

Jaarverslag 2000



Voorwoord

Voor het vierde opeenvolgende jaar rapporteert de Dienst voor de Scheepvaart toenemende trafiekcijfers. In het jaar 2000 is de stijging zelfs zeer uitgesproken: inzake vervoerde tonnage is er een stijging met 16%, de vervoerde tonkilometer nam met meer dan 20% toe. Dit is het beste resultaat sedert de Dienst voor de Scheepvaart in 1976 een Vlaamse Openbare Instelling werd.

In 2000 werden op het kanalennet volgende resultaten geboekt:

- er werden 36.040.273 ton goederen vervoerd
dit is een toename van 4.973.842 ton t.o.v. 1999, of een stijging van 16,01%
- de vervoerde tonkilometer bedraagt 2.704.221.881
dit is een toename van 456.931.910 tonkilometer t.o.v. 1999, of een stijging van 20,33%

Ook de voorgaande jaren kon de Dienst uitstekende trafiekcijfers voorleggen.

Vergeleken met 1993 (1994 is het begin van de kentering in de binnenvaart):

- steeg de vervoerde tonnage van 23,5 miljoen ton naar meer dan 36 miljoen ton, of een stijging van 53,1%
- steeg het aantal tonkilometer van 1,57 miljard tonkilometer naar 2,70 miljard tonkilometer of een stijging van 71,5 %.

Deze positieve cijfers komen uiteraard niet zomaar uit de lucht gevallen. Velen hebben hier hard voor gewerkt: de leden van de Raad van Bestuur, het personeel van de Dienst, de Vlaamse regering, en meer bepaald Vlaams minister Steve Stevaert, de schippers, de bevrachters en de verladers, ...

Uitvoering beheersovereenkomst

De Dienst heeft al een tweetal jaren ervaring met een beheersovereenkomst. En het mag een positieve ervaring worden genoemd. De beheersovereenkomst dwingt de organisatie om een aantal deelaspecten grondig op te volgen en te evalueren. Daardoor ontstaat er bij alle medewerkers een grotere betrokkenheid in het bereiken van de doelstellingen.

Rekeninghoudend met de positieve ervaringen vraagt de Dienst voor de Scheepvaart een verlenging van de lopende beheersovereenkomst tot het einde van 2004, d.w.z. tot na het aantreden van de volgende Vlaamse regering.

Promotie

De voorbije jaren hebben de waterwegbeheerders, samen met de v.z.w. Promotie Binnenvaart Vlaanderen, een doorgedreven promotie gevoerd voor de binnenvaart. Het is duidelijk dat het promotiebeleid tot het hernieuwde succes van de binnenvaart heeft bijgedragen.

De Dienst voor de Scheepvaart heeft in 2000 voor de eerste maal de "Prijs van de Dienst voor de Scheepvaart" uitgereikt. Deze prijs, die voortaan jaarlijks zal worden toegekend, gaat naar een bedrijf, een organisatie, een instelling of een persoon die zich op bijzondere wijze verdienstelijk heeft gemaakt voor de bevordering van het vervoer te water.

In 2000 ging de prijs naar Tessenderlo Chemie.

Dat de Dienst bijzonder veel belang hecht aan de promotie van de binnenvaart blijkt ook uit de werking van de Promotiecommissie. Onder de leiding van voorzitter Herman Dessers blijft deze commissie het promotiebeleid van de Dienst sturen.

Kaaimuren

Langs het kanalennet van de Dienst zijn 16 kaaimuurprojecten uitgevoerd, of in voorbereiding. De nieuwe kaaimuren zullen de volgende jaren zorgen voor een contractueel vastgelegde toename van de trafiek met 1,5 miljoen ton en meer dan 60.000 TEU per jaar.

Op dit ogenblik wordt onderzocht of deze bijzonder succesvolle projecten kunnen verdergezet worden. Hiervoor is ondermeer de goedkeuring van de Europese Commissie vereist.

Containertrafiek

Ook het succesverhaal van het vervoer van containers via de kanalen gaat verder. De containerterminal WCT in Meerhout werd vorig jaar in belangrijke mate uitgebreid: de kaaimuur werd verlengd en er werd een tweede kraan geïnstalleerd. Voor het eerst werd ook de kaap van de 100.000 behandelde containers (TEU) gehaald. Een onwaarschijnlijk succes.

In 2000 werd ook de containerterminal van Genk in gebruik genomen. De cijfers van het aantal behandelde containers tijdens de eerste maanden laten het beste verhoppen voor de toekomst.

Met Genk en Meerhout zijn er langs het Albertkanaal twee containerterminals actief. De Dienst voor de Scheepvaart is van oordeel dat daarmee op dit ogenblik aan de behoeften en de mogelijkheden van de markt wordt tegemoetgekomen.

Knelpunten

In Vlaanderen werd vorig jaar de belangrijkste stijging van de trafiek op het Albertkanaal genoteerd. Het Albertkanaal heeft nu nog een beperkte reservecapaciteit. Aan het huidige groeiritme zal deze reservecapaciteit over enkele jaren volledig opgebruikt zijn. Op dat ogenblik kan één van de voornaamste troeven van de binnenvaart, namelijk de vervoerszekerheid, in het gedrang komen. Voor het behoud van de mobiliteit in Vlaanderen is het dan ook van het grootste belang dat de capaciteit van de waterwegen op peil wordt gehouden. Daarom werkt de Dienst voor de Scheepvaart aan een zorgvuldige inventaris van de capaciteit van de kanalen en wordt er een globaal plan opgesteld om de capaciteit ook in de toekomst op peil te houden.

