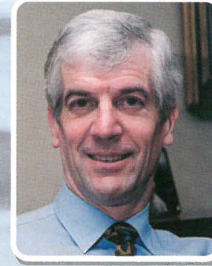


Inhoudspagina

Woord vooraf	Pagina 3
1. Inleiding	Pagina 5
2. NV Zeekanaal: een dynamische organisatie	Pagina 7
3. Raad van Bestuur en Administratief Toezicht	Pagina 9
4. Organigram	Pagina 11
5. Bouwen aan een dynamische waterweg	Pagina 13
6. Een levende waterweg	Pagina 17
7. Werken aan de waterweg	Pagina 21
8. De waterweg in cijfers	Pagina 25
9. Een waterweg met een toekomst	Pagina 41
Bijlage 1: balans	Pagina 43
Bijlage 2: resultatenrekening	Pagina 47
Bijlage 3: NV Zeekanaal en Infrastructuur in 2000*	Pagina 53
Extra bijlage: Balans en resultaatberekening	Pagina 61
Nota's	Pagina 68





Woord vooraf

De scheepvaart heeft "de wind in de zeilen". Waar het vervoer over onze 1000 kilometer Vlaamse waterwegen zich decenia lang in een malaise bevond, zien we de sector vandaag weer opbloeien.

De Vlaamse overheid heeft hiervoor baanbrekend werk verricht. Sinds zij, in het kader van de staatshervorming, de bevoegdheid verwierf over de Vlaamse havens en waterwegen, spaarde zij kosten nog moeite om de scheepvaartsector en de waterwegbeheerders in Vlaanderen nieuwe impulsen te geven.

Een van de waterwegbeheerders is de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen, opgericht in 1994.

Onze vennootschap werkte sindsdien actief mee aan het ontwikkelen van een toekomstvisie, aan de verbetering van de waterwegen door het bouwen van nieuwe kaai-infrastructuur en het vernieuwen van oevers en jaagpaden. Ook draagt de NV Zeekanaal bij tot een mentaliteitswijziging ten gunste van de scheepvaart en de waterweg niet alleen bij de bedrijfswereld maar ook bij het grote publiek.

In dit kader was 2000 een belangrijk jaar. Enkele kaaimuurprojecten naderden hun eindfase. Ingrijpende infrastructuurwerken werden aangevat of gepland. Tegelijkertijd werd de 450ste verjaardag van het Zeekanaal Brussel-Schelde en de 250ste verjaardag van het Kanaal Leuven-Dijle met veel luister en een indrukwekkend promotieprogramma onder massale belangstelling gevierd.

Dit jaarverslag geeft hiervan een beeld. Maar ook de andere activiteiten van de NV Zeekanaal in het voorbije jaar komen ruimschoots aan bod.

ir. Fernand Desmyter
Voorzitter Raad van Bestuur NV Zeekanaal





Het beheer van een waterweg vraagt dat jaarlijks ettelijke miljoenen franken worden geïnvesteerd voor het in stand én up-to-date houden. De investeringen lonen echter. In 2000 werden 9,33 miljoen ton goederen vervoerd via het Zeekanaal Brussel-Schelde alleen al. De ABC-as tussen Antwerpen, Brussel en Charleroi kende een aanzienlijke trafiekstijging. Het Zeekanaal blijft dus één van de slagaders van de Vlaamse en Belgische economie. Maar de NV Zeekanaal heeft in 2000 niet alleen geïnvesteerd in economie en goederen. Ook de mens kreeg aandacht, getuige de investeringen in de verfraaiing van de kanaalomgeving, en de inspanningen om de burger goed te informeren en te laten delen in de veelbelovende toekomst van de waterweg. De waterweg, dat is overigens niet alleen het Zeekanaal Brussel -Schelde. Ook het Kanaal Leuven-Dijle stond voor enkele belangrijke feiten, zoals de start van de renovatie der sluizen, de renovatie van het Sashuis van Tildonk en de ontwikkeling van het Strategisch beleidsplan, waarin haar toekomst in detail wordt uitgestippeld. Voor het Kanaal naar Charleroi zal eenzelfde studie de komende jaren worden ontwikkeld.

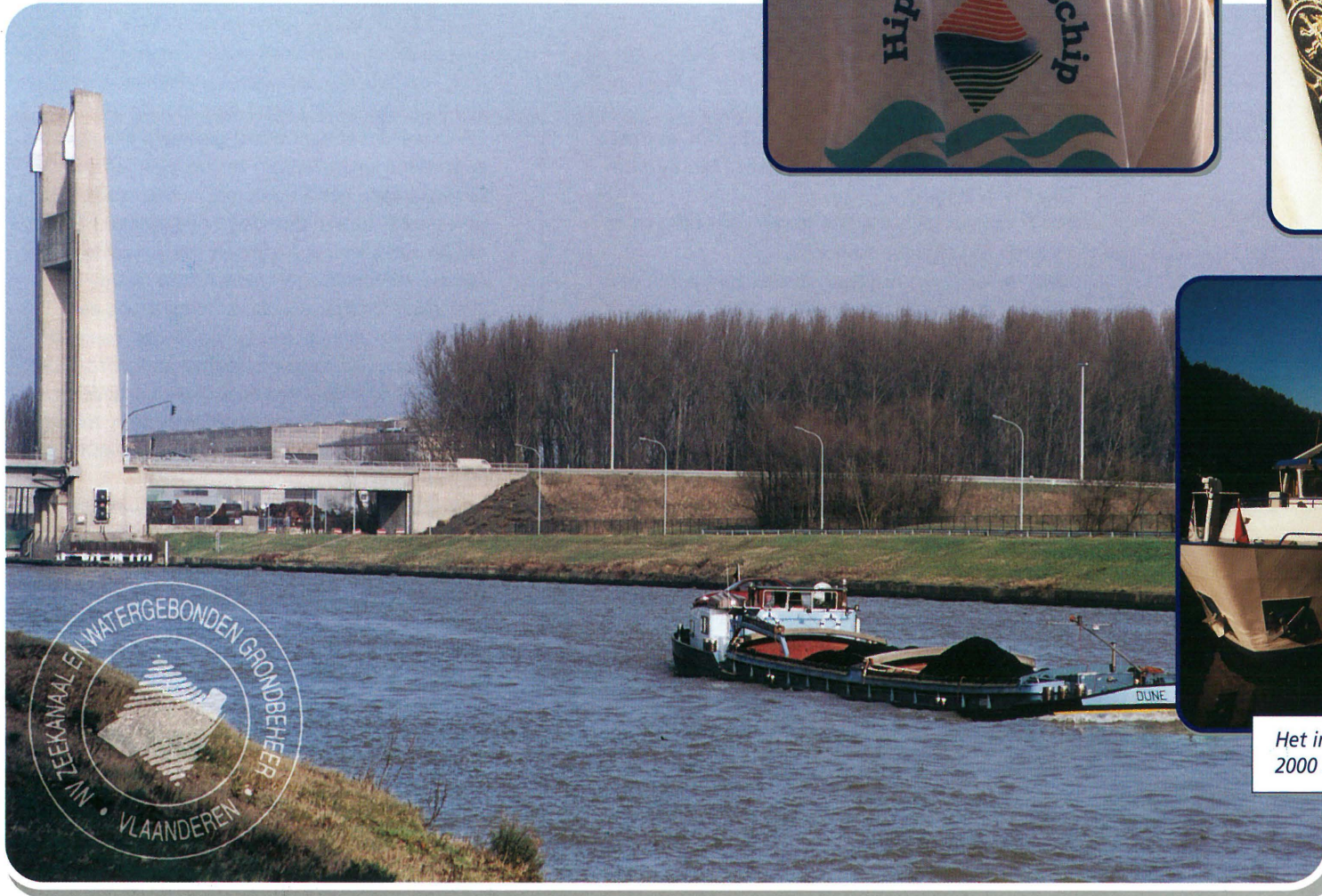
ir. Leo Clinckers
Administrateur-generaal



1. Inleiding

Een waterweg is een levend gegeven. Hij genereert economische en recreatieve activiteiten, maar stroomt bovendien ook door woongebied en langs groene zones. Een duurzaam beleid impliceert voor de NV Zeekanaal dat er naar wordt gestreefd alle aspecten en factoren waarmee haar waterwegen en gronden samenhangen, hetzij economie, milieu, maatschappij of recreatie, op een doordachte en evenwichtige manier aan elkaar te koppelen. De aanwerving van een marketingmanager midden 2000 laat de NV Zeekanaal toe haar economische beleid op een moderne en commercieel geïnspireerde manier te organiseren. De nieuwe beleidsverantwoordelijke zorgt dan weer voor een degelijke en actieve opvolging van allerlei maatschappelijke dossiers: milieu, mobiliteit, ruimtelijke ordening, toerisme en recreatie, en zo verder. De krijtlijnen uitgezet door beide nieuwe krachten en de krachtdadige uitvoering van het Vlaamse beleid inzake de waterwegen, samen met de grote aandacht voor interne en externe kwaliteitszorg, maken de NV Zeekanaal tot een dynamische Vlaamse Openbare Instelling, die haar werk van vandaag in het kader stelt van het Vlaanderen van morgen.

Marleen Evenepoel
Adjunct-administrateur-generaal



Het inspectieschip Blauwe Reiger dat in 2000 in gebruik werd genomen.



2. NV Zeekanaal: een dynamische organisatie

Korte geschiedenis

Vanaf de opening van de 'Nieuwe Schepvaart tot Brussel' in 1561 ligt het beheer van de waterweg meer dan drie eeuwen in handen van de Stad Brussel. Hierin komt verandering op 13 juni 1896, wanneer mede onder impuls van de expansiegerichte koning Leopold II het orgaan 'NV Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel' wordt opgericht. Aandeelhouders worden de Belgische Staat, de stad Brussel, de provincie Brabant en 9 Brusselse randgemeenten. Voornaamste verwezenlijking van de toenmalige NV Zeekanaal vormen het moderniseringsprogramma van 1906, dat het kanaal Brussel-Rupel omvormt tot 'Zeekanaal Brussel-Rupel', en het programma van 1965 dat leidt tot de bouw van een aantal nieuwe betonnen bruggen en de Zeesluizen van Zemst en Wintam.

In 1988 wordt de rol van de NV Zeekanaal en Haveninrichtingen van Brussel achterhaald: bij de federalisering van België wordt onder meer beslist om het beheer van waterwegen en havens tot gewestelijke materie om te vormen. Het Zeekanaal Brussel-Schelde komt daarbij grotendeels in handen van het Vlaams Gewest, dat bij decreet van 16 december 1994 dan ook overgaat tot de oprichting van een nieuwe beheerder: de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen.

Statuten

Volgens haar oprichtingsdecreet en statuten is het doel van de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen drieledig.

- Een eerste taak vormt het beheer en de exploitatie van de binnen de grenzen van het Vlaamse Gewest gelegen gedeelten van het Zeekanaal Brussel-Schelde, het Kanaal Leuven-Dijle en het Kanaal naar Charleroi.
 - Daarnaast spreekt uit het tweede lid van haar benaming, 'watergebonden grondbeheer', een tweede hoofdtaak, namelijk de organisatie van het beheer, de exploitatie en de commercialisatie van aan bevaarbare waterwegen van het Vlaamse Gewest gelegen gronden. Dit betreft zowel terreinen die aan de vennootschap toebehoren als degene die haar in concessie werden gegeven. Dit met uitzondering van de gronden, gelegen langs de waterwegen beheerd door de Dienst voor de Scheepvaart of door een welbepaald havenbedrijf.
 - Tot slot dient de NV Zeekanaal zich te ontfemen over de samenstelling van regionale comités van advies en de organisatie hierbinnen van streek- en watergebonden overleg over voormelde gronden met geïnteresseerde regionale en lokale besturen en belangenvertegenwoordigers.
- De vennootschap kan in het algemeen alle activiteiten verrichten die rechtstreeks of onrechtstreeks kunnen bijdragen tot de verwezenlijking van haar maatschappelijk doel.

Missie

De NV Zeekanaal streeft continu naar het behouden en verder uitbouwen van het in beheer gegeven patrimonium tot een coherent en vlot werkbaar geheel en het up-to-date houden van het aangeboden product. Om dit te kunnen beheren op een eigentijdse wijze, zet NV Zeekanaal de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk in. Informatisering en automatisering zijn hierbij zeer belangrijk. Het hoofdobjectief blijft het evolueren naar een zo performant mogelijke organisatie met een maximale klant- en doelgroepgerichte aanpak. Als dusdanig werkt onze vennootschap als Vlaamse Openbare Instelling mee aan de verbetering van het algemeen maatschappelijk bestel.

"De missie van de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen is het duurzame en dynamische beheer als maatschappelijk project, van haar waterwegen en gronden met het oog op het stimuleren van hun multifunctioneel gebruik, inzonderheid het genereren en behouden van watergebonden transport, rekening houdend met alle maatschappelijke actoren, om alzo te beantwoorden aan de vraag en behoeften van elke klant."

De leden van de Raad Van Bestuur in mei 2000, met v.l.n.r.:
ir. Jozef Van Hoof, Christiane Bom, Toon Van Dijck,
ir. Fernand Desmyter, Frans Visser, Albert Absillis, Alfons Maes,
ir. Leo Clinckers (achtergrond), Albert Vanhoof (achtergrond),
Jean-Paul Olbrechts, Hugo Van Bever

TOENTOONSTELLING



3. Raad van Bestuur en Administratief Toezicht

Overeenkomstig de statuten van de NV Zeekanaal werd de Raad van Bestuur ook in 2000 benoemd door de Algemene Vergadering der aandeelhouders waarin de zeven Vlaamse kanaalgemeenten, het Vlaamse Gewest en de GOM van Vlaams-Brabant en Antwerpen vertegenwoordigd zijn. Per 31 december 2000 was de Raad als volgt samengesteld.

Voorzitter

- ir. Fernand DESMYTER, secretaris-generaal van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur, voorgedragen door het Vlaamse Gewest.

Ondervoorzitter

- Albert ABSILLIS, eerste schepen van de stad Vilvoorde, voorgedragen door de kanaalgemeenten (mandaat eindigend op 1 juni 2001)

Bestuurders

- Hugo VAN BEVER, directeur van de Vlaamse Milieuholding International, voorgedragen door het Vlaamse Gewest;
- Albert VANHOOF, inspecteur-generaal van financiën, voorgedragen door het Vlaamse Gewest;
- Alfons MAES, directeur-generaal van de Administratie Economie, voorgedragen door het Vlaamse Gewest;
- ir. Leo MEYVIS, afdelingshoofd van de afdeling Zeeschelde, voorgedragen door het Vlaamse Gewest;

- Vital VERMIJLEN, schooldirecteur lager onderwijs, voorgedragen door de kanaalgemeenten (mandaat eindigend op 1 juni 2002);
- Christiane BOM, Administrateur-generaal van de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij Vlaams-Brabant, voorgedragen door de Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappijen (mandaat eindigend op 1 juni 2001);

Jean-Paul Olbrechts is sedert zijn aanstelling als bestendig afgevaardigde op 20 oktober 2000 geen lid meer van de Raad.

Niet-stemgerechtigde leden

Deze leden worden aangewezen door de Vlaamse regering.

- Richard DE WINTER, algemeen secretaris van A.C.O.D.;
- André VANDEVELDE, Zaakvoerder, vormingsverantwoordelijke Dienst voor de Scheepvaart en Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichting;
- Frans VISSER, secretaris van de Vereniging Zeekanaal Schelde - Brussel vzw.

Secretaris

- ir. Leo CLINCKERS, Administrateur-Generaal van de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen.

Administratief Toezicht

- Gewestcommissaris: ir. Jozef VAN HOOFF, Afdelingshoofd bij de Administratie Waterwegen en Zeewezen;
- Plaatsvervangend Gewestcommissaris: ir. Greta BERNAERS, Directeur Infrastructuur Havenbedrijf Antwerpen



5. Bouwen aan een dynamische waterweg

Het Zeekanaal Brussel-Schelde, het Kanaal Leuven-Dijle en het Kanaal naar Charleroi zijn waterwegen met een lange voorgeschiedenis. Hun hoge leeftijd - het Zeekanaal behoort zelfs tot de oudste kanalen van Europa! - impliceert echter geenszins dat zij niet over het nodige potentieel zouden beschikken om ook nu en in de toekomst een rol van grote betekenis te blijven spelen.

