiteiten langsheen de waterweg op allerlei gebied.

III. Organisatorisch en financieel

- A. uitbouwen van een efficiënt werkende instelling ;
- B. correct toekennen van een toelage voor de publieke functie ;
- C. aanwenden van de inkomsten uit grondbeheer voor eigen investeringen.

IV. Overleg

- A. organisatie van het watergebonden overleg in de Regionale Comités van advies.

Terzake kan volgende verdere verduidelijking met betrekking tot een aantal onderdelen hiervan worden gegeven.

ACTUELE KNELPUNTEN

Ontwikkeling van de havenfunctie van het zeekanaal

Na de ingebruikname van de nieuwe sluis te Hingene, heeft het zeekanaal, zeker vanaf deze sluis tot aan de spoorwegbrug van Willebroek grote potenties. Om deze doelstelling te verwezenlijken dient de investeringsinspanning in infrastructuur te worden voortgezet.

De nieuwe kanaalarm tot de Schelde en de spoorbrug van Ruisbroek zijn af te werken. De grootte van het hiervoor nodige investeringsbedrag mag echter de bouw van andere noodzakelijke infrastructuurwerken niet hypothekeren zoals kaaimuren. Zonder deze is het onmogelijk om schepen tot 10.000 ton en maximum 9,5 m diepgang te laten afmeren.

Ook in het opwaarts deel van het Zeekanaal moeten meer overslagfaciliteiten worden gecreëerd. Zo heeft de streek rond Vilvoorde goede potenties gezien de aanwezigheid van de Brusselse agglomeratie. In dit verband zal een fundamentele discussie moeten gevoerd worden aangaande de spreiding van de zones waarin watergebonden bedrijfsactiviteiten kunnen gesitueerd worden.

Vernieuwing Boulevardbruggen

De Boulevardbruggen gelegen in de N177 (Boomse steenweg) zijn versleten en belemmeren met hun huidige structuur, de doorvaart met schepen tot 10.000 ton.

Het herstellen van de oude constructies volstaat dus niet voor het bereiken van het beoogde doel. Vernieuwing heeft bijgevolg een hoge prioriteit.

Infrastructurele en ecologische modernisering van de oevers

Een deel van de oevers is reeds gemoderniseerd, zodat nog belangrijke werken zijn uit te voeren. Hierbij verwijzen wij naar de gebrekkige stabiliteit van de oeververdediging op vele plaatsen zoals o.m. op het Zeekanaal tussen Humbeek en Vilvoorde, tussen Willebroek en Wintam, op bijna gans het kanalvak ten zuiden van Brussel en op een aantal gedeelten van het kanaal Leuven-Dijle.

Het herbouwen van deze oevers zou best gebeuren met in achtname van de verschillende functies van de waterweg en met in het achterhoofd de ecologische meerwaarde die kan gecreëerd worden bij een milieuvriendelijke opstelling. Dit betekent wel dat men bereid moet zijn de hieraan verbonden meerkost te dragen.

Vervangingsinvesteringen

Het operationeel houden van de waterweg vereist constant vervangingsinvesteringen, niet alleen in oevers.

Hierbij verwijzen wij naar de nodige modernisering van sluizen en bruggen op het kanaal Leuven-Dijle en het kanaal ten zuiden van Brussel, alsook naar de noodzaak tot vernieuwing van de duikers van de Tangebeek en van de elektromechanische uitrusting van hefbruggen op het zeekanaal.

Nieuwe transportvormen

Short-sea-shipping en containervervoer vragen om een grondige evaluatie met betrekking tot de laad- en losmogelijkheden (Roll-on - Roll-off kaai, containerterminal, e.a.). De studie naar de optimale inplantingsplaatsen voor terminals heeft juist het zeekanaal aangewezen als beste keuze. Deze opportuniteit moet verder ontwikkeld worden.