Dit plan bestaat uit drie delen:

1. De verbreding van het vak Antwerpen-Wijnegem
De Vlaamse regering heeft principieel beslist om de verbreding door te voeren. Deze verbreding is ook een onderdeel van het plan om de mobiliteit in en rond Antwerpen te verbeteren.
2. De verhoging van de bruggen op het Albertkanaal
Vooral met het oog op het mogelijk maken van het vervoer van containers in vier lagen moeten alle bruggen over het Albertkanaal op een hoogte van 9,10 meter worden gebracht.
3. De capaciteit van het kanaal wordt bepaald en beperkt door de sluisen.
In dit verband wil de Dienst voor de Scheepvaart op elk van de zes sluisencomplexen op het Albertkanaal een bijkomende duwvaartsluis bouwen. Voor de bouw van de nieuwe sluisen moet vanuit Wijnegem in de richting van Genk worden gewerkt.

Met de verbreding van het vak Antwerpen-Wijnegem, komt het einde van de moderniseringswerken in zicht. Daarom wil de Dienst voor de Scheepvaart in de toekomst meer aandacht besteden aan de ontwikkelingsmogelijkheden van de Kempense kanalen. Ook op de Kempense kanalen worden de laatste jaren stijgende trafieken genoteerd. Verscheidene nieuwe kaaimuurprojecten situeren zich langs deze kanalen en meerdere bedrijven willen zich hier vestigen. Ook langs de Kempense kanalen blijft het een probleem om voldoende watergebonden industrieterreinen te vinden. Daarnaast is er de baggerproblematiek: de Kempense kanalen moeten op verscheidene plaatsen worden uitgebaggerd. Het is echter bijzonder moeilijk om geschikte plaatsen te vinden voor het storten van baggerspecie, temeer omdat in bepaalde gevallen de baggerspecie ernstig (historisch) vervuild is.

En van de vervuilde baggerspecie naar het milieuthema is slechts een stap. De binnenvaart is het milieuvriendelijk vervoermiddel bij uitstek. Maar de Dienst wil meer doen voor het milieu. In Hasselt heeft Interelectra op gronden van de Dienst drie windturbines in gebruik, en op de sluisen van Bocholt en Lozen werden vorig jaar waterkrachtcentrales geïnstalleerd. De volgende maanden zullen op de meeste sluisen waterkrachtcentrales worden gebouwd. Op die manier zal er heel wat groene energie worden geproduceerd. En ook daar zijn we fier op.

Paul KUMPEN
Voorzitter van de Raad van Bestuur

Raad van Bestuur



In 2000 werden in de Raad van Bestuur volgende wijzigingen doorgevoerd:

- Aan de heer Jos THYS werd eervol ontslag verleend als commissaris van de Vlaamse regering
- De heer Dirk VERLAAK werd benoemd tot gemachtigde van de Vlaamse minister van Financiën en Begroting
- De heer Fred DE PAUW werd benoemd tot commissaris van de Vlaamse regering

Voorzitter: de heer Paul KUMPEN

Leden:

Vertegenwoordigers van het Vlaamse Gewest:

- De heer ir. Leo CLINCKERS
- Mevrouw Marleen EVENEPOEL
- Mevrouw Nicole JACQUES
- De heer ir. Jan STRUBBE
- De heer ir. Herman SWILLEN
- Mevrouw Martine VAN HEMELRIJK

Vertegenwoordigers van de gebruikers van de scheepvaartwegen:

- Mevrouw Gisèle BUELENS
- De heer Octaaf PARMENTIER
- De heer Jacques RUITERS
- De heer Dieter BOHRMANN

Vertegenwoordiger van het personeel:

- De heer Erik PORTUGAELS

Vertegenwoordiger van de haven van Antwerpen:

- De heer Eddy BRUYNINCKX

Commissaris van de Vlaamse regering:

De heer Jos THYS (tot 30 oktober 2000)

De heer Fred DE PAUW (vanaf 1 november 2000)

Gemachtigde van de Vlaamse minister van Financiën en Begroting:

De heer Alfred DE PAUW, inspecteur-generaal van Financiën (tot 30 oktober 2000)

De heer Dirk VERLAAK (vanaf 1 november 2000)

Raadgevers:

De heer ir. Jaak TIELENS

De heer ir. Valère VAUTMANS

Technisch raadgever van de voorzitter:

De heer ir. Jean VANDEPUTTE

Secretaris:

De heer Ludo VANMEER

Directie

De Dienst voor de Scheepvaart wordt bestuurd door:

de heer ir. Jaak TIELENS, administrateur-generaal

de heer Erik PORTUGAELS, adjunct administrateur-generaal

Zetel van de Dienst:

Havenstraat 44

3500 Hasselt

Tel.: 011-22 59 12

Fax: 011-22 12 77

e-mail: directie@dienst-scheepvaart.be

Opdracht

De Dienst voor de Scheepvaart werd opgericht bij wet van 17 mei 1976 (B.S. 30.06.1976) om de exploitatie, het onderhoud en het beheer van het Albertkanaal en de Kempense kanalen te verzekeren.