Teneinde dit mogelijk te maken, voert de NV Zeekanaal een beleid dat zeer bewust is gericht op de toekomst. Investerings die vandaag worden gedaan in infrastructuur, in verfraaiing van de kanaalomgeving, in vernieuwing en creëren van kaaimuren en watergebonden terreinen, garanderen een zekere en voorspoedige toekomst waar de waterweg als een blauwe draad doorheen zal lopen. Maar de NV Zeekanaal denkt niet alleen aan de toekomst. Het beheer van de kanalen en terreinen binnen haar territorium vormt ook vandaag al een uitdaging. Bouwen aan een kanaalomgeving waarin het goed om leven is en een waterwegencluster die ook buiten de eigen grenzen zijn rol kan spelen, is de hoofdbekommernis van de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen.

Naast de dagelijkse werking waarin onder meer werd geïnvesteerd in de reiniging en verfraaiing van de omgeving van bruggen en sluisen, de voorlopige versteviging van oeververdedigingen en aanplantingen op de kanaaloevers, overschreed de NV Zeekanaal in het jaar 2000 enkele cruciale drempels die dit alles mede mogelijk moeten maken.

Infrastructuur

In het kader van haar watergebonden grondbeheer opende de NV Zeekanaal een vijftal kaaidossiers, zowel binnen als buiten de kanaalregio. Dertien kaaimuurprojecten werden daadwerkelijk opgestart, hetzij door inleiding van de onderhandelingsprocedure, hetzij door gunning van de bouwopdracht. Ter hoogte van de bedrijven G&G, DD Shipping Grimbergen en Puurs, Valomac, Deckx, Verbeke, Cargill Malt, M&W Beton, InterLeuven, Denayer Halle, Trebos, Vlabraver, Stadsbader en Despriet, Ottevaere, Oudenaards Manutentiebedrijf en ex-Grace werd of wordt in de komende jaren nieuwe infrastructuur voorzien. In totaal werden in 2000 ettelijke miljoenen franken geïnvesteerd in kaaimuurinfrastructuur. Investerings die zullen resulteren in een aanzienlijke trafiekstijging die meer werk zal creëren, zal bijdragen tot de oplossing van de vervoersproblematiek en tot de verbetering van ons leefmilieu.

NV Zeekanaal investeert niet enkel in kaai-infrastructuur voor puur economische doeleinden. Diverse werken moeten het scheepvaartverkeer vlotter en sneller laten verlopen. Te Willebroek bijvoorbeeld kwam zij de middelen voor de ontdebelling

van de doorvaartgeul ter hoogte van de IJzerenbrug waardoor een tweede scheepsdoorgang aan de rechteroever (Oostdijk) van de middenpijler van de spoorbrug tot stand zal komen.

Op het Kanaal Leuven-Dijle is na de afwerking van het moderniseringsprogramma van de bruggen, gestart met een meerjarig renovatieprogramma voor de sluisen. De sluis van Kampenhout werd in 2000 al heropend.

Op het Zeekanaal Brussel-Schelde kon een eerste fase in het wegwerken van de flessenhals Boulevardbrug worden afgerond: de oude hefbrug werd afgebroken. Tegelijkertijd is de verkeerstechnische studie beëindigd voor de inplanting van een nieuwe brug. Door de verbreding die zo zal ontstaan, zal het Zeekanaal Brussel-Schelde effectief toegankelijk worden voor schepen tot 10.000 ton, tot aan de containerterminal in Willebroek. Die kreeg met de afwerking van de Victor Dumonbrug over de oude kanaalarm te Klein-Willebroek aansluiting op de A12, zodat we van een echte multi-modale terminal kunnen spreken.

In de onmiddellijke omgeving, nabij de Boulevardbrug, zijn ondertussen nieuwe meerpalen

De Hongaarse delegatie tijdens de voorstelling van de samenwerkingsovereenkomst met de haven van Gijőr-Gönyü (Hongarije)



Als "kleiner" kanaal ontsnapt het Kanaal Leuven-Dijle niet aan de aandacht van de NVZ. Terwijl werd verder gewerkt aan het Strategisch Beleidsplan Kanaal Leuven Dijle, zette NVZ het renovatieprogramma der sluizen verder. Hier de heropening van de gerenoveerde sluis van Kampenhout op 29 mei 2000



De kaaimuur langs de Dender van het bedrijf De Witte Gebroeders te Herdersem bij de inhuldiging op 6 mei 2000



De ondertekening van het samenwerkingsakkoord met de Kamer van Koophandel en Nijverheid met v.l.n.r.: Willy Ivens (directeur KHN), Dirk Van Melkebeke (Kabinetschef minister Steve Stevaert), ir. Fernand Desmyter (Voorzitter RVB NV Zeekanaal), ir. Leo Clinckers (Administrateur-Generaal NV Zeekanaal)

ingeheid die het scheepvaartverkeer tussen de Boulevard- en Nijverheidsbrug veiliger maken. Ook elders werden werken uitgevoerd ten bate van de scheepvaart.

Ondertussen zijn elders investeringen gebeurd of gepland ten bate van de recreant. Te Willebroek, Kapelle-op-den-Bos, Zemst en Grimbergen is de vernieuwing van de fietspaden langs het Zeekanaal rond, terwijl ook bij de heraanleg van de Vaartdijk te Mechelen maximale aandacht werd besteed aan de recreant: er kwam ruimte voor een fietspad, er zijn visplaatsen aangelegd en net als elders langs het Kanaal Leuven-Dijle werden stopplaatsen voorzien voor jachten.

Naar de pleziervaartsector toe werd een belangrijk dossier verdergezet: de uitbouw van het Waterrecreatiecentrum Willebroek-Boom kwam in 2000 in een stroomversnelling. De werken voor de renovatie en heropening van de sluis te Klein-Willebroek zijn gestart, terwijl ook de plannen voor de heraanleg van de Westvaartdijk te Klein-Willebroek klaar zijn. Aan de linkeroever werd tevens aangevat met de bouw van een nieuwe aanlegkade, met zwaaiikom en passantensteiger.

structureel beheer

De NV Zeekanaal is zich er van bewust dat een dynamisch beheer ook impliceert dat men open staat voor structurele samenwerking met andere waterwegbeheerders, besturen, diensten en organisaties.

Zo werd een samenwerkingsovereenkomst gesloten met de Kamer van Koophandel en Nijverheid (KHN) van Mechelen. Doel van deze overeenkomst, die werd voorgesteld op 6 oktober, is om de leden van de Kamer ertoe aan te zetten hun transporten meer over het water te laten verlopen en tevens om tot een betere informatiedoorstroming tussen NV Zeekanaal en bedrijfs wereld te komen.

Daarnaast werd nauw samengewerkt en overleg gepleegd met de verschillende overheden, zoals de Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ), de Haven van Brussel, de kanaalgemeenten, de provincies, Strategisch Plan Arrondissement Mechelen (SPAM) en diverse andere.

Ook met het oog op de groeiende mondialisering en met name de plaats van het Zeekanaal Brussel-Schelde op de Europese kaart, werden een aantal belangrijke gesprekken gevoerd. Een resultaat daarvan is de samenwerkingsovereenkomst met de haven van Győr-Gönyü in Hongarije, om te streven naar de

verbetering van de vervoersstromen tussen Vlaanderen en Hongarije, het wederzijdse opzetten van een overslagzone en mogelijkheden naar het uitwisselen van informatie en knowhow toe.

Door een bewuste cultuur van debat en samenwerking na te streven kan de NV Zeekanaal op korte en lange termijn garant staan voor een kwaliteitsvol beheer, met een maximale meerwaarde als resultaat.



6. Een levende waterweg

Een waterweg is niet enkel een transportweg. Meer dan ooit is een waterweg een multifunctioneel gegeven, dat zijn invloed uitoefent op talrijke aspecten van ons dagelijks leven. De waterwegen vormen immers behalve een economische ook een landschapsbepalende factor. Zij spelen een ecologische rol, worden benaderd als recreatief gegeven, en vooral: er wordt langs geleefd. Het beleid van de NV Zeekanaal is dan ook in niet onbelangrijke mate afgestemd op deze 'zachte' zijde van de waterweg.

Promotie

Om allereerst te kunnen bogen op een zo goed mogelijke relatie tussen de NV Zeekanaal en haar diverse doelgroepen, wordt jaarlijks voorzien in diverse promotionele activiteiten en acties. In het jaar 2000 sprongen op dit vlak vooral de vieringen '450 jaar Zeekanaal Brussel-Schelde' en '250 jaar Kanaal Leuven-Dijle' in het oog. Het rijk gevulde programma van beide evenementen kon rekenen op een grote respons van het publiek. In de rand van de vieringen verleende de NV Zeekanaal haar medewerking aan diverse toeristisch-recreatieve organisaties. Zo ondersteunde zij de activiteiten van het comité Humbeek-Sas Events, dat in de rand van de viering '450 jaar Zeekanaal Brussel-Schelde' haar traditionele Kanaalfeesten aanvulde met een door 15.000 kijklustigen gesmaakt 'Zandsculptuurfestival'. Te Willebroek werd in samenwerking met de VVV Vaartland een eerste editie opgezet van de 'Kanaaltocht', die recreanten van Grimbergen op en langs het water naar Klein-Willebroek voerde.

Eveneens in Klein-Willebroek wijdde het Gemeentelijk Museum Sashuis haar jaarlijkse thematentoonstelling aan de viering van 450 jaar Zeekanaal Brussel-Schelde, terwijl ook in alle andere kanaalgemeenten tentoonstellingen werden opgezet over de huidige en toekomstige aanblik van het Zeekanaal.

Deze promotionele activiteiten, aangevuld met diverse andere, zoals de realisatie van een fotoboek over het Kanaal Leuven-Dijle en over het Zeekanaal Brussel-Schelde, diverse persconferenties en plechtigheden bezorgden de NV Zeekanaal een grotere naambekendheid bij het publiek, dat op die manier ook meer vertrouwd werd gemaakt met het belang van onze waterwegen, en de rol die de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen als waterwegbeheerder speelt.

Leefruimte

Ook aan de effectieve kwaliteit van de waterwegen en hun omgeving als leefruimte, besteedde de NV Zeekanaal de nodige aandacht. Zowel op het Kanaal Leuven-Dijle als op het Zeekanaal Brussel-Schelde werd geïnvesteerd in de aanleg van milieuvriendelijke oeververdedigingen. Op het Zeekanaal Brussel-Schelde gaat het daarbij over een proefproject waarbij enkele types milieuvriendelijke oevers op hun geschiktheid worden getest. Op het milieuvriendelijke karakter van de scheepvaart als transportmodus werd ruimschoots gezinspeeld in de algemene promotie van de vennootschap. Daar bleef het echter niet bij: de NV Zeekanaal werkte ook actief aan een oplossing voor een aantal concrete milieugebonden problemen en de uitwerking van concrete ecologische projecten. Zo resulteerde bijvoorbeeld het in 1999 opgezette ECOWIN-project in een samenwerkingsovereenkomst met de NV Indaver en de CV VLAR.

De NV Zeekanaal besteedt in haar beleid ook heel wat aandacht aan toerisme en recreatie. Zo werd de 18^{de} eeuwse sluismeesterwoning te Tildonk (Haacht) omgevormd tot "Café Maritime".





Het publiek kon in 2000 ruimschoots kennis maken met de NV Zeekanaal, haar werking en territorium.

De vieringen 450 jaar Zeekanaal Brussel-Schelde en 250 jaar Kanaal Leuven-Dijle richtten niet alleen de aandacht op het rijke verleden van beide waterwegen, maar ook op hun veelbelovende toekomstperspectieven. Hier de Mercator tijdens zijn bezoek aan het Zeekanaal naar aanleiding van de viering.



ECOWIN is gericht op het uitbouwen van een managementsysteem voor het vervoer van afvalstoffen via de binnenwateren.

Verder onderzocht de NV Zeekanaal de mogelijkheid om windturbines te plaatsen nabij het Zeekanaal te Kapelle-op-den-Bos. Na de milieuvergunning werd eveneens een stedenbouwkundige vergunning bekomen. De aankoop en plaatsing van de turbines is voorzien voor 2001.

Structureel werd de NV Zeekanaal vertegenwoordigd in diverse werkgroepen omtrent mobiliteit, ruimtelijke ordening en milieu. In het kader van het aspect mobiliteit werd bijvoorbeeld de draad weer opgepikt van het personenvervoer over het water. Samen met de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn werd het eerder uitgestelde project weer heropgestart met het oog op een effectieve invoering van openbaar vervoer op het Zeekanaal. Verder werd de overeenkomst inzake het project Leuven-Noord gefinaliseerd. De NV Zeekanaal draagt bij aan het stadsvernieuwingproject door de bouw van een nieuwe kaai-muur, de herinrichting van de Aarschotsesteenweg en de bouw van een nieuwe brug te Wilsele. Een soortgelijk project loopt ook te Vilvoorde: het Watersite-

project moet deze stad weer met het gezicht naar het Zeekanaal keren.

Door ondersteuning en medewerking te leveren in werkgroepen en aan concrete projecten tracht de NV Zeekanaal tegemoet te komen aan haar openbare en maatschappelijke functie die er op gericht is Vlaanderen mee te laten genieten van de grote meerwaarde die de waterwegen op economisch, recreatief, sociaal en ecologisch vlak te bieden hebben. Zo beheert de NV Zeekanaal waterwegen om op te varen, om langs en om ván te leven!



7. Werken aan de waterweg

Werken aan de waterweg betekent veel meer dan infrastructuur- en onderhoudswerken.

Alhoewel de activiteiten van de NV Zeekanaal zeer divers zijn, hebben alle 196 werknemers van deze vennootschap één duidelijk doel: de waterwegen en in het bijzonder de kanalen die NV Zeekanaal beheert op alle vlakken herwaarderen.

Elke werknemer is hier dus actief bij betrokken.

In 2000 legde de vennootschap de basis om deze herwaardering in een stroomversnelling te krijgen, dit door middel van tal van acties binnen haar eigen werking en op het vlak van dienstverlening. Het hoofdobjectief van de NV Zeekanaal blijft het evolueren naar een zo performant mogelijke organisatie met een maximale klantgerichte aanpak, zowel naar de scheepvaart als naar de klanten qua grondbeheer. Dit objectief is gelieerd aan het beleid van de Vlaamse regering dat zich richt op het vergroten van de rol van het scheepvaartvervoer.

NV Zeekanaal werkt aan haar werking

Binnen haar eigen werking ging NV Zeekanaal via het organiseren van een residentieel seminarie na wat haar huidige bedrijfscultuur is. Bij het streven naar een nog optimalere bedrijfscultuur zal de NV Zeekanaal in teamverband naar oplossingen zoeken en resultaten boeken. Deze teamwerking werd na het seminarie in praktijk verder omgezet via initiatieven op het niveau van de vennootschap, van de afdelingen en van de individuele werknemers. Via brain-

storms voor het technisch en onderhoudspersoneel die in het najaar 2000 werden georganiseerd, kregen deze werknemers inspraak in de werking van hun organisatie. In het voorjaar van 2001 zal NV Zeekanaal ook brainstormen organiseren voor het administratieve personeel. In 2000 duidde NV Zeekanaal tevens een interne ombudsman aan verantwoordelijk voor het detecteren en analyseren van organisatorische en menselijke beroepsmatige klachten.

De efficiëntie van een organisatie hangt uiteraard mee af van haar structuur. Om haar interne structuur verder te optimaliseren, wijdde de NV Zeekanaal in 2000 een studie aan de efficiëntie bij de Havenkapiteindienst en bij het personeel werkzaam op de Nieuwe Zeesluis Wintam. Deze studie biedt een aantal interessante aanbevelingen die de NV Zeekanaal verder in praktijk zal omzetten ondermeer via een verduidelijking van de aflijning van de taken en verantwoordelijkheden en de verdere uitwerking van het rampenplan. Deze studie geldt als case voor verder structureel onderzoek bij de andere diensten van de NV Zeekanaal.

Het is duidelijk dat de NV Zeekanaal naar kwaliteit

streeft. Zij legde hiervoor in 2000 de basis via het opstarten van het IKZ-project (Integrale Kwaliteitszorg). Dit houdt in dat de vennootschap de nodige voorbereidingen trof om in 2001 een klantentevredenheidsonderzoek te kunnen uitvoeren. Bovendien stelt zij alles in het werk om in de komende jaren het ISO 9000-certificaat te behalen.