Bijkomende laad- en losmogelijkheden

Aansluitend op vorige rubriek, moet ook intensief werk gemaakt worden van het creëren van bijkomende laad- en losmogelijkheden voor aanwezige en nieuwe cliënten. Het zal in belangrijke mate afhangen van de aanwezigheid van mogelijkheden om nieuwe overslaginfrastructuur te bouwen, of de trafiek via de waterwegen kan toenemen. Zeer vele aanvragen terzake worden geformuleerd hetgeen de bereidheid van het cliënteel om de waterweg te gebruiken aantoont alsook het positief effect dat uit de promotie voortvloeit. Het niet invullen van deze vraag zou de geloofwaardigheid van het ganse systeem (en het beleid) zwaar aantasten. Het zou ook betekenen dat verdere inspanningen qua marketing zinloos worden.

Daarnaast moet werk gemaakt worden van het op stedenbouwkundig vlak reserveren van watergebonden zones van minstens honderd meter breedte langs de waterwegen. Deze politiek moet toelaten om de overheidsinvesteringen een maximale rendabiliteit te garanderen.

Het nodige kader moet gecreëerd worden om zo spoedig mogelijk het in het Decreet voorziene overleg op gang te brengen.

KNELPUNTEN EN RAAKVLAKKEN

Financieel

De beschikbare middelen voor investeringen en vervangingsinvesteringen, bij constant beleid, laten niet toe om alle noden inzake modernisering van de waterwegen en in stand houden van de infrastructuur, te vervullen. Dit knelpunt belemmert de ontplooiing en veroorzaakt kosten die bij een gepast ingrijpen zouden vermeden of althans beperkter zijn.

De ontwikkeling van de trafieken wordt gehinderd door het ontbreken van middelen voor de bouw van laad- en losinstallaties.

De financiële draagkracht en de kapitaalstructuur van de vennootschap is te verbeteren.

Inplanten van nieuwe industriezones

De gevoerde politiek van de nieuwe instelling bestaat erin om binnen het gekende juridische kader zoveel mogelijk watergebonden economische activiteiten langs de waterwegen mogelijk te maken.

Naast de hoger opgesomde elementen moet een basisgegeven hierin zijn :

- het streven naar het watergebonden maken van de terreinen gelegen langsheen de waterwegen op basis van de nodige decretale rechtsgrond;
- het komen tot een redelijke oppervlakte aan terreinen palende aan waterwegen, ten einde de gedane investeringen en de meerwaarde voortvloeiend uit de aanwezigheid van de waterweg te kunnen honoreren.

Mobiliteitsplan

De oververzadiging van ons wegennet door goederentransport noodzaakt een oplossing voor dit probleem. De waterweg als alternatief kan niet los gezien worden van het wegtransport. De waterwegen in beheer bij de vennootschap, die zich langs alle zijden omringd weet door autowegen en expresswegen, maken een wisselwerking tussen de beide vormen van goederenvervoer goed mogelijk.

Organisatorisch

- *Personeelsformatie* :

De aangepaste formatie moet de mogelijkheid bieden om de huidige en bijkomende taken optimaal te vervullen.

- *Aanpassen informatica- en automatisatiesystemen* :

Werk wordt gemaakt van de nodige aanpassingen aan het informatica-netwerk. Tevens wordt gestreefd naar rationalisatie van de exploitatie der kunstwerken (bv. door automatisatiesystemen).

- *Regionale Comit es van advies* :

Voor het overleg met al de aktoren bij de waterweg, het formuleren van adviezen rond het beleid te voeren rond de waterweg, het grondbeheer en het inpassen van de waterweg in de leefomgeving, zijn deze adviesorganen van cruciaal belang.

Zij dienen dan ook op korte termijn te worden opgericht en ingevuld.

Politie en Scheepvaart

Dit reglement van Politie en Scheepvaart dateert van 1975 en is derhalve aan herziening toe.