Dit houdt in dat de dienst belast is met:

- het regelen van de scheepvaart en het stilliggen van de vaartuigen;
- het onderhouden, herstellen en bedienen van de sluisen;
- het inrichten van laad- en loskaaien en het regelen van het gebruik daarvan;
- het onderhoud, de inrichting en de voorziening van oevers, kaaien en jaagpaden;
- de nodige baggerwerken;
- het beheer van de domeingoederen, aanleg en onderhoud van de beplantingen;
- het op peil houden van de waterwegen en het beheer van de bevoeiingen;
- het innen van tolgelden, scheepvaartrechten en andere rechten voor het gebruik van de waterwegen en van hun aanhorigheden, alsook van de watervangen;
- alle andere werkzaamheden die hem door de Koning worden opgedragen;
- het beheer en het onderhoud van de gewestbruggen over de waterwegen en de loopbruggen binnen de kanaalaanhorigheden;
- promotie en commercialisering van de waterwegen;

Waterwegen beheerd door de Dienst voor de Scheepvaart

De waterwegen die, ingevolge het K.B. van 12 november 1976, door de Dienst voor de Scheepvaart worden beheerd zijn de volgende:

Het Albertkanaal vanaf de grens tussen de gemeenten Kanne (Riemst) en Eben-Emael tot en met het Straatsburgdok te Antwerpen	111,0 km
Het kanaal van Briegden naar Neerharen	5,0 km
De Zuid-Willemsvaart (Belgisch gedeelte)	44,0 km
Het kanaal van Bocholt naar Herentals	57,0 km
Het kanaal naar Beverlo	15,0 km
Het kanaal van Dessel naar Kwaadmechelen	15,5 km
Het kanaal van Dessel, over Turnhout, naar Schoten	63,0 km
Het dok van Merksem	1,0 km
Enkele vertakkingen en kommen	13,0 km

Totale lengte van der kanalen **324,5 km**

Personeel

Niet alleen voor de Dienst voor de Scheepvaart was 2000 een scharnierjaar, maar ook voor de Vlaamse ambtenarij in zijn globaliteit.

De Vlaamse regering heeft een grondige **hervorming van het Vlaamse overheidsapparaat** op stapel gezet. De Dienst voor de Scheepvaart heeft samen met de andere Vlaamse openbare instellingen in de schoot van MOVI (de vereniging voor Management in de Vlaamse openbare instellingen) uiterst snel gereageerd en zich actief ingezet bij de beleidsvoorbereiding hieromtrent.

Ook in andere opzichten is er op personeelsvlak heel wat gebeurd.

Op 30 juni keurde de Vlaamse regering het **stambesluit VOI** (Vlaamse openbare instellingen) goed. Dit besluit regelt de gemeenschappelijke rechtspositieregelingen voor een groot aantal Vlaamse openbare instellingen.

Aansluitend op dit stambesluit, dient elke VOI een **instellingsspecifiek besluit** op te stellen,

dat de specifieke regelingen per VOI stipuleert.

De Dienst voor de Scheepvaart was bij de eerste instellingen om zijn instellingsspecifiek besluit in te dienen.

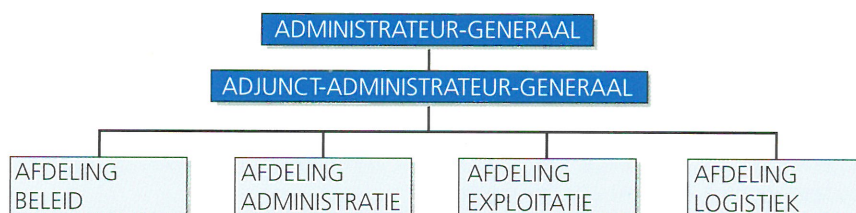
Ondanks de goedkeuring van het stambesluit, hebben de VOI's qua regelgeving nog achterstand op het personeelsstatuut van het ministerie van de Vlaamse gemeenschap. Daarom werden in 2000 door de administratie ambtenarenzaken een aantal wijzigingsbesluiten aan de VOI's voorgelegd, waarover tijdig advies werd uitgebracht.

Ook bij het indienen van een **personeelsplan** heeft de Dienst voor de Scheepvaart alert gereageerd.

Nadat een gespecialiseerd bureau in 1999 een audit uitvoerde, werden op basis van dit onderzoek veelvuldige constructieve besprekingen gehouden met de vakbonden. Een en ander resulteerde in een evenwichtig personeelsplan, dat de werkelijke personeelsbehoeften van de Dienst voor de Scheepvaart weerspiegelt.

Het plan ligt ter goedkeuring bij de bevoegde minister.

Ondertussen bleven de personeelsleden, ieder op zijn niveau en in zijn afdeling, ervoor zorgen dat de Dienst voor de Scheepvaart zijn naam als efficiënte en klantvriendelijke instelling behield.



De Dienst van de Scheepvaart wordt momenteel opgedeeld in vier afdelingen.

De **afdeling exploitatie**, die het personeel der waterwegen en het plaatselijke regiepersoneel groepeerd, heeft de bediening van de sluisen als belangrijkste opdracht.

De plaatselijke regiewerklieden voeren onderhoudswerken uit.

De administratieve entiteit van deze afdeling staat in voor het grondbeheer, de vergunningen en het toepassen van de wetgeving inzake overheidsopdrachten.

De **afdeling logistiek** bestaat uit diverse subentiteiten.

De Centrale Regie van Mol, die van oudsher wordt beschouwd als de privé-aannemer van de Dienst, voert grote onderhouds- en herstellingswerken uit over het hele territorium van de Dienst voor de Scheepvaart.

De elektromechanische dienst doet hetzelfde voor de elektromechanische installaties.