NV Zeekanaal moderniseert haar werking

De modernisering van de NV Zeekanaal is noodzakelijk om de uitdagingen van deze nieuwe eeuw aan te kunnen en gelijke tred te houden met de evoluties in de maatschappij en bij haar cliënteel. Deze modernisering betekent bij de NV Zeekanaal niet alleen het leveren van de nodige hard- en softwarepakketten aan haar werknemers en het op punt stellen van een intern elektronisch netwerk. Het betekent ook de verdere automatisering van haar kunstwerken en het zorgen voor betrouwbare systemen van scheepvaartbegeleiding. Om dit te verwezenlijken, ontwikkelde de NV Zeekanaal samen met de

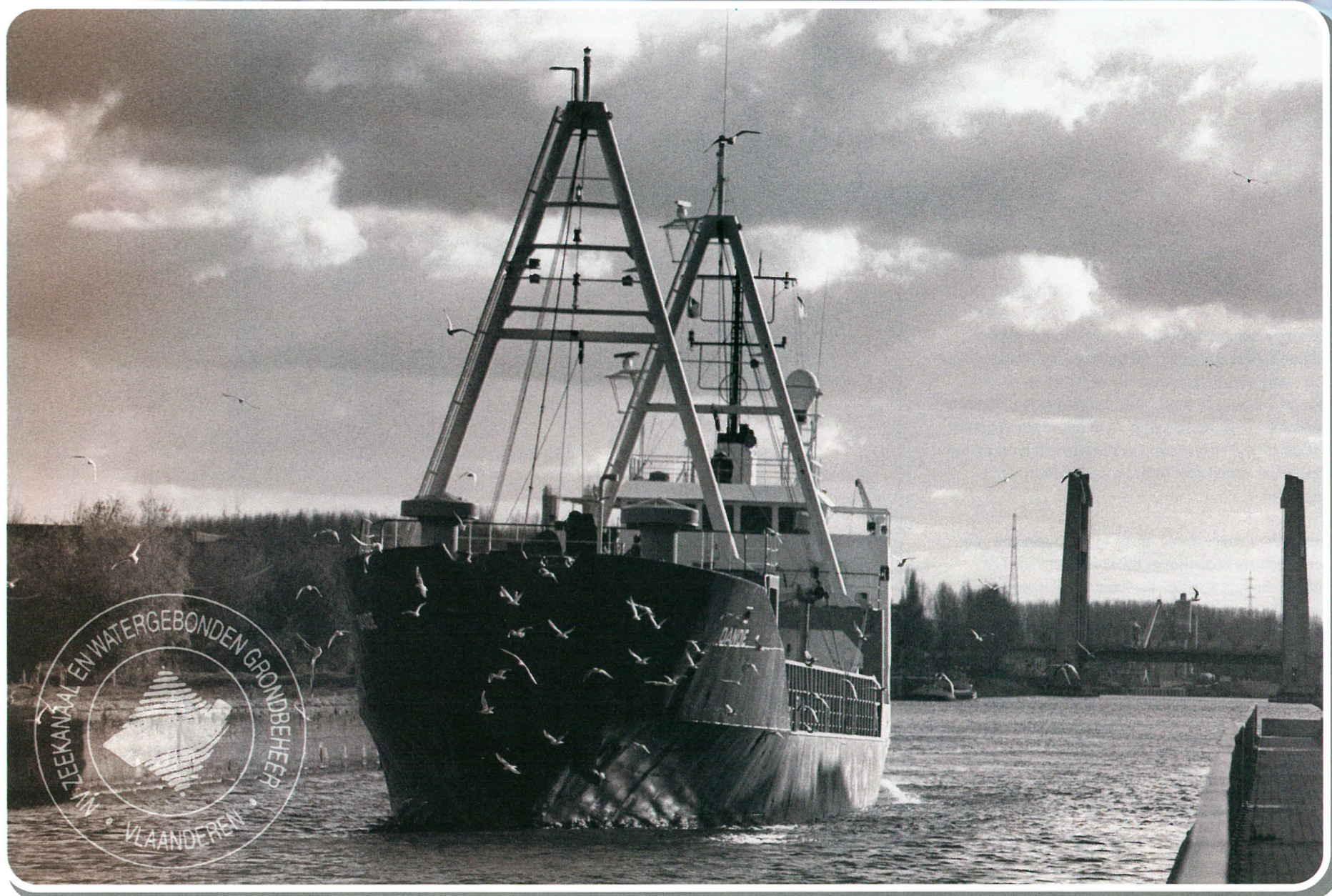


De Vredesbrug te Willebroek, van op het water



Afdeling Electriciteit en Mechanica Antwerpen in 2000 diverse initiatieven. Zo zal de in 2000 gereali-seerde Victor Dumonbrug van op afstand worden bediend. Proefprojecten met afstandbediening zijn ook bezig aan de Expressbrug te Tisselt en aan de Nijverheidsbrug te Ruisbroek. Op termijn zal de NV Zeekanaal heel stelselmatig en in nauw overleg met het personeel er aan werken om alle bruggen op het Zeekanaal vanuit één centrale bedieningspost te bedienen.

Een andere voorwaarde om te kunnen spreken van een moderne organisatie, is het zorgen voor een eigentijdse huisvesting. De Raad van Bestuur van de vennootschap gaf in dit verband in 2000 opdracht voor een studie naar de meest geschikte locatie voor een nieuwe administratieve vestiging. Op de twee uiteindelijk weerhouden plaatsen zal een project worden uitgewerkt waarvan het beste zal uitmonden in een overkoepelende administratieve zetel.



8. De waterweg in cijfers

De binnenvaart in Vlaanderen zette vorig jaar haar opmars verder en haalde daarbij nog een hoger tempo dan in de twee vorige jaren. Deze positieve tendens is mede te danken aan de bouw van kaaimuren en de realisatie van watergebonden overslagcentra.

Op dit vlak heeft de NV Zeekanaal een belangrijke taak te vervullen. Zij commercialiseert immers in opdracht van de Vlaamse regering gronden gelegen langs een aantal Vlaamse waterwegen. Opvallend is de ruime belangstelling van het bedrijfsleven voor watergebonden inplantingen en kaaiinfrastructuren. Dit bewijst dat zij in het water een goed alternatief ziet voor het vervoer van goederen.

Ook op de kanalen binnen haar eigen territorium mist de NV Zeekanaal de boot niet en evolueert zij mee met de positieve trafiektendens die zich ook bij de andere Vlaamse waterwegbeheerders - de Dienst voor de Scheepvaart en de Administratie Waterwegen en Zeewezen - manifesteert. Het scheepvaartverkeer op de ABC-as (Antwerpen-Brussel-Charleroi) steeg in 2000 van 8.950.162 ton naar 9.331.643 ton of m.a.w. met ruim 4,2 procent. 9,33 miljoen ton komt overeen met zo'n 470.000 geladen weggeuzen van 20 ton. De lading van een doorsnee binnenschip van 1200 ton, kom overeen met die van 40 treinwagons en maar liefst 60 vrachtwagens! Een eventuele sluiting van het Zeekanaal en een noodgedwongen vervangend transport langs de weg zou binnen de kortste keren enorme files in de regio veroorzaken en een zodanige overlast dat de aanleg van een nieuwe bijkomende snelweg tussen Antwerpen en Brussel onvermijdelijk zou zijn.

De vele nieuwe kaaiprojecten op het Zeekanaal en nieuwe initiatieven zoals de trimodale containerterminal te Willebroek (TCT Belgium) en de in aanbouw zijnde watergebonden containerterminal te Vilvoorde (Hessenatie) zullen de trafiek op het Zeekanaal de komende jaren nog aanzienlijk doen stijgen. De containertrafiek speelt overigens een belangrijke rol in de trendbreuk ten gunste van de binnenvaart in Vlaanderen. Tussen 1998 en 2000 steeg op de Vlaamse binnenvaartterminals het aantal TEU's (Twenty feet Equivalent Units) van 75.138 naar 162.500.

De opening van de Nieuwe Zeesluis Wintam in 1997 vertaalt zich in een toenemend aantal zeeschepen. Short Sea Shipping wint duidelijk aan populariteit. Plaatselijke industrieën en overslagcentra gebruiken het Zeekanaal gretig om hun grondstoffen en producten rechtstreeks uit overzeese gebieden diep in het Vlaamse hinterland te krijgen.

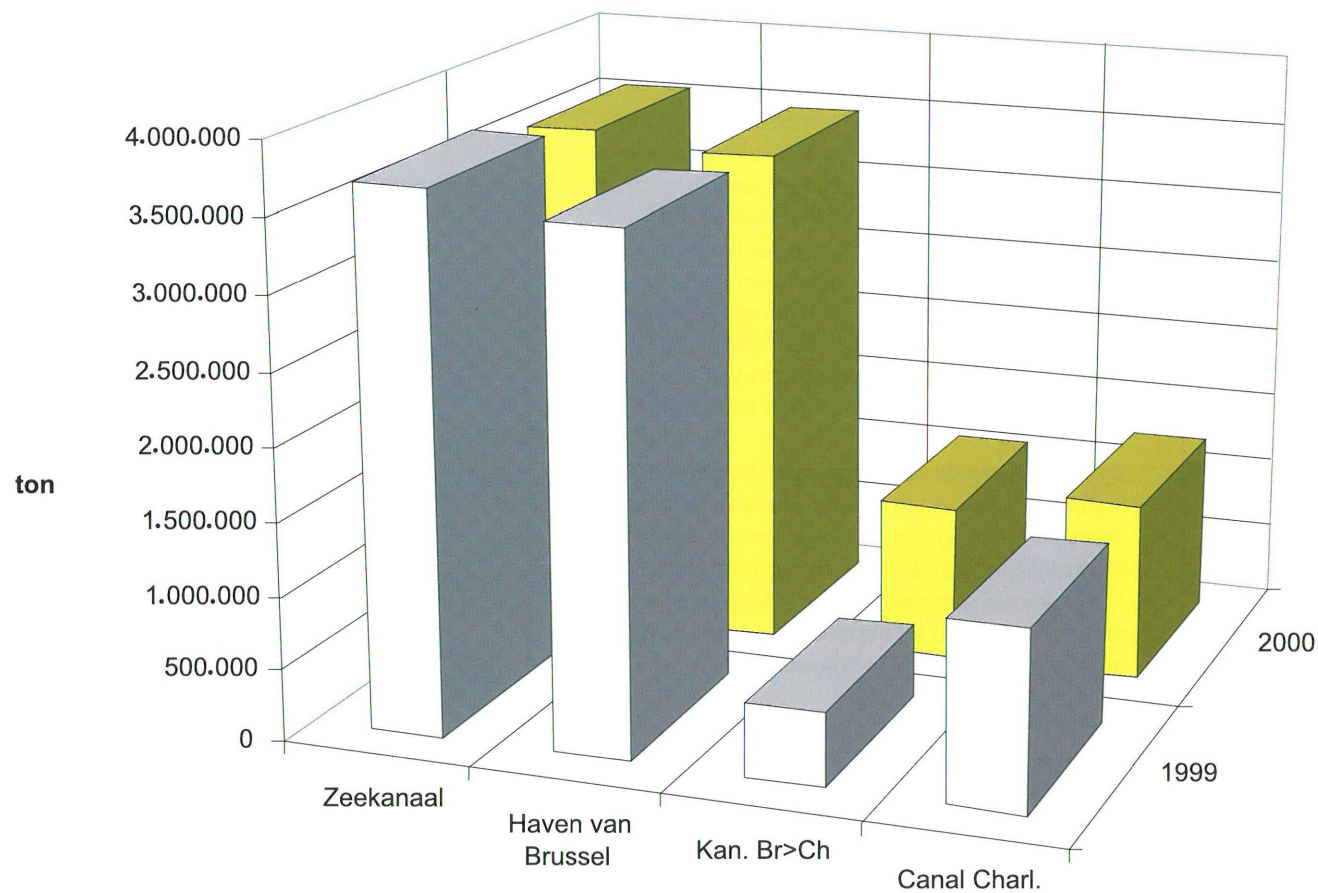
Aan het Kanaal Leuven-Dijle werd in 2000 door de Zennegatsluis 303.871 ton versast. Dit is een stijging van 109.848 ton tegenover 1999. Het transitverkeer via het Zeekanaal en de Haven van Brussel steeg in 2000 met 32 % nl. van 1.747.212 ton naar 2.306.698 ton. Ook de heropleving van deze kanalen zit dus duidelijk in een stroomversnelling.

Op de volgende pagina's vindt u een aantal tabellen of grafieken aangaande de cijfers van:

- *Goederenverkeer langs de ABC-as*
- *De evolutie van het goederenverkeer van 1899 tot 1998*
- *De vervoerde tonnage per maand op het Zeekanaal (met grafische voorstelling)*
- *Het aantal reizen per maand op het Zeekanaal (met grafische voorstelling)*
- *De vervoerde tonnage per goederensoort op het Zeekanaal (met grafische voorstelling)*
- *De tonkilometer per maand op het Zeekanaal (met grafische voorstelling)*
- *De vervoerde tonnage per maand op het kanaal naar Charleroi (met grafische voorstelling)*
- *De vervoerde tonnage per maand op het kanaal Leuven-Dijle (met grafische voorstelling)*