Ondanks de noodzaak, verkeert het Gewest in de onmogelijkheid om hieraan wijzigingen aan te brengen. Het betreft hier vandaag een federale materie.

Alle taken met betrekking tot het politioneel toezicht op het water, alsook diverse logistieke opdrachten kunnen thans niet accuraat worden uitgevoerd wegens het ontbreken van een politievaartuig. Optreden op het water is uitgesloten hetgeen het handhavingsbeleid zeker niet ten goede komt. Ook de hiervoor genoemde waterkwaliteit zou o.a. door het aanschaffen van een politievaartuig, beter en sneller kunnen worden gecontroleerd.

Recreatie

De waterweg is maatschappelijk zeer aantrekkelijk voor actieve en passieve recreatie. De dijken en oevers zijn geschikt als wandel- en fietspaden. Het watervlak biedt de mogelijkheid tot het beoefenen van allerhande watersporten (waterski, hengelen, jetski, zeilen, sportmanifestaties). Rekening houdend met de bevolkingsdichtheid en het leefmilieu wordt hieraan constant aandacht besteed en wordt gestreefd naar een evenwichtige integratie van de recreatie in de kanaalwerking.

Dit gebeurt o.a. door het aanduiden van wel omschreven zones binnen dewelke bepaalde watersportactiviteiten mogelijk zijn. Aldus worden bv. gemotoriseerde sporten geweerd uit de dichtbevolkte woongebieden.

De vennootschap zal werk moeten maken van een richtplan watersport en recreatie, opgemaakt op grond van een zo ruim mogelijk overleg.

Waterbeheersing

Er moet werk worden gemaakt van de coördinatie en telecommunicatie aangaande de waterbeheersing, het gebruik van de spui-installaties en het mechanisme voor het op peil houden van het Zeekanaal.

Hiertoe dient te worden overlegd met het Brusselse en het Waalse Gewest.

Leefmilieu

Waterkwaliteit

Naast het door AMINAL gevoerde vergunningsbeleid wordt gestreefd naar een verdere verbetering van de kwaliteit van het water van het Zeekanaal.

Lozingen van ongezuiverd rioolwater binnen het Brusselse Gewest komen dit streefdoel niet ten goede. Eveneens dienen bepaalde problemen op het kanaal ten zuiden van Brussel worden aangepakt.

Bodemsaneringsdecreet

Teneinde potentiële investeerders te kunnen aantrekken, dient werk te worden gemaakt van het aflijnen der verantwoordelijkheden, ingesteld door het bodemsaneringsdecreet. Een ondoorzichtige procedure kan de onderhandelingen met potentiële cliënten ernstig bemoeilijken.

LANGE TERMIJNVISIE

In functie van de decretale doelstellingen van de vennootschap dienen, uitgaande van de bestaande structuren en omgevingsvoorwaarden, alle mogelijkheden benut om de beschikbare capaciteit van de waterweg te optimaliseren.

Meer specifiek wil de vennootschap in het kader van de beleidsdoelstellingen en de doelstellingen van het Strategisch Plan Vlaanderen komen tot een efficiënt vervoer, gericht op het vergroten van de verkeersveiligheid, het verminderen van de verkeersoverlast, het verhogen van de omgevingsleefbaarheid en het tot stand brengen van een milieuvriendelijk en energiezuinig transportsysteem.

In dit verband kan in het bijzonder de binnenvaart als milieu- en verkeersvriendelijk alternatief voor goederentransport in belangrijke mate bijdragen tot de verwezenlijking van de beleidsdoelstellingen. In deze sector is een belangrijke ongebruikte capaciteit aanwezig. Een betere benutting, een rendabeler uitbouw en harmonieuze groei van de binnenvaartsector dringen zich op.

Splash 2002 werd uitgewerkt om de hiermee betrekking hebbende doelstellingen op een concrete en coherente wijze aan te duiden en aldus tot een betere realisatie te kunnen komen.