De dienst vaartuigen beheert het botenpark en voert stelselmatig peilingen uit en levert logistieke support voor de dienst bruggenonderzoek, die de staat van de bruggen van de Dienst voor de Scheepvaart regelmatig inspecteert.

De **afdeling beleid**, die een sturende rol vervult in de beleidsvoorbereiding, had vorig jaar een aantal belangrijke dossiers onder haar hoede, zoals de voorbereiding van het decreet inzake de omschakeling van de Dienst voor de Scheepvaart in een naamloze vennootschap van publiek recht en de rapportering over de beheersovereenkomst.

De **afdeling administratie** omhelst de personeelsdienst en de diensten boekhouding, informatica en statistieken.

Ook in 2000 schonk de Dienst voor de Scheepvaart ruime aandacht aan de **opleiding en vorming** van het personeel.

Naast de statutair verplichte opleidingen tot evaluator en de cursussen voor stagiairs, werden er onder meer computerlessen georganiseerd, opleidingen in klantvriendelijkheid, communicatievaardigheden enz..

Ongetwijfeld staan er in 2001 nog heel wat fundamentele wijzigingen op stapel: de hervormingsoperatie, een vernieuwd beloningsbeleid.... De Dienst voor de Scheepvaart is er klaar voor. Personeelsleden bij de Dienst voor de Scheepvaart: toestand op 31.12.2000

	statutair	contractueel	totaal
niveau A	21	3	24
niveau B	1	1	2
niveau C	36	9	45
niveau D	250	7	257
niveau E	158	20	178
totaal	466	40	506

Op 31 december 2000 telde de Dienst van de Scheepvaart 466 statutairen en 40 contractuele personeelsleden.

Beheersovereenkomst

De Dienst voor de Scheepvaart heeft met het Vlaamse Gewest een beheersovereenkomst afgesloten, die berust op het basisprincipe dat de Dienst voor de Scheepvaart belast wordt met de wettelijk voorziene publieke opdrachten waarvoor het Gewest in ruil een dotatie aan de Dienst toekent.

Deze beheersovereenkomst ging in op 1 juni 1999 en heeft een looptijd van twee jaar, verlengbaar tot vijf jaar.

In de beheersovereenkomst worden de strategische doelstellingen van de Dienst voor de Scheepvaart als volgt samengevat:

Doelstelling 1:

een vlot en veilig scheepvaartverkeer verzekeren, als dienst aan de economie en de bevolking

Doelstelling 2:

een verhoging van de scheepvaart nastreven als volwaardige vervoersmodus en als alternatief voor het dichtslibbend wegvervoer

Doelstelling 3:

instaan voor het efficiënt onderhouden, alsook actief meewerken aan de modernisering van de waterwegen en hun infrastructuur

Doelstelling 4:

een integraal waterbeheer voeren, met een permanente aandacht voor het multifunctionele karakter van de kanalen

Doelstelling 5:

een actief en commercieel beheer van het onroerend patrimonium voeren

Doelstelling 6:

de klantgerichtheid optimaliseren op het vlak van administratie en exploitatie

Doelstelling 7:

een personeelsbeleid voeren, gericht op een bekwame en gemotiveerde ploeg medewerkers, die optimaal samenwerken om de opdrachten van de dienst te realiseren.

Uit deze strategische doelstellingen vloeien de **kernopdrachten** van de Dienst voor de Scheepvaart voort, die eveneens in de beheersovereenkomst werden vastgelegd. Om deze kernopdrachten uit te voeren, wordt gebruik gemaakt van **concrete actieplannen** en **performantiemaatstaven**.

In 2000 heeft de Dienst voor de Scheepvaart intensief gewerkt om de door de beheersovereenkomst opgelegde performantiemaatstaven te halen. Uit volgende summier rapportering mag blijken dat de Dienst hier ruimschoots in geslaagd is.

Kernopdracht 1.1.

De Dienst staat in voor een kwalitatief hoogstaande dienstverlening inzake doorvaart op de waterwegen.

Om de kwaliteit van de dienstverlening te meten en te evalueren moest de Dienst voor de Scheepvaart volgende maatstaf ontwikkelen: de tijd verstreken tussen de aanmelding en de schutting van een schip. In 1999 werd door de Dienst een systeem ontwikkeld, dat hem in staat stelt de variabelen van deze parameter op een objectieve manier te registreren. Op het einde van dat jaar kon de ratio worden berekend. De Dienst moet zorgen voor een verlaging van deze ratio met 2,5% per jaar vanaf het jaar 2000. Aan deze maatstaf werd voldaan.

Kernopdracht 1.2.

De Dienst moet een veilig scheepvaartverkeer waarborgen.

Om de veiligheid van het scheepvaartverkeer te evalueren, beschikt de dienst over volgende maatstaf: het aantal ongevallen en averijen waarvoor de Dienst voor de Scheepvaart aansprakelijk wordt getseld.

In de periode 1995-1998 bedroeg dit aantal gemiddeld 26. De Dienst voor de Scheepvaart heeft zich er toe verbonden dit cijfer over vijf jaar terug te brengen tot 20.

In 2000 waren er 24 ongevallen en averijen waarvoor de Dienst voor de Scheepvaart aansprakelijk kon worden gesteld.

Kernopdracht 2.1.

De Dienst voor de Scheepvaart legt zich toe op een actieve prospectie naar potentiële watergebonden klanten. Hierbij zal een diversificatie naar nieuwe productgroepen worden beoogd.