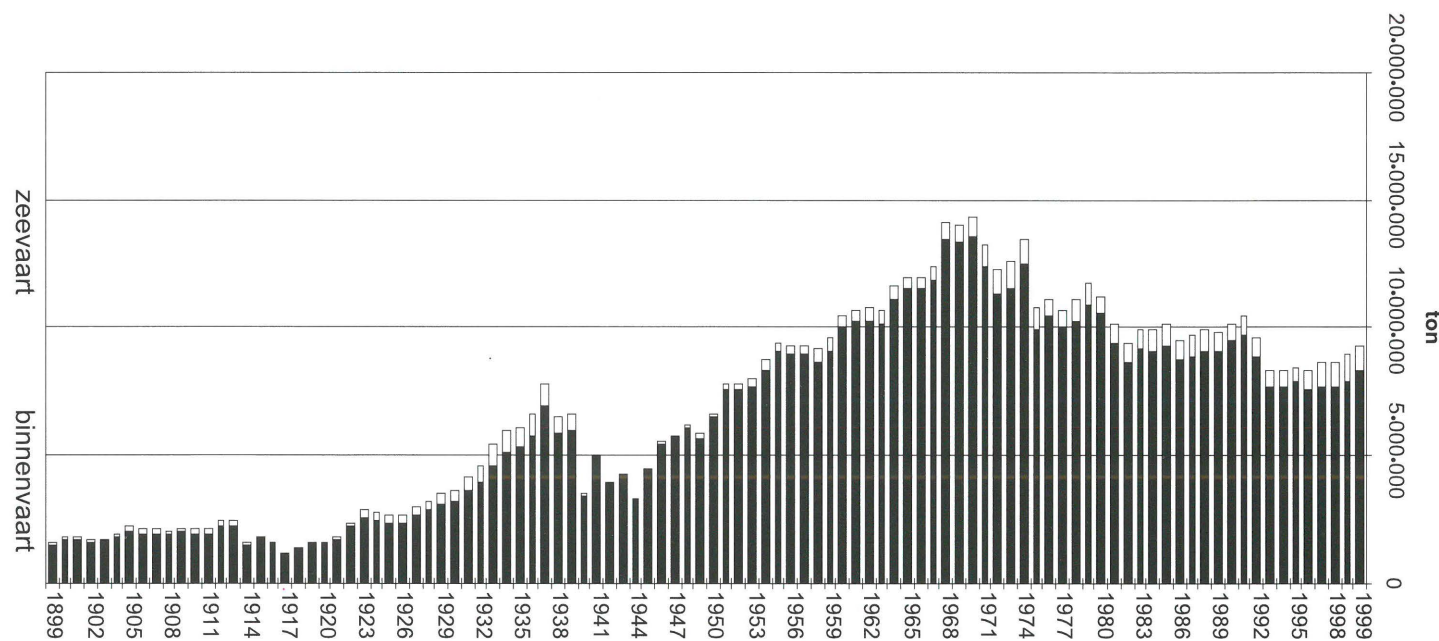
Goederenverkeer langs de ABC-as

Grafiek



De evolutie van het goederenverkeer van 1899 tot 1999

Grafiek



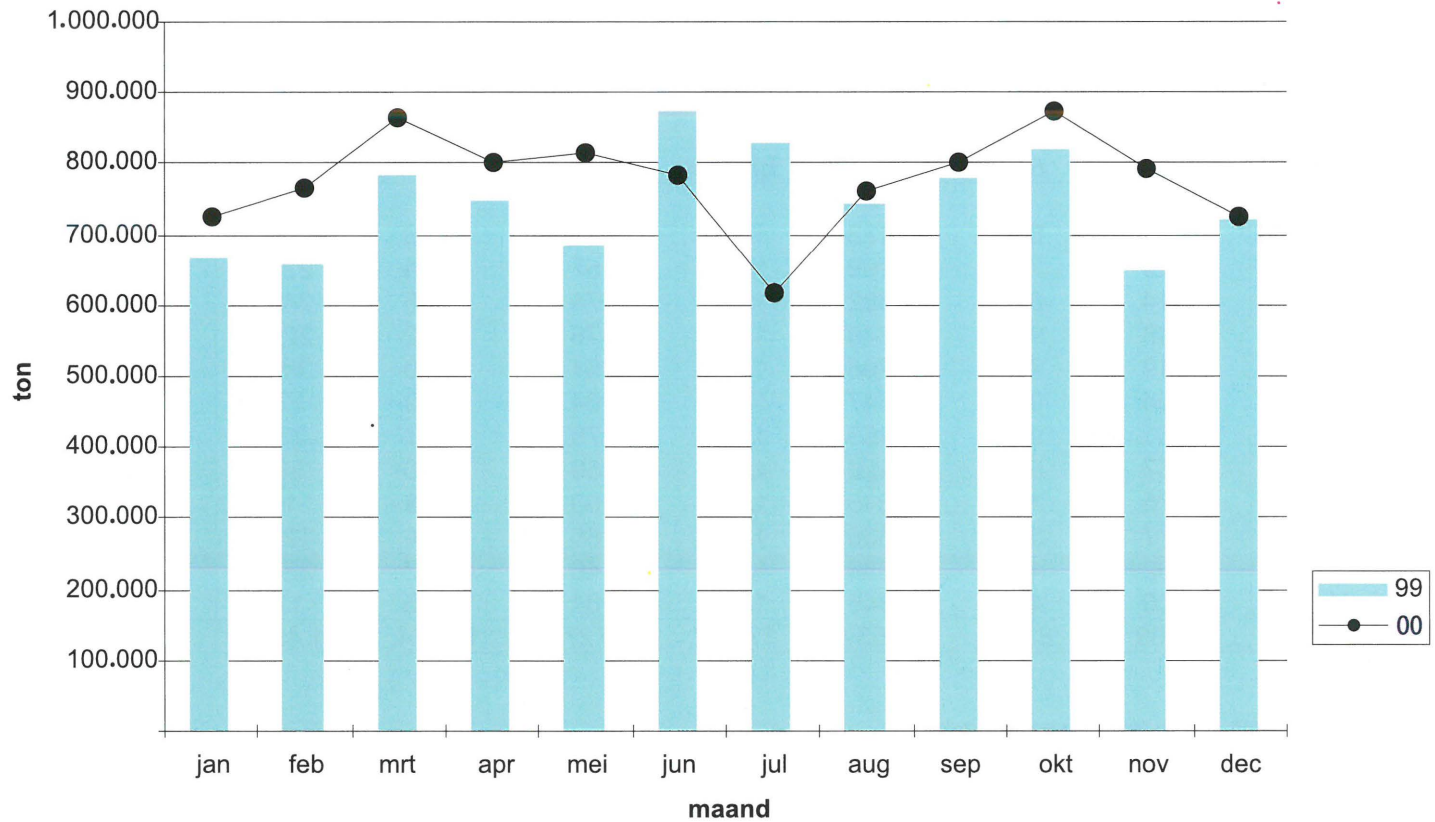
Cijfers

	binnen	zee	99	binnen	zee	00	eff.groei	% groei
jan	593.956	70.619	664.575	664.639	61.837	726.476	61.901	9,31%
feb	578.295	79.434	657.729	691.014	76.282	767.296	109.567	16,66%
mrt	695.500	89.587	785.087	769.479	93.449	862.928	77.841	9,91%
apr	642.614	104.334	746.948	696.286	106.852	803.138	56.190	7,52%
mei	591.481	92.355	683.836	752.086	64.440	816.526	132.690	19,40%
jun	759.843	112.873	872.716	691.868	92.977	784.845	-87.871	-10,07%
jul	710.132	120.737	830.869	515.622	99.549	615.171	-215.698	-25,96%
aug	662.363	78.850	741.213	672.674	90.266	762.940	21.727	2,93%
sep	695.792	85.383	781.175	735.706	65.651	801.357	20.182	2,58%
okt	748.594	70.569	819.163	799.383	74.056	873.439	54.276	6,63%
nov	594.919	52.450	647.369	723.696	68.343	792.039	144.670	22,35%
dec	663.839	55.643	719.482	651.522	73.966	725.488	6.006	0,83%
TOTAAL	7.937.328	1.012.834	8.950.162	8.363.975	967.668	9.331.643	381.481	4,26%

Eenheid: ton

De vervoerde tonnage per maand op het Zeekanaal

Grafiek



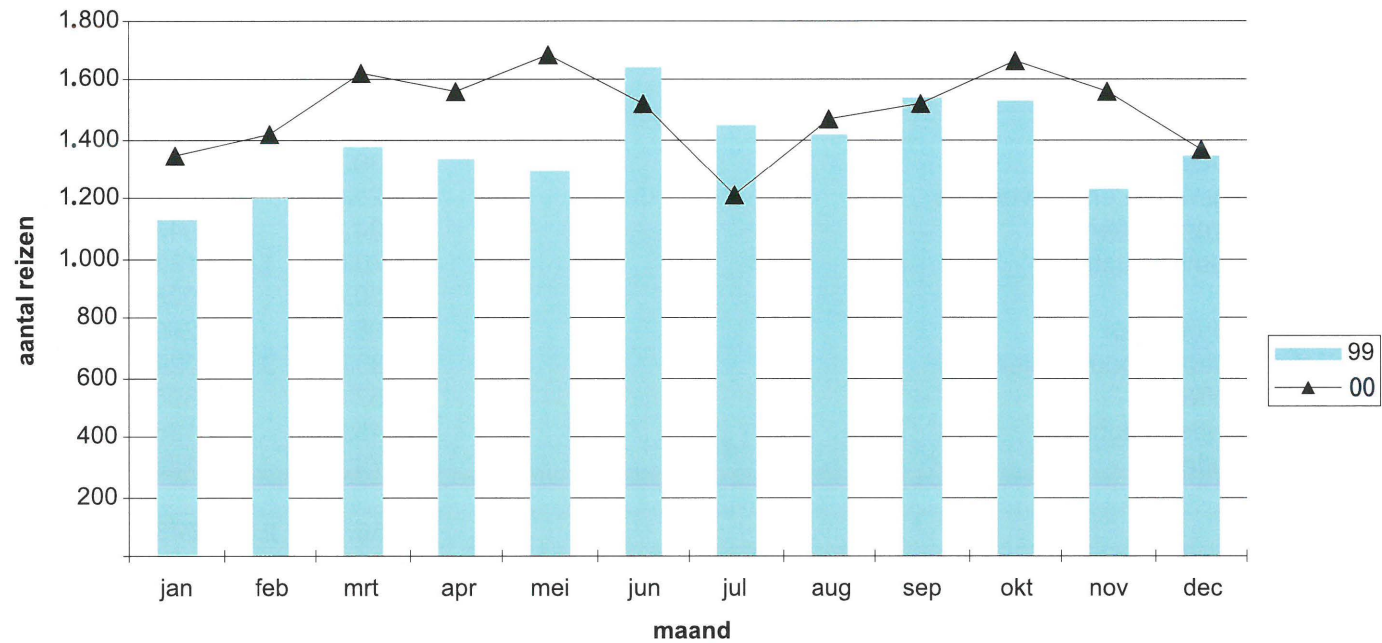
Cijfers

	binnen	zee	99	binnen	zee	00	eff.groei	% groei
jan	1.073	60	1.133	1.291	52	1.343	210	18,53%
feb	1.129	70	1.199	1.367	57	1.424	225	18,77%
mrt	1.314	68	1.382	1.552	74	1.626	244	17,66%
apr	1.248	92	1.340	1.486	76	1.562	222	16,57%
mei	1.219	77	1.296	1.636	54	1.690	394	30,40%
jun	1.554	93	1.647	1.455	64	1.519	-128	-7,77%
jul	1.361	92	1.453	1.141	76	1.217	-236	-16,24%
aug	1.367	53	1.420	1.417	59	1.476	56	3,94%
sep	1.475	70	1.545	1.476	50	1.526	-19	-1,23%
okt	1.477	58	1.535	1.609	55	1.664	129	8,40%
nov	1.192	47	1.239	1.516	46	1.562	323	26,07%
dec	1.300	48	1.348	1.301	64	1.365	17	1,26%
TOTAAL	15.709	828	16.537	17.247	727	17.974	1.437	8,69%

Eenheid: enkele reizen (geladen en niet-geladen)

Het aantal reizen per maand op het Zeekanaal

Grafiek



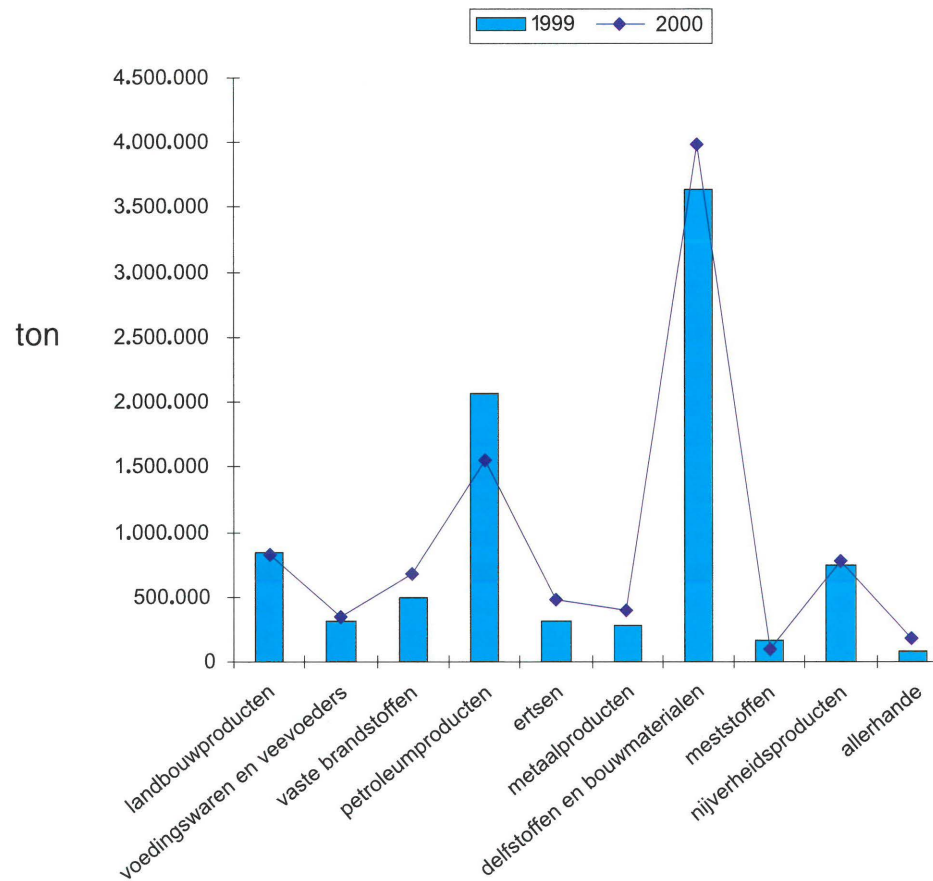
Cijfers

		1999	2000
landbouwproducten	0	839.753	830.932
voedingswaren en veevoeders	1	321.983	347.597
vaste brandstoffen	2	494.735	677.942
petroleumproducten	3	2.070.034	1.563.188
ertsen	4	320.446	475.005
metaalproducten	5	286.580	389.269
delfstoffen en bouwmaterialen	6	3.633.442	3.983.024
meststoffen	7	157.838	100.395
nijverheidsproducten	8	745.907	784.136
allerhande	9	79.444	180.155
totaal		8.950.162	9.331.643

Eenheid: ton

De vervoerde tonnage per goederensoort op het Zeekanaal

Grafiek



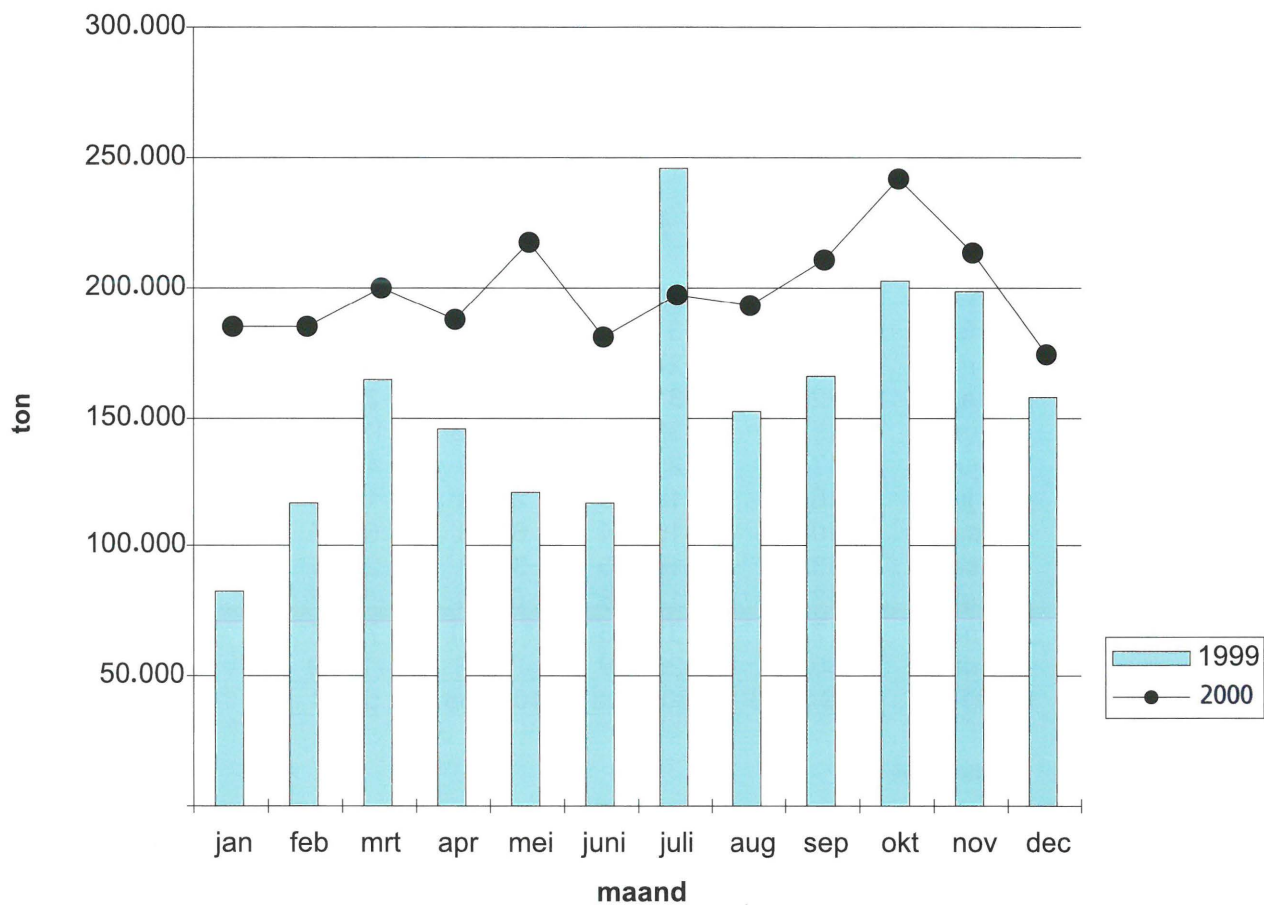
Cijfers

	1999	2000	eff.groei	% groei
jan	82.363	184.199	101.836	123,64
feb	117.153	185.142	67.989	58,03
mrt	164.013	200.029	36.016	21,96
apr	145.872	187.271	41.399	28,38
mei	120.441	216.783	96.342	79,99
juni	117.056	181.037	63.981	54,66
juli	246.298	196.658	-49.640	-20,15
aug	152.387	192.566	40.179	26,37
sep	165.894	210.017	44.123	26,60
okt	202.027	241.715	39.688	19,64
nov	198.810	212.576	13.766	6,92
dec	157.432	174.341	16.909	10,74
TOTAAL	1.869.746	2.382.334	512.588	27,41