Tevens wil de vennootschap door het voeren van een actief grondbeleid meewerken zowel aan de verbetering van de kwaliteit van de ruimtelijke ordening als van de kwaliteit van economie en werkgelegenheid.

Door het grondbeleid kan de vennootschap bijdragen in het creëren van ruimten voor economische activiteiten. De bestaande reserves aan bedrijventerreinen moeten beter worden uitgerust om op de directe behoeften te kunnen inspelen. De combinatie van het optimaliseren van de waterweg en een actief grondbeheer scheppen mogelijkheden die aantrekkelijk zijn voor diensten, distributie-, overslag-, en vervoerbedrijven.

Deze sectoren zorgen voor heel wat **werkgelegenheidsmogelijkheden**.

Het intensiever gebruik van de waterwegen moet ook toelaten de financiële situatie van de vennootschap te verbeteren en de toelage voor de publieke functie te verminderen.

Het multifunctioneel karakter van de waterweg moet meer worden geëxploiteerd. Zo moet er naar gestreefd worden de waterweg een ecologische meerwaarde te geven door een gepaste landschappelijke en milieutechnische integratie. Ook zijn de recreatieve potentialiteiten grondiger te ontwikkelen.

BELEIDSPRIORITEITEN

Gelet op de vijf grote uitdagingen opgenomen in het regeerakkoord van 15 juni 1995 en gelet op de decretale doelstellingen van de N.V. Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen worden hierna de beleidsprioriteiten van de vennootschap besproken. Deze beleidsopties zijn uitvoerig te behandelen in ontwikkelingsplannen.

Duurzaam onderhoud

Hier is het van belang nauwlettend de toestand van het patrimonium regelmatig te evalueren en de kunstwerken te onderwerpen aan periodieke inspecties. Het uitvoeren van relevant onderhoud (gewoon en buitengewoon) dient te beletten dat deze kunstwerken sneller dan normaal degraderen en aan operationaliteit inboeten.

Duurzaam onderhoud leidt tevens tot verbetering van de **veiligheid** van de kunstwerken.

De uitbouw en modernisering van de infrastructuurwerken dient zodanig opgevat en uitgevoerd dat de **onderhoudskost** en de **exploitatiekost worden teruggedrongen**.

Moderniseren van de infrastructuur

In het raam van de uitbouw van het binnenlands waterwegennet met het oog op een optimale aansluiting op het Europees netwerk, dient de afwerking van het zeekanaal - als zijarm van de Europese transportas en transitweg op de N-Z-corridor - als prioriteit te worden gesteld. In dit kader zal worden ingespeeld op eventuele steunprogramma's van de E.U.

De indienststelling van de sluis te Hingene (verwacht in de loop van 1997) en de aanpassing van de doortocht naar Willebroek toe, zullen nieuwe perspectieven openen voor de scheepvaart, inzonderheid voor zeevaart tot 10.000 ton en voor duwkonvoeien. Hierdoor kan het zeekanaal een belangrijke opdracht blijven vervullen **in de globale beheersing van de mobiliteit**.

Ook op het kanaal Leuven-Dijle en het kanaal ten zuiden van Brussel zijn inspanningen vereist om de bestaande infrastructuur, inzonderheid bruggen en oevers, te moderniseren.

Onder actief grondbeheer wordt o.a. begrepen :

1. het verhuren of concederen van de gronden die de vennootschap bezit of aan haar in concessie werden gegeven, inclusief het bouwrijp maken;
2. aankopen en ontwikkelen van gronden;
3. het uitoefenen van handelsactiviteiten, inclusief het opzetten van samenwerkingsverbanden met andere publiekrechtelijke rechtspersonen;
4. het voeren van een specifiek op watergebonden bedrijvigheden en op watergebonden overslag gericht industrialisatiebeleid, het creëren van nieuwe, watergebonden bedrijfzones;
het beheren van gronden ten einde aan de waterweg een meerwaarde te geven en het multifunctioneel karakter van de waterweg te ondersteunen;
5. het ontwikkelen van het waterfront o.m. in stedelijke omgevingen;

Met het oog op de verwezenlijking van het actief grondbeleid zullen overeenkomstig het decreet, **Regionale Comités van advies** worden opgericht waarin alle betrokken sectoren en besturen zullen vertegenwoordigd zijn.