De mate waarin deze doelstelling wordt verwezenlijkt, wordt gemeten door middel van volgende maatstaf: nieuw verworven tonnage. De Dienst voor de Scheepvaart zal zorgen voor een toename van deze tonnage met 200.000 ton per jaar.

In 2000 bedroeg de nieuw verworven tonnage 920.000 ton, waarmee de vooropgezette doelstelling ruimschoots gerealiseerd is.

Kernopdracht 2.3.

De Dienst zal een grondbeheer voeren dat gericht is op het aantrekken van watergebonden bedrijven. In het licht hiervan zullen vestigingsmogelijkheden voor watergebonden ondernemingen worden bevorderd.

Als doelstelling geldt hier een minimum bezettingsgraad van 30% van de nieuw beschikbaar gekomen industrieterreinen, binnen een periode van vijf jaar nadat het terrein bouwrijp is gemaakt.

Deze doelstelling werd in 2000 gehaald.

Kernopdracht 3.1.

De Dienst voor de Scheepvaart is verantwoordelijk voor het onderhouden van de waterwegen en hun infrastructuur, op een zo efficiënt mogelijke manier, zodat een veilige en vlotte doorvaart gewaarborgd wordt.

Het succes van de Dienst in het vervullen van deze opdracht wordt voornamelijk gemeten aan de hand van volgende maatstaf: het aantal uren stremmingen, ten gevolge van defecten, in verhouding tot het aantal bedieningsuren.

De Dienst voor de Scheepvaart moet zorgen voor een verlaging van deze ratio van 0,75% in 1998 tot 0,60% in 2003.

In 2000 bedroeg de ratio 0,71%. De doelstelling werd dus bereikt.

Kernopdracht 4.1.

De Dienst verbindt zich ertoe om een kwalitatief hoogstaande dienstverlening te verschaffen inzake integraal waterbeheer.

Deze dienstverlening bestaat voornamelijk uit het verwerken van aanvragen voor vergunningen, hoofdzakelijk voor watervangen en recreatiedoeleinden.

De Dienst moet ervoor zorgen de vergunning al dan niet toe te kennen binnen een periode van maximaal 30 werkdagen na de formele aanvraag.

In 2000 werd deze doelstelling gerealiseerd.

Kernopdracht 5.1.

De Dienst voert, met betrekking tot het onroerend patrimonium onder zijn beheer, een beleid dat gericht is op het bevorderen van het gebruik van dit patrimonium.

De Dienst voor de Scheepvaart moet ervoor zorgen de inkomsten (verhuur en retributies) uit het onroerend patrimonium niet te laten dalen. Deze inkomsten bedroegen voor 1997: 71,5 miljoen frank.

Als minimum wordt vooropgesteld: de inkomsten uit het onroerend patrimonium van 1997 aangepast met de jaarlijkse inflatiepercentages tot 2003.

Deze inkomsten bedroegen in 2000 84.275.343 frank, hetgeen merkkelijk meer is dan het geïndexeerde bedrag van het referentiejaar 1997 (74.322.283 frank).

Kernopdracht 6.1.

De Dienst voert een beleid dat specifiek gericht is op het verhogen van de kwaliteit van de dienstverlening voor al zijn activiteiten. Daarenboven staat hij ervoor in de verwachtingen van de klanten tenminste te voldoen en zelfs te overstijgen en dit binnen zijn bevoegdheidsdomeinen.

Teneinde deze opdracht succesvol uit te voeren, moest de Dienst een algemene maatstaf definiëren voor het meten van tevredenheid van alle gebruikers van de waterwegen. Voor deze maatstaf zullen standaarden worden gedefinieerd tot en met het jaar 2003.

Aan de hand van de in 2000 uitgevoerde enquêtes bij schippers en bedrijven, bleek dat in 2000 de gemiddelde score voor tevredenheid 7,2/10 bedroeg. Deze score wordt beschouwd als eerste richtsnoer.

Op basis van deze score werden tot en met 2003 volgende standaarden geformuleerd:

2001.....	• 7,2
2002.....	• 7,3
2003.....	• 7,3

Kernopdracht 7.2.

De Dienst besteedt ook bijzondere aandacht aan het voeren van een actief veiligheidsbeleid met het oog op het minimaliseren van het aantal arbeidsongevallen en het optimaliseren van de werkomstandigheden.

De Dienst voor de Scheepvaart verbindt zich ertoe de ratio m.b.t. arbeidsongevallen jaarlijks niet meer te laten bedragen dan 0,12.