Eenheid: ton

De vervoerde tonnage per maand op het kanaal naar Charleroi

Grafiek



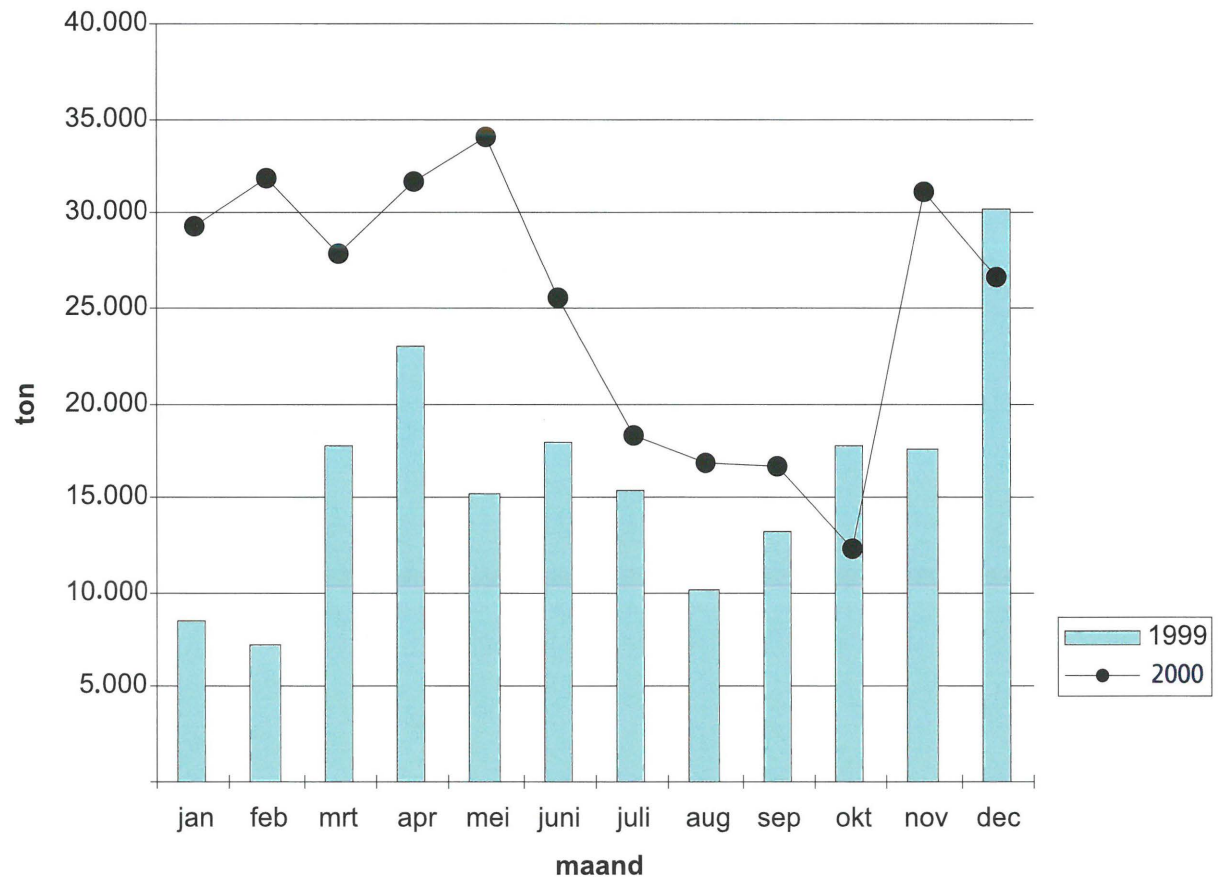
Cijfers

	1999	2000	eff.groei	% groei
jan	8.483	29.253	20.770	244,84
feb	7.312	31.766	24.454	334,44
mrt	17.766	27.952	10.186	57,33
apr	22.959	31.751	8.792	38,29
mei	15.130	33.953	18.823	124,41
juni	17.829	25.478	7.649	42,90
juli	15.461	18.249	2.788	18,03
aug	10.211	16.774	6.563	64,27
sep	13.277	16.590	3.313	24,95
okt	17.792	12.228	-5.564	-31,27
nov	17.556	31.206	13.650	77,75
dec	30.247	26.589	-3.658	-12,09
TOTAAL	194.023	301.789	107.766	55,54

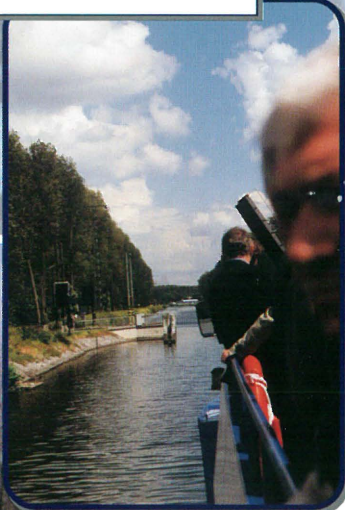
Eenheid: ton

De vervoerde tonnage per maand op het kanaal Leuven-Dijle

Grafiek



Na de voorstelling van het Ontwikkelingsplan voor het Zeekanaal Brussel-Schelde in 1998, werd de aanzet gegeven voor het Strategisch Beleidsplan Kanaal Leuven-Dijle, dat in 2000 kon worden afgerond.



9. Een waterweg met een toekomst

Sinds het beheer van havens en waterwegen in 1988 gewestelijke materie werd, heeft de Vlaamse overheid kosten noch moeite gespaard om de waterwegen nieuwe impulsen te geven. Uitgaand van de troeven en meerwaarde die de waterwegen ons bieden bij economische activiteiten en in ecologische, recreatieve en globaal maatschappelijke zin, richtte zij haar beleid heel bewust op een herwaardering van ons 'maritieme' patrimonium. Een-en-ander resulteerde in stijgende investeringen in de waterwegeninfrastructuur en in een al even belangrijke mentaliteitsverandering die er toe leidde dat de waterwegen vandaag weer 'in' zijn. De resultaten zijn echter niet alleen vandaag voelbaar.

De inspanningen van de overheid en de waterwegbeheerders enerzijds en watergebonden bedrijven en verenigingen anderzijds zijn van onschatbare waarde voor het Vlaanderen en Europa van de toekomst. Trafiekstijgingen dragen bij aan de bestendinging en wellicht ook verderzetting van de huidige economische hoogconjunctuur, en de eraan gekoppelde welvaart en werkgelegenheid. Bedrijven kiezen dan ook in steeds grotere mate voor de waterweg als transportweg voor hun goederen. Een positieve trend die nog wordt aangemoedigd door het beleid naar de bouw van nieuwe kaaimuren toe: kaaimuurprojecten

worden in een zogenaamde 80/20-regeling voor liefst 80% gefinancierd door de Vlaamse overheid. Een belangrijke ruggensteun voor bedrijven, wiens aandeel in de kosten 20% bedraagt.

De toekomstgerichte visie op het territorium van de NV Zeekanaal en alle andere waterwegen, vertaalt zich ook in de opmaak van ontwikkelingsplannen. Na de voorstelling van het 'Ontwikkelingsplan, -programma en -perspectief voor het Zeekanaal Brussel-Schelde in 1998, werd het licht op groen gezet voor de opmaak van een tweede toekomstvisie: het Strategisch Beleidsplan Kanaal Leuven-Dijle. Deze studie, opgemaakt door het studieconsortium Technum NV - RUCA in opdracht van de NV Zeekanaal, zet de krijtlijnen uit en geeft de nodige suggesties naar de gewenste ontwikkeling van het kanaal toe. Het beheer van het Kanaal Leuven-Dijle kan alzo, in navolging van het beheer van het Zeekanaal, op gerichte, bewuste en duurzame wijze gebeuren.

Enkel een dergelijke beleidswijze kan de waterwegen in Vlaanderen weer volop tot de economische en sociale slagaders van weleer maken. De NV Zeekanaal heeft de ambitie om op dit vlak een toonaangevende rol te spelen. Voor het Kanaal naar

Charleroi, zal de NV Zeekanaal een soortgelijke studie laten uitvoeren.

Om het beleid van de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen op moderne en onderbouwde manier vorm te kunnen geven werd in 2000 een verantwoordelijke voor de Strategische Planning aangetrokken. Tevens kan de NV Zeekanaal een beroep doen op een extern Manager Business Development die het commerciële beheer richting en gestalte geeft.

Globaal bekeken timmerde de NV Zeekanaal ook in 2000 volop verder aan de (water)weg. Zoals u in dit jaarverslag kan lezen, zette de NV Zeekanaal getrouw aan haar missie en de taak die zij bij decreet toegewezen kreeg van de Vlaamse overheid, vele belangrijke stappen. Die vormen haar niet enkel stilaan om tot een dynamische en commercieel geïnspireerde Vlaamse Openbare Instelling, met een navante dagelijkse werking. Tevens vormen zij de fundamenten voor de toekomstige rol van het Zeekanaal Brussel-Schelde, het Kanaal Leuven-Dijle en het Kanaal naar Charleroi en van het watergebonden grondbeheer in Vlaanderen, België en Europa.



Bijlage 1: balans

Activa

Het totaal langs de activazijde van de balans bedraagt 11.561,5 MIO BEF tegenover 11.113,5 MIO BEF in 1999.

VASTE ACTIVA

Het totaal bedrag aan vaste activa beloopt 11.179,6 MIO BEF terwijl voor 1999 een cijfer van 10.540,5 MIO BEF geregistreerd werd.

Immateriële vaste activa (vak II)

Deze bevatten enkel de bij derden aangekochte licenties voor software.

Er werd in 2000 voor 4.063.327 BEF aan licenties software aangekocht en voor 4.007.961 BEF afschrijvingen geboekt.

Materiële vaste activa (vak III)

De materiële vaste activa vertonen een stijging van 10.532,7 MIO BEF naar 11.171,7 MIO BEF. Deze lichte stijging is een gevolg van een verdere verhoging van de vaste activa in aanbouw met 895 MIO BEF en de overige materiële vaste activa met 58,8 MIO BEF ten gevolge van diverse ingebruiknames, verminderd met de gebruikelijke afschrijvingen.

Terreinen en gebouwen (vak III, A)

De nettowaarde van terreinen en gebouwen is gestegen van 5.272 MIO BEF naar 5.659,8 MIO BEF in 2000, dit ten gevolge van de aankoop van diverse terreinen en de ingebruikname van de nieuwe loods te Willebroek. De ingebruikname van het elektromechanisch gedeelte van de nieuwe zeesluis was goed voor een stijging van 157,3 MIO BEF. De afschrijvingen op waterbouwkundige werken met Staatswaarborg stegen met 209 MIO BEF (+4,14 %). Er werd voor 2000 in totaal voor 382,7 MIO BEF in gebruik genomen, nl. voor BB 570 Sluis Wintam Metaalgedeelte.

Installaties, machines en uitrusting (vak III, B)

De netto - boekwaarde bedraagt 6,1 MIO BEF in 2000 tegenover 4,5 MIO BEF in 1999. Er gebeurden in 2000 voor 2,4 MIO BEF aanschaffingen van installaties, machines en uitrusting. Verder gebeurden er voor 0,9 MIO BEF afschrijvingen.

Meubilair en rollend materieel (vak III, C)

Er werd effectief voor 32,2 MIO BEF aangeschaft of geproduceerd in eigen regie. De voornaamste ingebruikname was de inspectieboot 'Blauwe

Reiger' voor 24 MIO BEF. Er werden voor 8,3 MIO BEF afschrijvingen gegenereerd. De netto - boekwaarde bedraagt 42,5 MIO BEF tegenover 18,6 MIO BEF in 1999.

Overige materiële vaste activa (vak III, E)

De totale netto - waarde van deze activapost daalde met 26,8 MIO BEF van 2.653 MIO BEF naar 2.626,2 MIO BEF ten gevolge van een overheveling vanuit de vaste activa in aanbouw van 58,8 MIO BEF en afschrijvingen ten bedrage van 85,6 MIO BEF.

Activa in aanbouw (vak III, F)

De totale netto - waarde van deze activapost steeg met 252,5 MIO BEF van 2.584,5 MIO BEF naar 2.837 MIO BEF. Dit was het gevolg van een ingebruikname van vaste activa ten bedrage van 642,4 MIO BEF enerzijds en bijkomende aanschaffingen (van waterbouwkundige investeringen) in 2000 ten bedrage van 895 MIO BEF.

VLOTTENDE ACTIVA

De activa met een niet permanent karakter in de onderneming dalen in waarde van 573 MIO BEF naar 381,9 MIO BEF. De VOI - rapportering wijkt hier af met 16,4 MIO BEF als gevolg van het verschuiven van de geboekte waardeverminderingen van de activa naar de passivazijde.

Voorraden en bestellingen in uitvoering (vak VI)

De voorraad per 31.12.2000 werd gewaardeerd op 16,4 MIO BEF, dit ten gevolge van een waardevermindering van 8,7 MIO BEF op verouderde, niet roterende artikelen.

Vorderingen op ten hoogste één jaar (vak VII)

Handelsvorderingen (vak VII, A)

Deze stegen van 149,6 MIO BEF naar 162,5 MIO BEF. Als gevolg van de reeds aangehaalde 16,4 MIO BEF aan geboekte waardeverminderingen bedragen de handelsvorderingen in de VOI-rapportering in totaal 178,9 MIO BEF. De stijging van 12,9 MIO BEF heeft voornamelijk te maken met een stijging van de uitstaande schuld van de Haven van Brussel met betrekking tot rechten voor watervangen. Het saldo van de Haven van Brussel op 31/12/2000 bedroeg 109,1 MIO BEF terwijl dit op 31/12/1999 nog 71,9 MIO BEF bedroeg. Door een efficiëntere betalingsopvolging van de klanten zijn de handelsvorderingen exclusief deze op de Haven van Brussel, verder gedaald.

Overige vorderingen (vak VII, B)

De overige vorderingen dalen van 214,3 MIO BEF naar 85,8 MIO BEF ingevolge een volledige uitbetaling van de jaarlijkse dotatie van 2000 t.o.v. nog een achterstal van de dotatie 1999 van 23,8 MIO BEF eind 1999; een daling van de te ontvangen tussenkomsten voor onderhoudswerken van het Vlaamse Gewest met 21,3 MIO BEF tot 20,2 MIO BEF; een daling van de te ontvangen investeringsdotaties van het Vlaamse Gewest met 90,2 MIO BEF tot 27,1 MIO BEF. Er moet ook vermeld worden dat er pas in 2001 aanvragen van 20 MIO BEF investeringsdotaties voor het terrein "De Kraagput" en van 6 MIO BEF voor een terrein te Avelgem (Buitenterritoriaal) vertrokken zijn naar het gewest. De uitgaven (aankopen) voor deze terreinen zijn wel opgenomen in 2000; een stijging van de terug te vorderen BTW met 6,5 MIO BEF naar 6,9 MIO BEF; diverse vorderingen voor 0,4 MIO BEF; de teruggave van voorschotten voor EU-projecten voor 3,8 MIO BEF en een vordering in het kader van de dading met CEI-Andredco voor 35 MIO BEF.

Liquide middelen (vak IX)

De beschikbare gelden op de C.F.O. rekeningen, de reservefondstrekening bij de KBC, een postchequerekening en de verschillende kassen, daalden van 177,5 MIO BEF tot 107,2 MIO BEF (-70,3 MIO BEF). Dit is het gevolg van een daling van de saldi op de gemengde

werkingsrekeningen met 71,6 MIO BEF. De saldi op de investeringsdotatierekeningen bedroegen 150,1 MIO BEF op 31.12.2000 en kenden een stijging van 12 MIO BEF. In 1999 bedroegen de saldi op de investeringsdotatierekeningen 138,1 MIO BEF. Het saldo van de reservefondstrekening daalde van 66,9 MIO BEF naar 56,4 MIO BEF (-10,5 MIO BEF). De daling op de reservefondstrekening is het gevolg van aankopen van terreinen met gebouwen, de afwerking van de loods te Willebroek en de inspectieboot.