Hierbij is een **gecoördineerd beleid in samenwerking met deskundige gespecialiseerde organismen** erg belangrijk.

Een doorgedreven **promotie- en communicatiestrategie** dient te worden opgestart o.m. gericht op het aantrekken van potentiële investeerders.

Om het grondbeheer effectief te kunnen starten in al zijn domeinen, zowel economisch als ecologisch, is **een snelle en efficiënte overdracht van de gronden nodig**.

In dit kader zal het grondbeleid ook beantwoorden aan de vijf grote uitdagingen van het regeerakkoord.

Ondersteuning van het grondbeheer door regelgeving

Een globale, coherente en geïntegreerde visie inzake het grondbeheer dient uiteindelijk te resulteren in de vastlegging van de zones langsheen de waterwegen als **multifunctionele watergebonden terreinen**. Deze benadering moet op regelgevend vlak ondersteund worden via aangepaste decretale bepalingen.

De uiteindelijke bestemming zal alzo kaderen in de respectievelijke structuurplannen en uitvoeringsplannen.

Verhogen van de algemene en interne kwaliteitszorg

In het kader van de verbetering van de kwaliteit van het Vlaamse bestuur kan de vennootschap als beheerder van de waterweg en gronden bijdragen tot de verbetering en verhoging van de servicegraad. Dit geldt zowel naar de binnenvaart toe, als naar de cliënten en investeerders op de aanpalende gronden en de bevolking en dit door het optimaliseren van de infrastructuur, het beperken van de hinder voor de omwonenden en het dwarsende verkeer, het op snelle wijze ter beschikking stellen van informatie, het integreren van de waterweg in de omgeving en het accentueren van het multifunctioneel karakter.

Een evaluatie van de bestaande dienstverlening zal aangeven op welke wijze de werkingsmodaliteiten verder kunnen verbeterd worden.

Actieve promotie van de binnenvaart en het grondbeheer

Door gerichte acties en tijdens de dagelijkse werking zal de vennootschap, promotioneel naar buiten te treden. Deze promotie dient zowel gevoerd te worden op het gebied **van de binnenvaart als op het gebied van Short-sea-shipping**.

Ook inzake het **grondbeheer** dient een **actieve communicatiestrategie** opgebouwd te worden teneinde de potentiële investeerders aan te trekken. Tevens dient een actieve promotie gevoerd worden inzake het **ecologisch grondbeheer**.

Het ontwikkelen van samenwerkingsverbanden

Teneinde haar doelstellingen te realiseren kan de vennootschap samenwerkingsverbanden opzetten, zowel met andere publiekrechtelijke rechtspersonen, andere overheden en gebruikers van de waterweg.

Efficiënt gebruiken van de middelen

De middelen en het personeelsbestand moeten in relatie tot de opdrachten en het verwachte niveau van dienstverlening staan. Tevens dient een **doorgedreven informatisering** en **automatisering** de uitvoering van de diverse opdrachten te ondersteunen.

Het optimaliseren van de eigen diensten moet uiteindelijk leiden tot een betere dienstverlening en communicatie.

Gericht financieel management voeren

Het financieel management moet zich richten op het verhogen van de inkomsten uit scheepvaart en grondbeheer, en het stimuleren van de havenfunctie.

Ook moet een klare rekening tot stand komen waarbij de Vlaamse overheid haar verantwoordelijkheid neemt inzake het betoelagen van de publieke functie die verzekerd wordt door de vennootschap.

Het is rond deze veertien opties dat de vennootschap haar beleid zal voeren.