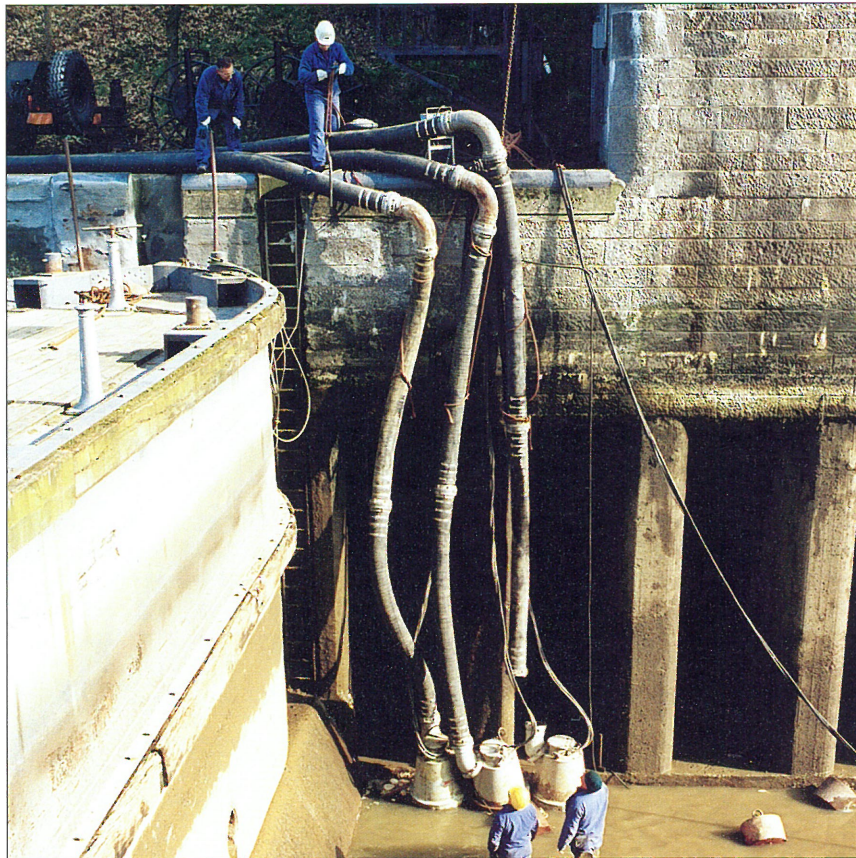
In 2000 bedroeg de ratio 0,06, waarmee ruimschoots voldaan is aan de doelstelling.

Naast de hierboven vermelde doelstellingen, voorziet de beheersovereenkomst nog in tal van andere kernopdrachten. Ook voor deze werden de vooropgezette maatstaven gerealiseerd. De beheersovereenkomst wordt gehanteerd als instrument om de werking van de Dienst voor de Scheepvaart nog verder te optimaliseren.

Infrastructuurwerken

De Dienst voor de Scheepvaart als bouwheer van de infrastructuurwerken

In uitvoering van de beheersovereenkomst trad de Dienst in 2000 voor alle infrastructuurwerken langs de beheerde kanalen op als bouwheer. De afdeling Maas en Albertkanaal van het ministerie van de Vlaamse gemeenschap stond in voor de technische voorbereiding en de opvolging van de werken.



De vernieuwing van de bovenduren van de 16 m-sluisen te Ham en Olen

Modernisering Albertkanaal : stand van zaken

In 2000 werd voor de modernisering van het Albertkanaal een bedrag van ca. 400 miljoen frank aan investeringen goedgekeurd.

In hoofdzaak betrof het de volgende projecten :

- * De vernieuwing van de bovenduren van de 16 m-sluisen te Ham en Olen
- * De elektromechanische uitrusting van de bovenduren van de 16 m-sluisen te Ham, Olen, Hasselt, Diepenbeek en Genk;



Lossen van sluisdeuren te Ham en Olen

- * Een aantal onteigeningen op het grondgebied Antwerpen, met het oog op de verbreding van het Albertkanaal tussen Oelegem en Antwerpen;
- * De afbraak van de Luikbrug in Antwerpen.

De werken voor de aanleg van een nieuwe oeververdediging en een wachtkade in Herentals, ter hoogte van de verbinding van het Albertkanaal met het kanaal Bocholt-Herentals, werden voltooid.

De volgende werken zijn eind 2000 in uitvoering :

- * De verbredingswerken van het Albertkanaal in het vak Eigenbilzen-Gellik
- * De vernieuwing van de afwaartse deuren van de 16 m-sluisen in Ham en Olen;
- * Het aanbrengen van signalisatie voor de doorvaart van schepen onder bruggen, 2de fase.



Verbreedingswerken van het Albertkanaal in het vak Eigenbilzen-Gellik



23 juni 2000: opening containerterminal Genk

Het project verbreding Oelegem - Antwerpen

Na de goedkeuring door de Raad van Bestuur van de Dienst voor de Scheepvaart in april 2000 keurde minister Steve Stevaert in oktober 2000 de startnota goed van het project Albertkanaal verbredingswerken Oelegem - Antwerpen. In deze startnota is aangegeven hoe de verbreding van het Albertkanaal in het vak Oelegem - Antwerpen dient uitgevoerd om de scheepvaart tot 9.000 ton mogelijk te maken.

Met de goedkeuring van de startnota kunnen thans de bijkomende studies en onderzoeken worden aangevat met het oog op de realisatie van dit grote project, dat naast de eigenlijke verbreding ook de aanpassing van vijf bruggen omvat. De uitvoering van dit project zal deels gebeuren in het kader van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel.

Bouw van kaaimuren

Eén van de maatregelen van de Vlaamse regering ter stimulering van de binnenvaart bestaat erin met bedrijven publiek - private samenwerkingsovereenkomsten af te sluiten voor de bouw van laad- en losinstallaties langs de waterwegen. Bedrijven die van de waterweg gebruik willen maken, kunnen zo rekenen op een cofinanciering door het Vlaamse gewest van 80 % in de kosten voor de aanleg van watergebonden infrastructuur. Daartegenover staat een engagement van het bedrijf om jaarlijks een minimum overslagvolume via de binnenvaart te realiseren.

De Dienst voor de Scheepvaart sluit met de bedrijven een overeenkomst waarin de financieringsregeling en de trafiekverplichtingen worden opgenomen. Langs de waterwegen van de Dienst zijn intussen 16 projecten aanvaard die jaarlijks meer dan 1,5 miljoen ton en meer dan 60.000 TEU bijkomende overslag zullen genereren.