De achteruitgang van de liquide middelen is dus hoofdzakelijk het gevolg van het uitblijven van de betaling van de rechten watervangen aangerekend aan de Haven van Brussel. Op 31.12.2000 was het saldo al opgelopen tot 109.149.958 BEF. Een directe betaling vanwege de Haven van Brussel is momenteel niet te verwachten. Voor 2001 wordt wel voorzien in een terugvorderbaar voorschot van 89 MIO BEF te storten door het Gewest om acute financiële problemen in 2001 te milderen.

Overlopende rekeningen van het actief (vak X)

Deze bedragen in totaal 1,5 MIO BEF over te dragen kosten en 8,2 MIO BEF nog te innen intresten op de CFO financiële rekeningen.

Passiva

Het totaal langs de passiefzijde van de balans stijgt van 11.113,5 MIO BEF in 1999 naar 11.561,5 MIO BEF in 2000.

EIGEN VERMOGEN (Code 10/15)

Het eigen vermogen van de vennootschap stijgt van 10.862,9 MIO BEF naar 11.282,5 MIO BEF.

Overgedragen winst (vak V)

Het negatieve saldo van het huidige boekjaar 2000, zijnde 74,7 MIO BEF, wordt integraal, in afwachting van goedkeuring door de algemene vergadering, opgenomen onder de rubriek "overgedragen winst". Daardoor daalt deze post van 140,9 MIO BEF tot 66,2 MIO BEF.

Kapitaalsubsidies (vak VI)

Het betreft hier de diverse investeringsdotaties die tot op heden toegekend werden door de diverse overheden (Staat, Vlaams Gewest, EFRO,...). Zij vertonen, als spiegelbeeld van de materiële vaste activa een stijging van 8.962,3 MIO BEF naar 9.456,6 MIO BEF.

VOORZIENINGEN EN UITGESTELDE BELASTINGEN

Er werden in 2000 geen voorzieningen voor risico's en kosten genomen.

Een aantal belangrijke hangende geschillen worden wel in de toelichting onder volume 18 vermeld. Het gaat concreet om de betwistingen rond de betonherstelling brug Vilvoorde voor 34,5 MIO BEF, de uitgaven voor de catamaran voor 10 MIO BEF en de BTW-aftrek op de bruggen voor 18,9 MIO BEF, telkens zonder de verwijlntresten of boetes.

SCHULDEN

Schulden op meer dan één jaar (vak VIII)

Overige schulden (vak VIII, D)

De schulden op meer dan één jaar blijven stabiel op 1,7 MIO BEF.

Schulden op ten hoogste één jaar (vak IX)

De schulden op ten hoogste één jaar stijgen van 212,5 MIO BEF tot 241,6 MIO BEF. Dit is het gevolg van een stijging van de handelsschulden van 193,1 MIO BEF naar 216,5 MIO BEF te wijten aan een stijging van de gewone handelsschulden van 62,5 MIO BEF naar 101,4 MIO BEF. De te ontvangen facturen dalen van 127,2 MIO BEF naar 111,2 MIO BEF. De op te maken creditnota's stegen met 0,5 MIO BEF.

Handelsschulden (vak IX, C)

De handelsschulden werden opgenomen in de balans voor een bedrag van 216,5 MIO BEF tegenover 193,1 MIO BEF in 1999.

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

Deze schulden kenden een stijging t.o.v. vorig jaar. Het totaal van deze schulden bedroeg per einde boekjaar 25,1 MIO BEF tegenover 19,2 MIO BEF eind 1999. De te betalen bedrijfsvoorheffing steeg met 2,9 MIO BEF daar de betaling van de bedrijfsvoorheffing op de eindejaarspremie 2000 plaatsvond in januari 2001 en deze van 1999 in december 2000. De te betalen RSZ steeg met 2,2 MIO BEF door het feit dat de 3de provisie voor het 4de trimester 2000 werd gestort in 2001. De voorziening voor vakantiegeld steeg met 1,3 MIO BEF.

Overige schulden (vak IX, F)

Op 31/12/2000 waren er geen overige schulden.

Overlopende rekeningen van het passief (vak X)

Voor het jaar 2000 bedroegen deze 35,6 MIO BEF. Deze bedroegen in 1999 36,3 MIO BEF en dit ten gevolge van de onmiddellijke opname in de kosten van de 2de schijf van de dading met CEI-Andredco voor een bedrag van 35 MIO BEF. Deze schijf is nog steeds aanwezig in de overlopende rekeningen. De overige 0,6 MIO BEF zijn toe te wijzen kosten. Het betreft kosten die betrekking hebben op 2000 maar pas gefactureerd werden in 2001.



Bijlage 2: resultatenrekening

Bedrijfsopbrengsten

OMZET (vak I, A)

De omzet of lopende opbrengsten kenden een daling van 178,9 MIO BEF naar 161,5 MIO BEF. Dit is een daling van 17,4 MIO BEF of 9,70 %.

Dit is de resultante van volgende bewegingen:

De bezettingsrechten voor gebouwen stegen van 0,62 MIO BEF naar 2,2 MIO BEF of 1,6 MIO BEF. Dit had vooral te maken met een achterstallige aanrekening van 0,9 MIO BEF concessierechten vanaf 1998 voor de huur van bepaalde kunstwerken door GSM operatoren om GSM masten te plaatsen.

De bezettingsrechten voor terreinen en wateroppervlakten binnen territorium stegen van 47,4 MIO BEF naar 49,3 MIO BEF of een stijging van 1,9 MIO BEF of 4,07 %. Deze stijging is grotendeels te wijten aan de indexering van de concessierechten begin 2000 en de bijkomende facturatie van de huur van enkele terreinen langs het Zeekanaal Brussel - Schelde.

De bezettingsrechten voor kaaien en terreinen buiten territorium bedroegen 0,9 MIO BEF terwijl dit in 1999 nog nihil was.

De rechten verworven uit zandwinnings daalden van naar 73.424 BEF. De exploitatie op het terrein genaamd 'Bos van Aa' te Zemst (in 1999 reeds fors teruggelopen) is eind januari 2000 stil gevallen.

De scheepvaartrechten daalden tot 16 MIO BEF. De daling is grotendeels te wijten aan de daling van de tarieven van 0,13 naar 0,01 BEF/ton/km. De scheepvaartrechten zeevaart BS bleven nagenoeg constant op 10,3 MIO BEF (10,4 MIO BEF in 1999). De rechten uit nachtdoorvaarten daalden iets van 0,95 MIO BEF naar 0,87 MIO BEF. De speciale doorvaarten leverden 0,6 MIO BEF op. De inkomsten uit scheepvaart op het kanaal Leuven-Dijle daalden van 0,58 MIO BEF naar 0,23 MIO BEF, terwijl deze van het Kanaal naar Charleroi daalden van 2,8 MIO BEF naar 0,4 MIO BEF. Dit is grotendeels ook te wijten aan de daling van het tarief van 0,10 BEF/ton/km op de kanalen LD en KC naar 0,01 BEF/ton/km.

De aanleggeden daalden van 5,3 MIO BEF naar 4,9 MIO BEF. De daling deed zich voornamelijk voor bij de aanlegrechten voor kaaien langs het kanaal Brussel - Schelde (van 5,2 MIO BEF naar 4,7 MIO BEF of 0,5 MIO BEF).

De retributies geheven per verhandelde tonnenmaat daalden van 0,52 MIO BEF naar 0,34 MIO BEF.

De cijzen uit watervangen daalden van 67,3 MIO BEF naar 55,5 MIO BEF of 11,8 MIO BEF (-17,58 %). De terugloop van de inkomsten uit retributies watervangen is uitsluitend te wijten aan het minderverbruik door bedrijven van kanaalwater uit het Kanaal Brussel - Schelde. Voor de firma De Naeyer uit Willebroek werd 1,1 MIO BEF minder ontvangsten geregistreerd t.o.v. 1999. Voor de centrale in Vilvoorde werd een minderontvangst geregistreerd van 10,2 MIO BEF t.o.v. het vorige jaar. Wij moeten vermelden dat in 2000 nog steeds 30,5 MIO BEF aan inkomsten aan watervangen aangerekend aan de Haven van Brussel geboekt werden hoewel de inning zeer onzeker blijft.

De retributies uit toegestane vergunningen met uitzondering van watervangen stegen van 14,9 MIO BEF naar 31,2 MIO BEF. Deze verdubbeling is grotendeels te wijten aan het stijgen van de ontvangen retributies rond terreinen en concessies.

De verkoop van bestekken en aanbestedingsdocumenten daalde van 0,93 MIO BEF naar 0,44 MIO BEF.

De oorzaak is te zoeken in het feit dat minder bestekken verkocht werden en dat zich per bestek ook minder kopers aanboden.

De verkoop van waterwegenvignetten steeg van 1,2 MIO BEF naar 1,3 MIO BEF.

In 2000 daalden ook de verkopen van vergunningen voor het berijden van jaagpaden. Deze inkomsten daalden van 0,22 MIO BEF naar 0,12 MIO BEF.

Er werd in 2000 voor 1,7 MIO BEF restorno's aan regelmatige lijnen toegekend. Dit bedrag komt in mindering van de omzet voor 2000. Vorig jaar bedroeg het bedrag van de toegekende regelmatige lijnen 3,1 MIO BEF.

GEPRODUCEERDE VASTE ACTIVA (vak I, C)

Deze kenden een daling van 5,4 MIO BEF naar 1,8 MIO BEF. Verder onderverdeeld naar aard geeft dit volgende opsplitsing:

Activering van de gebouwen in eigen regie voor 1,3 MIO BEF. Het betrof hier de renovatie van de gebouwen Oostdijk Willebroek.

Activering van vaste andere activa in eigen regie voor 0,4 MIO BEF. Het gaat hier om de uitbouw van telecommunicatiebuizen.

Activering door eigen personeel geproduceerde meubilair, materiaal, 0,1 MIO BEF voor de informatica-dienst.

ANDERE BEDRIJFSOPBRENGSTEN (vak I, D)

Deze opbrengstensoort is gestegen van 380,2 MIO BEF in 1999 naar 454 MIO BEF in 2000 als gevolg van volgende factoren:

- De dotatie voor het uitoefenen van de publieke functie van de NV Zeekanaal bedroeg in totaal 157 MIO BEF, waarvan 10 MIO BEF voor de studie van een GIS implementatie en 147 MIO BEF voor de gewone dotatie. In 1999 bedroeg deze dotatie 69,8 MIO BEF waarvan 0,7 MIO BEF voor de herverdeling van de CAO-provisie.
- Er werden in 2000 voor 200,2 MIO BEF dotaties door het Vlaamse gewest toegekend voor onderhoudswerken in het kader van het samenwerkingsakkoord. In 1999 was dit 173,2 MIO BEF.
- De terugvorderingen van loonkosten voor gedetacheerde personeelsleden steeg van 4,9 MIO BEF naar 6,9 MIO BEF als gevolg van bijkomende detacheringen vanaf september 1999.
- De loonkosten die teruggevorderd werden in het kader van diverse overeenkomsten, belopen in totaal 29,9 MIO BEF i.p.v. 53,6 MIO BEF in 1999. Dit is hoofdzakelijk het gevolg van een daling van het terugvorderbaar bedrag buitengewoon onderhoud deel loonkost van 35,3 MIO BEF in 1999 naar 13 MIO BEF. Vanaf het 2de semester 2000 is immers de hoofdactiviteit gegaan naar het gewoon onderhoud aan kunstwerken en aan de gebouwen Oostdijk en minder naar het buitengewoon onderhoud vermits de gewestkredieten daarvoor medio 2000 opgebruikt waren.

- De terugvorderingen in het kader van arbeidsongevallen lag 0,3 MIO BEF of 26 % hoger dan vorig jaar. In totaal werd er voor 1,6 MIO BEF gerealiseerd.
- De terugvorderingen van onroerende voorheffing lagen hoger dan het vorige boekjaar. In totaal werd er voor 0,8 MIO BEF gerecupereerd t.o.v. 0,6 MIO BEF in 1999, ten gevolge van een aanrekening van onroerende voorheffing van 1999 en 2000 voor het terrein genaamd 'Bos van Aa'. Deze terugvordering had voor 1999 al in 1999 moeten gebeuren maar kon door omstandigheden niet op tijd doorgevoerd worden.
- Voor 2000 werden voor 4,5 MIO BEF sleepkosten van derden teruggevorderd. Voor 1999 was dit 3,9 MIO BEF. Er werd dus 0,6 MIO BEF of 16,14 % meer teruggevorderd dan in 1999.
- In totaal werd er voor 15,7 MIO BEF aan loods-kosten zeeschepen gerecupereerd i.p.v. 19,4 MIO BEF het vorige jaar.
- De terugvordering van goederen, diensten en huur van derden daalde van 39,9 MIO BEF in 1999 tot 17,7 MIO BEF in 2000. De voornaamste reden van de daling is dat er voor 16,4 MIO BEF minder teruggevorderd werd op buitengewoon onderhoud wegens een sterk verlaagd BO in de loop van het 2de semester 2000.
- Voor 2000 is een totaal bedrag van 13,5 MIO BEF aan vorderingen betreffende averijen en geschillen ingeschreven, tegenover 9,2 MIO BEF in 1999 of een stijging van 4,3 MIO BEF.

- De opbrengsten uit schenkingen en sponsoring stegen met 1,8 MIO BEF van 0,8 MIO BEF naar 2,6 MIO BEF. Het ging over de sponsoring in het kader van de viering 450 jaar Zeekanaal die wij ontvingen van bedrijven.

Bedrijfskosten

HANDELSGOEDEREN (VAK II, A)

Deze stegen van 4,5 MIO BEF naar 5,1 MIO BEF. Het gaat hier concreet over een verhoging van aankopen via het magazijn. Zo was er een stijging van de bureelbenodigdheden, bouten en moeren, verven en detergents, mechanisch materiaal, sanitair materiaal, telefoonmateriaal en onderhoudsproducten. Dalingen deden zich voor bij werkkledij en elektrisch materiaal.

DIENSTEN EN DIVERSE GOEDEREN (vak II, B)

Algemeen is er een stijging van deze kosten van 355,6 MIO BEF naar 365,2 MIO BEF, een stijging met 9,6 MIO BEF of 2,7 %.

Volgende belangrijke uitgavensoorten zijn te vermelden:

- Bijdragen en lidmaatschappen stegen van 0,5 naar 0,6 MIO BEF
- Publicitaire diensten stegen van 0,2 MIO BEF naar 0,8 MIO BEF door het stijgend gebruik van advertenties voor selectie en aanwerving van personeelsleden
- Een daling van de reis- en verblijfskosten voor het personeel van 4,3 MIO BEF naar 3,4 MIO BEF. In januari 1999 werd een achterstal uitgekeerd van 0,8 MIO BEF
- De kosten voor drukwerken en kopieën bij derden daalden van 1,4 MIO BEF naar 0,6 MIO BEF. Dit komt doordat de huur van kopieermachines in 1999 eveneens op deze post geboekt werd.
- De erelonen en honoraria voor advocaten is gedaald van 3,5 MIO BEF naar 1,2 MIO BEF in 2000, of 2,2 MIO BEF minder. In 1999 was er de afrekening van erelonen in de zaak CEI-Andredco voor 2,7 MIO BEF. Voor het geschil omtrent de Waterlijn Brussel - Zemst werd er voor 0,7 MIO aan erelonen uitbetaald in 2000 t.o.v. 0,1 MIO BEF in 1999.
- De vormingskosten voor het mannelijk personeel stijgen van 1,9 MIO BEF naar 2,8 MIO BEF. In 2000 werden er meer cursussen ingericht waardoor er ook meer personeelsleden deze opleidingen volgden.
- De vormingskosten voor het vrouwelijk personeel stegen van 0,2 MIO BEF naar 0,6 MIO BEF omwille

van dezelfde reden als deze voor het mannelijk personeel.

- De aankopen van boeken (incl. diskette en CD-ROM) stegen van 0,5 MIO BEF naar 1,8 MIO BEF, een stijging van 1,3 MIO BEF. De kosten voor de boeken over 450 jaar Zeekanaal bedroegen 1 MIO BEF, en deze voor de boeken over het colloquium in 1999 bedroegen 0,3 MIO BEF.
- Horeca- en lunchkosten stegen van 2,2 MIO BEF in 1999 naar 3,5 MIO BEF in 2000, een stijging van 1,3 MIO BEF. De kosten voor de feestelijkheden rond 450 jaar Zeekanaal bedroegen 1,8 MIO BEF terwijl de restaurantkosten voor de gewone promotie daalden met 0,7 MIO BEF.
- De seminarie- en conferentiekosten stegen van 0,2 MIO BEF naar 1,4 MIO BEF. De organisatie van het symposium rond de samenwerking met de Hongaarse binnenhavens kostte 0,9 MIO BEF. De persconferentie rond 450 jaar Zeekanaal nam 0,4 MIO BEF voor zijn rekening.
- De sponsoring aan derden steeg met 1,1 MIO BEF van 0,2 MIO BEF naar 1,3 MIO BEF. Deze stijging is volledig toe te schrijven aan de sponsoring rond 450 jaar Zeekanaal.
- Loods- en meederskosten daalden van 20 MIO BEF naar 15,5 MIO BEF.
- Voor 2000 werd in totaal 42,5 MIO BEF uitgegeven aan sleepkosten. In 1999 was dit nog 35,3 MIO BEF.
- De kosten voor interne consultancyopdrachten stegen van 3,9 MIO BEF naar 7,4 MIO BEF. De stijging van 3,4 MIO BEF is toe te wijzen aan

*Te bestemmen winst van
het boekjaar en de resul-
taatsverwerking
(vak XIII)*

Rekening gehouden met alle geboekte opbrengsten en kosten wordt het te bestemmen verlies van het boekjaar 2000 vastgesteld op 74.663.168 BEF tegenover een verlies van 76.069.174 BEF in het vorige boekjaar.

Aan de Algemene Vergadering d.d. 9 mei 2001 werd voorgesteld het verlies van het boekjaar 2000, van de op 1 januari 2000 bestaande overgedragen winst van 140.903.806,- BEF af te trekken en het te bestemmen resultaat van het boekjaar 2000 van 66.240.638,- BEF over te dragen naar het volgende boekjaar.

In toepassing van artikel 96, 6° van de Gecoördineerde Wetten op de Handelsvennootschappen en gelet op het feit dat ondanks de twee opeenvolgende verliescijfers, het vermogen van de vennootschap 11,2 miljard BEF bedraagt en de verhouding eigen vermogen op totaal vermogen 98 % bedraagt, werd aan de Algemene Vergadering voorgesteld de waarderingsregels in de veronderstelling van continuïteit te handhaven.

Bijlage 3: NV Zeekanaal en infrastructuur in 2000*

Zeekanaal

Brussel-Schelde

Vilvoorde - Grimbergen
Uitbouw van een containerterminal
Leveren en bedrijfsklaar opstellen van een containerkraan.

De nodige middelen zijn door de heer Minister vastgelegd. NV Zeekanaal wacht op de bouwvergunning waarvoor de openbare raadplegingsprocedure onlangs werd afgesloten.

Zeekanaal Brussel - Schelde
Kanaal Leuven - Dijle
Kanaal naar Charleroi
Concessies voor het bouwen en exploiteren van waterkrachtcentrales langs de Vlaamse Waterwegen

Ingevolge het akkoord van de Raad Van Bestuur van NV Zeekanaal gegeven in zitting van 14 juni 2000 werd een algemene offerteaanvraag uitgeschreven voor concessie voor openbare werken voor de opdracht: Concessie voor het bouwen en exploiteren van waterkrachtcentrales op Zeekanaal Brussel - Schelde, Kanaal Leuven - Dijle en Kanaal naar Charleroi". Er bood zich één inschrijver aan maar de beoordelingscommissie stelde vast dat hij onregelmatig is omdat er een voorbehoud in zijn offerte opgenomen is. De beoordelingscommissie adviseerde om een onderhandelingsprocedure zonder bekendmaking te starten met de inschrijver. De Raad gaf hier toe opdracht.

Baggerwerken

Voor de uitvoering van deze werken werd gekozen voor een openbare aanbesteding. De opening der inschrijvingen heeft plaatsgevonden op donderdag 12 oktober 2000. Er werden 10 offertes ingediend maar de inschrijvingsbedragen lagen dermate uit elkaar dat een onderzoek door de Afdeling ATO aangewezen was.

De afdeling ATO adviseerde de laagste inschrijver, nl. de nv Herbosch-Kiere uit Kallo, voor een bedrag van 68.298.000,- BEF in aanmerking te laten komen voor gunning onder voorbehoud dat de voorbehouden sommen voorzien voor de afvoer en het behandelen van vervuilde baggerspecie dienen betaald te worden tegen voor te leggen facturen en de prijszetting dient te gebeuren conform de prijsverantwoording voor de post 4.A. 9 en niet 4.A.12. De laagste inschrijver heeft zich hiermee akkoord verklaard. Deze inschrijving werd goedgekeurd en vastgelegd.

Spoorbrug Willebroek - inkorting van de bewegingstijd

De Algemene Dienst van NV Zeekanaal onderhandelt met de NMBS over een specifieke overeenkomst die de studie en de uitvoering regelt en die geënt wordt op een algemene overeenkomst gesloten tussen het Vlaams Gewest en de NMBS. Een laatste versie van de overeenkomst werd half december 2000 aan de NMBS overgemaakt ter goedkeuring.

Er zijn nog enkele zaken met de NMBS te regelen die verband houden met deze brug:

- *de toegankelijkheid van het bedieningshuis, hiervoor is aan de NMBS gevraagd een voorstel te doen;*
- *de leidingen brug tussen rechteroever en de middenpijler;*
- *bijkomende remmingswerken ter bescherming van de uitkragende voetgangersdoorgang;*
- *bijkomende scheepvaartsignalisatie, hiervoor is het advies gevraagd aan de Havenkapitein.*

*situatie tot eind 2000

Kaaimuren

De bedrijven Valomac, Deckx, D.E.C. (v.h. Silt), Verbeke en Cargill dienden in 2000 een dossier in voor het bouwen van een kaaimuur. De opdrachten voor de bouw van de kaaimuren Cargill, Vlabraver-Leuven, Valomac en Verbeke werden openbaar aanbested. De vastleggingen voor deze kaaimuren werden toegekend. Voor de kaaimuren Deckx en D.E.C. (voorheen Silt) werd een onderhandelingsprocedure ingeleid.

Bouwen van een kaaimuur op linkeroever t.h.v. NV Deckx

Door de NV Deckx werd de aanvraag ingediend voor de bouw van een kaaimuur met een lengte van 60 m aan de linkeroever van het Zeekanaal Brussel - Schelde te Puurs ter hoogte van de bestaande asfaltplant. De betrokken concessionaris heeft gevraagd zelf de kaaimuur te mogen bouwen. In praktijk is het immers zeer moeilijk om de aannemingsuitvoering en de concessieactiviteiten gescheiden te houden. Tevens is de site omwille van veiligheidsredenen afgesloten voor derden.

In overleg met de Afdeling Overheidsopdrachten werd beslist deze aanneming te gunnen volgens de onderhandelingsprocedure. De prijzen zijn door AATO goedgekeurd. De vennootschap wacht op de drie partijen overeenkomst.

Bouwen van een kaaimuur voor D.E.C. (v.h. Silt) NV

Door de NV D.E.C. (v.h. Silt) werd bij onze vennootschap een verzoek ingediend voor de bouw van een kaaimuur ter hoogte van hun installaties te Puurs. De betrokken concessionaris heeft gevraagd zelf de kaaimuur te mogen bouwen. In overleg met de Afdeling Overheidsopdrachten werd beslist deze aanneming te gunnen volgens de onderhandelingsprocedure. Deze procedure is nog lopende.

Bouwen van een kaaimuur voor Valomac NV

Naast de drie andere overeenkomsten is nu ook de concessieovereenkomst getekend en goedgekeurd door de Raad van Bestuur. Aan de laagste inschrijver is gevraagd of hij zijn prijzen wilt handhaven tot 31 januari 2001. Indien de aannemer zijn prijs nog handhaaft, kan de aanneming starten.

Vervanging van de Boulevardbruggen.

De studie die de verkeerstechnische randvoorwaarden moet vastleggen en een stedenbouwkundig dossier voor de aanvraag van de bouwvergunning moet opleveren, is afgerond en aan de Audit commissie voorgelegd.

Gemeente Willebroek

Bouwen van een kaaimuur en zwaairom opwaarts de sluis te Klein-Willebroek

Voor deze opdracht is een openbare aanbesteding uitgeschreven; de aanbesteding vond plaats op 26 oktober 2000. De prijs van de laagste regelmatige

inschrijver, nv Hye Gebroeders, bedraagt 21.989.917 BEF (excl. BTW). De werken zijn opgenomen in het reserveprogramma 2000 voor modernisering van de waterwegen, Zeekanaal Brussel - Schelde, doortocht te Willebroek; linkeroever Westvaardijk, 40 miljoen onder B.A.73.21 - 64.10.

De Raad van Bestuur van NV Zeekanaal verklaarde zich akkoord om de opdracht: "Zeekanaal Brussel - Schelde BB 968 - Bouwen van een kaaimuur en zwaairom opwaarts de sluis te Klein-Willebroek " te gunnen aan de laagste regelmatige inschrijver, de nv Hye Gebroeders uit Burcht voor het bedrag van 21.989.917 BEF (excl. BTW) onder voorbehoud van het toekennen van de nodige middelen, door Minister Stevaert. De vastlegging werd bekomen.

Gemeente Willebroek

Herstellen van de oevers aan de Westdijk - 3e fase

Hiervoor werd een openbare aanbesteding uitgeschreven

Er zijn drie deelopdrachten voorzien:

Raming deelopdracht 1: 35.069.090,- BEF

Raming deelopdracht 2: 34.593.080,- BEF

Raming deelopdracht 3: 20.575.860,- BEF

De Raad heeft de toewijzing in delegatie van de volledige opdracht aan NV Herbosch-Kiere voor een bedrag van 64.960.216,- BEF (excl. BTW) goedgekeurd. De vastlegging werd bekomen.

**Gemeente Willebroek - LO te Klein-Willebroek
Heraanleg van de Westvaardijk met vernieuwing
van de riolering**

De opdracht is gegund aan L. Janssens Aannemingsbedrijf voor een bedrag van 11.091.875,- BEF, waarvan 6.632.575,- BEF (deelopdracht 2 en 3) ten laste van NV Zeekanaal en waarvan 4.459.300,- BEF (deelopdracht 1) ten laste van de gemeente Willebroek. Het aanvangsbevel voor bovenvermelde opdracht werd gegeven. De werken zijn op 11/09/2000 gestart.

Op de startvergadering van bovenvermelde werf kwamen enkele knelpunten aan het licht inzake planning en coördinatie met de nutsbedrijven en de werken aan sluis van Klein-Willebroek (BB 895) en de vernieuwing van de oevermuur (BB 874).

De eerste fase van de rioleringswerken zal erin bestaan, enkel dat deel van de riolering aan te leggen dat zich in de zone bevindt van de reeds voltooide nieuwe oeververdediging. Sommige bomen zijn ondertussen te groot geworden om nog te kunnen verplaatsen. Bij de gemeente is een aanvraag gedaan om de bomen te mogen rooien.

**Omleggen en inbuizen van de Tangebeek -
Deelopdracht 3**

Het omleggen van de Tangebeek is een conditio sine qua non voor het verlengen van de kaaimuur DD Shipping. Deze laatste opdracht werd geschorst in afwachting van de voltooiing van de omlegging van de Tangebeek. Tot nu toe werd geen vergoeding

voor extra kosten of schade gevraagd. De werken van deelopdracht 2 zullen vermoedelijk eind februari 2001 voltooid zijn. De deelopdracht 3 wordt op korte termijn gegund zodat een einddatum voor het volledige project "Tangebeek" tegen half 2001 nog haalbaar is. De Raad van Bestuur van NV Zeekanaal heeft de deelopdracht 3 ten bedrage van 26.151.814,- BEF (excl. BTW) goedgekeurd, waarvan 23.615.279,- BEF (excl. BTW) ten laste van NV Zeekanaal. De vastlegging werd bekomen.

**Dumonbrug over de oude kanaalarm te Klein-
Willebroek**

De burgerlijke bouwkunde (beton fase) is voltooid. De proefbelasting heeft plaats gehad op 29 juni. De brug werd op 6 december plechtig werd geopend. De brug kan nu plaatselijk worden bediend. Eind maart 2001 hoopt men de afstandsbediening vanuit de Nijverheidsbrug in dienst te kunnen nemen.

**Humbeek Inplanting van een milieuvriendelijke
oever op de rechter kanaaloever**

De opdracht is gegund voor een bedrag van 9.287.500,- Bef. De werken zijn gestart. Bovenstaande aanneming werd door de NV Zeekanaal gelanceerd als een proefproject dat begeleid wordt door een stuurgroep samengesteld uit afgevaardigde(n) van de bouwheer (NV Zeekanaal), de technisch bouwheer (Afdeling Zeeschelde), de aannemer (Herbosch-Kiere), AMINAL en de Gemeente Grimbergen. Het proefproject bestaat erin

te onderzoeken hoe onbeschermd oevers in het Zeekanaal mettertijd evolueren, alvorens te beslissen op welke wijze de definitieve vernieuwing van de oever zal gebeuren. Op die manier kan voor de volledige een meer natuurlijke oever ontworpen worden, aansluitend op de achterliggende agrarische zone.

**Puurs - Aanleg van een industriële ontsluitings-
weg naast de Rupeldijk**

De bouwvergunning is verleend, maar geeft aanleiding tot het intrekken van een kapvergunning door AROHM. De werken zijn deels uitgevoerd, maar dienen te worden onderbroken totdat er een oplossing is gevonden voor de door de Afdeling Groen geëiste boscompensaties. Hieraan wordt met voorrang gewerkt. Een MER werd opgemaakt. De aanvraag zelf kan nu ingediend worden.

**Demontage van de hefbrug Boulevardbruggen te
Klein-Willebroek**

Deze opdracht is in uitvoering, de brug is volledig gesloopt. De aannemer heeft een ontwerp van remmingswerk ingediend ter bescherming van de pijlers van de hefbrug. Dit ontwerp is goedgekeurd door de Havenkapitein. Er dienen nog radarreflectoren te worden aangebracht, maar er hoeven volgens de kapitein geen bebakeningslichten te worden voorzien. Voor het slopen van de voormalige brugwachterwoningen bij deze brug werd de sloopvergunning verleend, de regeling met Iverlek i.v.m. verdeling van de kosten is nog niet rond.

Spoorbrug te Ruisbroek - afwerking van de burgerlijke bouwkunde

De meerpalen nodig voor het veiliger maken van de scheepvaart in het traject tussen de Boulevardbruggen en de spoorbrug (4 buispalen) zijn intussen ingeheid. Voor het inheien is een verrekening opgesteld voor vastlegging in het kader van deze aanmerking.

Omlegging naar de Schelde

Aan de nieuwe zeesluis te Wintam zijn volgende werken in uitvoering: alle nog uit te voeren aanpassingen aan de dienstgebouwen werden gebundeld en in een ramingstaat opgenomen. Deze werken worden gedeeltelijk door ons eigen onderhoudspersoneel uitgevoerd en gedeeltelijk toegewezen via onderhandelingsprocedures.

De damplanken van het nieuwe kanaaltracé worden in de zone "tussen water en wind" behandeld teneinde erosie te voorkomen. Ter hoogte van het Hellegat op rechteroever werden de baggerwerken voor de kaaimuur met diepgang 9,50 m uitgevoerd. De werken m.b.t. de wegenis op de linker kanaaloever werden voor een groot gedeelte uitgevoerd.

Onthaalcentrum op de caissondam

De initieel voorziene werken aan het onthaalcentrum op de caissondam werden beëindigd. Nu de besprekingen met de toekomstige gebruikers afgerond zijn, kan de afwerking worden uitgevoerd.

De Raad van Bestuur heeft in zitting van 12 april 2000 beslist om via een herhaling van de opdracht een gedeelte van de afwerking te gunnen. Het resterend gedeelte, waarvoor geen aanbestedingsprijzen voorhanden zijn, zal via een openbare aanbesteding gegund worden.