Voor de twee kaaimuurprojecten die in 1999 werden voltooid, overtreffen de in 2000 gerealiseerde trafiekcijfers de verwachtingen :

- * BP realiseerde langs het Albertkanaal in Geel een overslag van 376.000 ton
- * Savelkous Beton N.V. realiseerde langs het kanaal Dessel - Turnhout - Schoten in Ravels een overslag van 95.000 ton.

Drie kaaimuurprojecten werden in 2000 voltooid :

- * De containerterminal Haven Genk langs het Albertkanaal in Genk werd in juni 2000 officieel in dienst genomen : thans worden maandelijks al meer dan 1000 TEU behandeld;
- * De kaaimuur van E.S.P. N.V. langs het Albertkanaal in Geel werd in april 2000 in gebruik genomen;
- * De kaaimuur van Wijnands Port & Handling langs het kanaal Briegden - Neerharen in Lanaken werd in september 2000 in gebruik genomen.

Voor vier andere kaaimuurprojecten vond in 2000 de aanbesteding plaats en werd een totaal bedrag van 116 miljoen frank vastgelegd :

- * De bouw van een kaaimuur langs het kanaal Bocholt-Herentals in Lommel voor Velbo N.V.;
- * De bouw van een kaaimuur langs de Zuid-Willemsvaart in Maasmechelen voor Mineraalbewerkingsindustrie Uikhoven N.V.;
- * De bouw van een RO/RO kaai langs het Albertkanaal in Westerlo;
- * De aanleg van overslagvoorzieningen langs het Albertkanaal in Genk voor T.R.C. N.V.

De uitvoering van deze projecten zal in 2001 worden aangevat.

Voor zeven projecten werd in 2000 een geweststussenkomst principieel toegezegd en zal de opmaak van de aanbestedingsdocumenten in 2001 plaatshebben.

(Her)bouw van bruggen

In oktober 2000 werd de nieuwe ophaalbrug over de Zuid-Willemsvaart, ter hoogte van sluis 17 in Lozen in gebruik genomen.

De werken voor de bouw van een nieuwe ophaalbrug, ter vervanging van brug 6 over het kanaal Dessel - Turnhout - Schoten werden aangevat.

Een landschaps- en architectuurstudie voor de herbouw van de brug over het Albertkanaal in Kanne is aangevat.

In het kader van de uitbreiding van het fietsroutenetwerk in Limburg werd, in opdracht en op kosten van de Vlaamse Landmaatschappij, een nieuwe fietsers- en voetgangersbrug gebouwd over de Zuid-Willemsvaart in Bocholt.

Investerings in hernieuwbare energie

De Dienst voor de Scheepvaart sloot met Ecowatt N.V. en Interelectra een overeenkomst om in de voedingsriolen van sluis 17 Lozen en sluis 18 Bocholt een waterkrachtcentrale te installeren om hernieuwbare energie uit waterkracht te produceren. Steve Stevaert, Vlaams minister bevoegd voor energie, stelde op 7 juli 2000 de waterkrachtcentrales in gebruik. Na enkele maanden proefdraaien werkten de centrales eind 2000 nagenoeg continu. Ze leveren een bijdrage aan de uitvoering van de beleids optie om tegen eind 2003 minstens 3 % van de Vlaamse energieproductie te winnen uit hernieuwbare energiebronnen.

Op 28 september vond de opening van de offertes plaats voor het bouwen en installeren van waterkrachtcentrales langs de waterwegen van de Dienst voor de Scheepvaart. In dit project is ook de bouw van pompinstallaties op de sluizen van het Albertkanaal voorzien. Deze pompinstallaties zijn noodzakelijk om, bij lage Maasdebieten, water van de afwaartse panden terug te pompen naar de opwaartse, om op deze wijze te voldoen aan de bepalingen van het Maasafvoeroverdrag tussen Vlaanderen en Nederland.

Hoewel nog geen beslissing tot toewijzing is genomen, kan vooraf gesteld worden dat de geplande waterkrachtcentrales een belangrijke bijdrage zullen leveren aan de energieproductie uit hernieuwbare energiebronnen.

Investerings in verbetering van milieu

Als beheerder van de gronden langs de waterwegen neemt de Dienst voor de Scheepvaart de verantwoordelijkheden in uitvoering van Vlarebo en Vlarea op zich.

Ter voorbereiding van de overdracht van terreinen werden in 2000 verschillende oriënterende en beschrijvende bodemonderzoeken uitgevoerd. Nog vóór het afsluiten van gebruiksovereenkomsten, werden de vereiste bodemattesten aangevraagd.

In 2000 werd het project voor de sanering van de terreinen van de voormalige zinkfabriek langs de Zuid-Willemsvaart in Rotem technisch, administratief en financieel gefinaliseerd. Het betreft de sanering van terreinen die eigendom zijn van drie openbare besturen (Dienst voor de Scheepvaart, provincie Limburg, stad Dilsen-Stokkem) die door de OVAM een verplichting tot sanering kregen opgelegd.

Na uitvoering van oriënterende en beschrijvende bodemonderzoeken bleek dat het terrein zwaar verontreinigd was met zinksintels. Deze zinksintels zijn afkomstig van de voormalige zinkfabriek en werden in het verleden gebruikt als ophoogmateriaal. De sintels veroorzaakten een verontreiniging van cadmium, lood en zink in de bodem en het grondwater waardoor een sanering van het terrein noodzakelijk was.