Diverse elektromechanische uitrustingen - Zeesluis Wintam.

De lager van de pomp voor het voeden van het kanaal komt sporadisch onder water te staan waardoor de oliesmering van dit lager onvoldoende bescherming biedt. Er is een verrekening opgemaakt voor het aanpassen van het lager. De werken zijn recent uitgevoerd.

Dringende tussenkomsten aan de Sluis te Wintam en langs de waterweg - Eindverrekening

In zitting van 22/06/1994 heeft de Raad van Bestuur haar goedkeuring gegeven voor uitvoering van de in rubriek vermelde werken, die in feite de pacht voor de buitengewone onderhoudswerken betreft. De werken werden aangevangen op 24/02/1995 en zijn intussen tot onze algehele voldoening volledig uitgevoerd. In zitting van 11/02/98 werd door de Raad van Bestuur de bijakte nr. 2 goedgekeurd om de desbetreffende overeenkomst te verlengen tot 31/12/98, voor een geraamd bedrag van 18.994.650,- BEF, opgenomen in een ramingstaat. Nu deze werken beëindigd zijn, heeft onze vennootschap ter regularisatie van deze ramingstaat de eind-

verrekening opgesteld voor een bedrag van 20.044.266,- BEF. (excl. BTW), hetgeen een meeruitgave betekent van 1.049.616,- BEF. De Raad heeft deze verrekening goedgekeurd.

Gemeente Willebroek Aanleggen van een ontsluitingsweg en een lokale omlegging van de trekweg langs de rechtse kanaaloever te Klein-Willebroek Deelopdracht 4 - Rijwegverhardingen op de aansluiting met de Stuyvenbergbaan.

In de zitting van 09/06/1999 heeft de Raad van Bestuur de inschrijving van de NV Deckx uit Dessel, voor een bedrag van 17.891.287,- Bef. goedgekeurd. Voor de eerste drie deelopdrachten werd de vastlegging bekomen en zijn de werken intussen uitgevoerd en verrekend.

Deelopdracht 4 voorzag in de aansluiting op de rechteroever van de nieuwe brug op de industriële weg. Intussen is de visie ter zake vastgelegd in het Protocol dat met het Gemeentebestuur van Willebroek werd afgesloten. Dit voorziet in een aansluiting met de Stuyvenbergbaan, welke zal gebruikt worden als private ontsluiting voor lokaal industrieel verkeer, afkomstig van watergebonden activiteiten. Hierdoor wordt bijkomend verkeer in Heindonk en Blaasveld voorkomen. Het voorziene project kan dan ook gefinaliseerd worden. Onze technische diensten hebben de ontwerpplannen opgemaakt. Op basis hiervan werd een stedenbouwkundige vergunning bekomen op 18/08/2000. In functie van de randvoorwaarden hierin opgenomen, werd een deelopdracht

nr. 4 ten bedrage van 8.724.418,- BEF opgemaakt, op basis van de eenheidsprijzen welke deel uitmaken van de initiële inschrijving m.b.t. onderhavige werken. De Raad van Bestuur van NV Zeekanaal besliste de deelopdracht 4 op de aanneming "Aanleggen van een ontsluitingsweg en een lokale omlegging van de trekweg langs de rechtse kanaaloever te Klein-Willebroek - BB 896" ten bedrage van 8.724.418,- BEF goed te keuren, onder voorbehoud van toekenning van de nodige middelen door de heer Minister. De vastlegging werd bekomen.

Kaaimuur Ex-Grace

De werken voor deze kaaimuur, afwaarts de Nijverheidsstraat op rechteroever, vorderen goed. Intussen werden de damplanken ingehaald. De vloerplaten van enkele moten werden reeds gebetonneerd.

Gemeenten Grimbergen, Kapelle-op-den-Bos, Willebroek en Zemst - Herinrichten van trekwegen voor gebruik als fietspad

De opdracht is (na openbare aanbesteding) aan de nv Deckx gegund voor een bedrag van 17.960.012,- BEF. De werken van deelopdracht 1 zijn uitgevoerd.

Ontdubbelen van de doorvaartbreedte aan de draaispoorbrug Willebroek

De vastlegging is bekomen en de opdracht werd betekend. De nutsleidingen dienen thans verplaatst

te worden. De aannemer heeft hiervoor een voorstel gemaakt aan de nutsbedrijver voor het verwezenlijken van een nieuwe onderkruising. De leidingen van de NMBS moeten eveneens verplaatst worden. Hiervoor dient de NMBS een nieuwe kanaalonderkruising te boren en een leidingenbrug naar de middenpijler (met doorvaarthoogte van 9.10 m) te bouwen. De aanneming werd derhalve geschorst totdat deze ingrepen voltooid zijn. De werken zijn thans in uitvoering.

Renovatie oude sluis Klein-Willebroek

De eindafrekening werd opgestuurd en overgemaakt aan de projectcoördinatie van het "Grensoverschrijdend Watertoerisme" voor betaling van de EU-subsidie. De tweede opdracht werd vastgelegd. De studiefase is bezig.

Kanaal Leuven-Dijle

Inbuizen langsgracht

Een nieuwe bouwvergunning op basis van dezelfde plannen is aangevraagd. De aannemer doet geen gestanddoening van zijn prijs.

Kaaimuur M&W-beton

Tractebel heeft de hoogspanningspylonen verhoogd. De damplanken die niet gebruikt worden voor de kaai Vlabraver te Drogenbos, werden gebruikt voor de kaai M&W-beton. Deze werken zijn in uitvoering.

Kaaimuur Cargill Malt

De vennootschap wacht op de ondertekende concessie met de klant Cargill Malt. De bouwvergunning en de vastlegging zijn bekomen. In samenspraak met Cargill Malt en de gemeente Herent wordt een concreet voorstel voor het omleiden van het jaagpad uitgewerkt.

Zwaikom Herent

De opening van de offertes is gebeurd op 9.11.2000. De laagste bieding bedraagt 33.223.516,- BEF. De vastlegging werd bekomen.



WATERKANAAL EN WATERGERONDEN GRONDENBEHEER
VLAANDEREN

Extra bijlage: Balans- en resultaatberekening

BALANS NA WINSTVERDELING

ACTIVA

VASTE ACTIVA

I. Oprichtingskosten

II. Immateriële vaste activa

III. Materiële vaste activa

A. Terreinen en gebouwen

B. Installaties, machines en uitrusting

C. Meubilair en rollend materieel

D. Leasing en soortgelijke rechten

E. Overige materiële vaste activa

F. Activa in aanbouw en vooruitbetalingen

IV. Financiële vaste activa

A. Verbonden ondernemingen

1. Deelnemingen

2. Vorderingen

B. Ondernemingen waarmee deelnemingsverhouding bestaat

1. Deelnemingen

2. Vorderingen

C. Andere financiële vaste activa

1. Aandelen

2. Vorderingen en borgtochten in contanten

VLOTTENDE ACTIVA

V. Vorderingen op meer dan één jaar

A. Handelsvorderingen

B. Overige vorderingen

	11.179.591.422	10.540.461.915
	7.849.831	7.794.465
	11.171.683.991	11.532.667.450
A. Terreinen en gebouwen	5.659.840.832	5.272.013.625
B. Installaties, machines en uitrusting	6.057.469	4.540.361
C. Meubilair en rollend materieel	18.641.262	42.521.952
D. Leasing en soortgelijke rechten		
E. Overige materiële vaste activa	2.262.230.316	2.653.001.716
F. Activa in aanbouw en vooruitbetalingen	2.837.033.422	2.584.470.486
	57.600	
A. Verbonden ondernemingen		
1. Deelnemingen		
2. Vorderingen		
B. Ondernemingen waarmee deelnemingsverhouding bestaat		
1. Deelnemingen		
2. Vorderingen		
C. Andere financiële vaste activa	57.600	
1. Aandelen	57.600	
2. Vorderingen en borgtochten in contanten		
	381.922.606	572.998.879
	381.593	373.607
A. Handelsvorderingen		
B. Overige vorderingen	381.593	373.607

VI. Voorraden en bestellingen in uitvoering	16.370.489	24.973.842
A. Voorraden	16.370.489	24.973.842
1. Grond- en hulpstoffen	16.370.489	24.973.842
2. Goederen in bewerking		
3. Gereed product		
4. Handelsgoederen		
5. Onroerende goederen bestemd voor verkoop		
6. Vooruitbetalingen		
B. Bestellingen in uitvoering		
VII. Vorderingen op ten hoogste één jaar	248.287.795	363.912.386
A. Handelsvoorwaarden	162.519.886	149.640.
B. Overige vorderingen	85.767.909	214.271.673
VIII. Geldbeleggingen		
A. Eigen aandelen		
B. Overige		
IX. Liquide middelen	107.218.809	177.481.105
X. Overlopende rekeningen	9.663.920	6.257.939
TOTAAL DER ACTIVA	11.561.514.028	11.113.460.794

PASSIVA**EIGEN VERMOGEN**

11.282.543.620

10.862.889.564

I. Kapitaal

28.950.000

28.950.000

A. Geplaatst kapitaal

28.950.000

28.950.000

B. Niet-opgevraagd kapitaal

()

()

II. Uitgiftepremies**III. Herwaarderingsmeerwaarden**

1.621.383.743

1.621.383.743

IV. Reserves

109.329.001

109.329.001

A. Wettelijke reserve

2.895.000

2.895.000

*B. Onbeschikbare reserves**1. Voor eigen aandelen**2. Andere**C. Belastingvrije reserves**D. Beschikbare reserves*

106.434.001

106.434.001

V. Overgedragen winst

66.240.638

140.903.806

Overgedragen verlies

()

()

VI. Kapitaalsubsidies

9.456.640.238

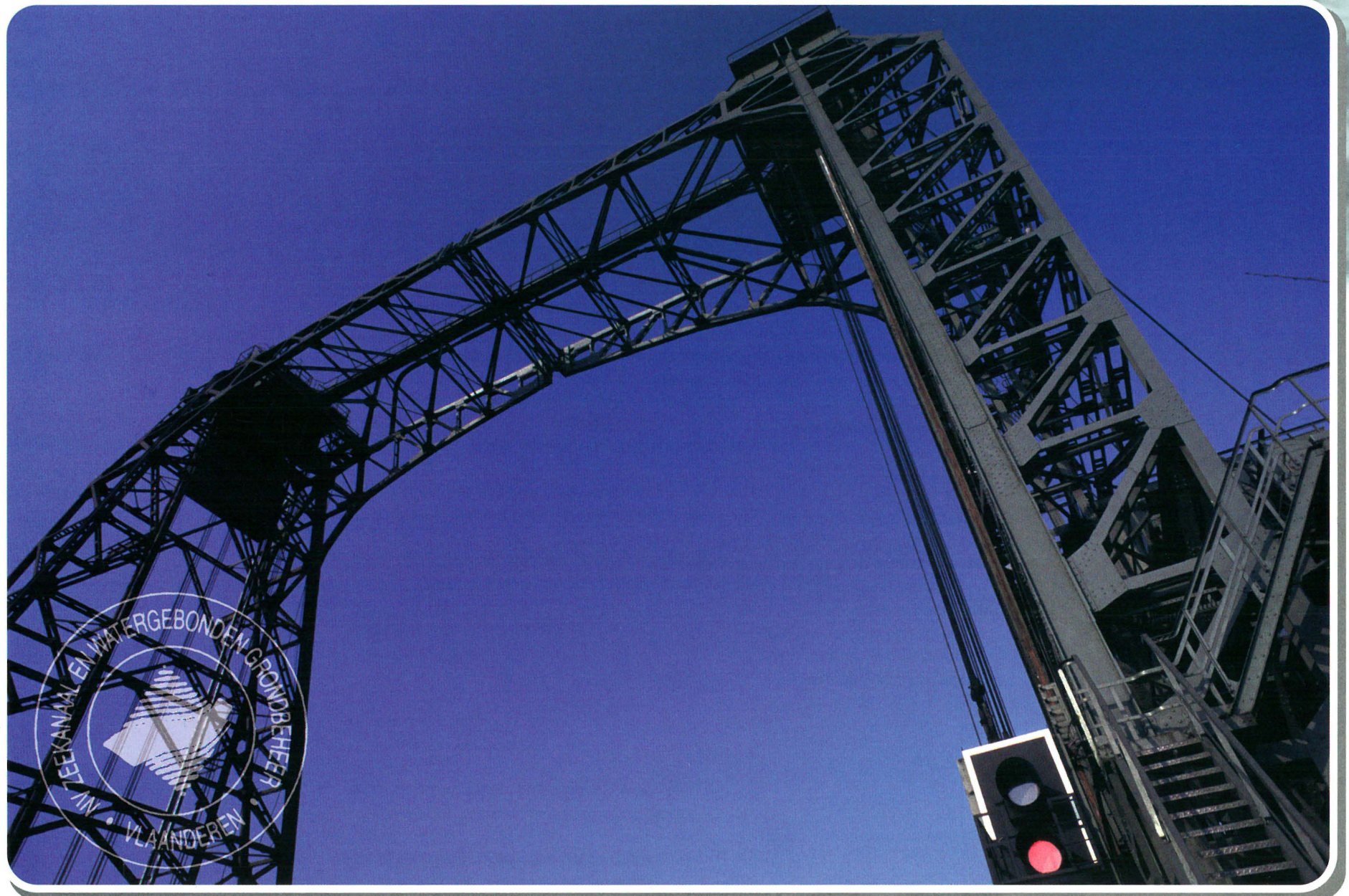
8.962.323.014

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***B. Uitgestelde belastingen**

SCHULDEN	278.970.408	250.571.230
VIII. Schulden op meer dan één jaar	1.748.156	1.733.156
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	1.748.156	1.733.156
IX. Schulden op ten hoogste één jaar	241.590.576	212.494.096
A. Schulden op meer dan één jaar die binnen het jaar vervallen		
B. Financiële schulden		
1. Kredietinstellingen		
2. Overige leningen		
C. Handelsschulden	216.493.690	193.111.199
1. Leveranciers	216.493.690	193.111.199
2. Te betalen wissels		
D. Ontvangen vooruitbetalingen op bestellingen		
E. Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	25.096.886	19.202.708
1. Belastingen	7.895.940	5.719.483
2. Bezoldigingen en sociale lasten	17.200.946	13.483.225
F. Overige schulden		180.189
X. Overlopende rekeningen	35.631.676	36.343.978
TOTAAL DER PASSIVA	11.561.514.028	11.113.460.794

2. RESULTATENREKENING

I. Bedrijfsopbrengsten	617.247.860	564.477.464
A. Omzet	161.522.668	178.878.161
B. Wijziging in de voorraad goederen in bewerkingen gereed product en in de bestellingen in uitvoering		
C. Geproduceerde vaste activa	1.766.179	5.401.014
D. Andere bedrijfsopbrengsten	453.959.013	380.198.289
II. Bedrijfskosten	(1.018.172.640)	(925.907.814)
A. Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	5.038.843	4.502.590
1. Inkoop	5.115.166	4.485.561
2. Wijziging in de voorraad	(76.323)	17.029
B. Diensten en diverse goederen	365.177.874	355.557.082
C. Bezoldigingen, sociale lasten en pensioenen	292.480.794	270.163.173
D. Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, op immateriële en materiële vaste activa	337.126.590	317.419.710
E. Waardeverminderingen op voorraden, bestellingen in uitvoering en handelsvorderingen	10.605.644	1.324.751
F. Voorzieningen voor risico's en kosten		
G. Andere bedrijfskosten	7.742.895	3.940.508
H. Als herstructureringskosten geactiveerde bedrijfskosten	()	()
III. Bedrijfswinst		
Bedrijfsverlies	(400.924.780)	(388.430.350)
IV. Financiële opbrengsten	324.426.563	313.467.544
A. Opbrengsten uit financiële vaste activa		
B. Opbrengsten uit vlottende activa	2.238.788	8.449.959
C. Andere financiële opbrengsten	322.187.775	305.017.585
V. Financiële kosten	(83.692)	(1.048.538)
A. Kosten van schulden		723
B. Waardeverminderingen op andere vlottende activa dan bedoeld onder II.F		
C. Andere financiële kosten	83.692	1.047.815



MILIEUKANAAL EN WATERGEBONDEN GROND BEHEER
VLAANDEREN