Voormelde drie openbare besturen besloten het opstellen van het bodemsaneringsproject en het uitvoeren van de saneringswerken gezamenlijk aan te pakken.

De gekozen saneringstechniek is ontgraving van de sintels, gekoppeld aan een monitoring van het grondwater. In totaal zal ca. 80.000 ton sintels worden afgegraven. De uitvoering van de saneringswerken werd gegund aan de NV DEC voor een bedrag van 24.566.000 BEF (exclusief BTW). Daarnaast sloten de drie openbare besturen een overeenkomst af met de eigenaar van de naburig gelegen NV Containerbouw Budé, inzake de berging van de verontreinigde grond in een saneringsopslag op het terrein van de NV Containerbouw Budé.

De Dienst voor de Scheepvaart treedt als coördinerende instantie op voor de uit te voeren saneringswerken.

Voor de financiering van deze saneringswerken werd in september 2000 een aanvraag voor EFRO-betoelaging ingediend.



Een nieuwe fietsers- en voetgangersbrug over de Zuid-Willemsvaart in Bocholt



Opening van de waterkrachtcentrales in Bocholt en Lozen



De uitbreiding van de jachthaven langs het Albertkanaal in Kanne (Riemst)



Plaatsen van een nieuw metalen brugval met antislip laag aan brug te Beerse

Investerings in recreatieve infrastructuur

In 1997 en 1999 keurde het Comité van Toezicht van het Benelux Middengebied twee Interreg-projecten goed die werden ingediend door een stuurgroep waarvan ook de Dienst deel uitmaakte. Deze projecten omvatten een aantal deelprojecten die de infrastructurele verbetering voor de pleziervaart langs de waterwegen in de provincies Antwerpen, Limburg (B), Limburg (NL) en Noord-Brabant beoogden.

De financiering van deze deelprojecten gebeurde voor 30 % met Europese middelen. De overige 70 % van de Vlaamse deelprojecten werd gefinancierd door het Vlaamse gewest, gemeenten en watersportverenigingen.

Het eerste project "Grensoverschrijdend Watertoerisme" werd in oktober 2000 voltooid en omvat binnen het werkingsgebied van de Dienst vier deelprojecten :

- * De uitbreiding van de jachthaven van Hasselt met 40 ligplaatsen;
- * De verbetering van de voorzieningen in de jachthaven van Lommel met onder meer de oprichting van een jachthavengebouw;
- * De aanleg van een passantenhaven in Neerpelt;
- * De aanleg van afmeervoorzieningen voor jachten in Rekem, Dilsen-Stokkem, Sint-Huibrechts-Lille, Balen, Mol en Brecht.

Het tweede deelproject "Toervaren Benelux Middengebied" is nog in uitvoering en omvat volgende deelprojecten :

- * De uitbreiding van de jachthaven langs het Albertkanaal in Kanne (Riemst) met 40 ligplaatsen;
- * De aanleg van een passantenhaven met 20 ligplaatsen langs de Zuid-Willemsvaart in Maasmechelen;
- * De aanleg van afmeervoorzieningen voor jachten langs het Albertkanaal in Zandhoven.

Buitengewone onderhoudswerken

In 2000 werden voor een bedrag van 205 miljoen frank buitengewone onderhoudswerken goedgekeurd. Deze werken worden zowel door aannemers, als door het gespecialiseerd regiepersoneel van de Dienst voor de Scheepvaart uitgevoerd.

De werken die aan aannemers werden toegewezen zijn :

- * De herstelling van oeververdediging langs het kanaal Dessel - Turnhout - Schoten tussen Dessel en Turnhout;
- * De herstelling van oeververdediging langs het kanaal naar Beverlo in Balen;
- * De herstelling van oeververdediging langs de Zuid-Willemsvaart in Bocholt;
- * Schilderwerken aan metalen bruggen;
- * Schilderen van de afwaartse deuren van de duwvaartsluizen van Ham en Olen;
- * Herstellen van betonnen damwanden onder de waterlijn langs het Albertkanaal;
- * Onderhouds- en herstellingswerken aan jaagpaden.

Naast de gewone onderhoudswerken voert de Centrale Regie naargelang de noodwendigheden grote onderhouds- en herstellingswerken uit.

De belangrijkste werken die in 2000 werden uitgevoerd zijn:

- droogzetten en volledige revisie van sluis 6 te Mol op het kanaal Bocholt-Herentals: vervangen van de sluisdeuren, uitrusten met een centrale hydraulische bediening en renovatie van het sluisplatform
- volledige revisie sluis 18 te Bocholt op het kanaal Bocholt-Herentals reviseren van de sluisdeuren en renovatie van het sluisplatform
- plaatsen van een nieuw metalen brugval met antisliplaag aan brug 6 te Beerse en brug 10 te St-Lenaerts op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten

- herstellen van de scheuren in de klepdeuren van de duwvaartsluizen op het Albertkanaal
- herstel en onderhoud van bruggen op het gehele kanalennet in uitvoering van de inspectieverslagen
- plaatsen van een dertigtal nieuwe meerpalen op diverse plaatsen langs het Albertkanaal
- revisie van cilinderverlaten aan de 16m-sluizen te Hasselt
- volledige revisie van de linkerwagonschuif van de Noordersluis te Genk
- droogzetten en uitvoeren van herstellingswerken aan de duwvaartsluis te Diepenbeek

De duwvaartsluis van Diepenbeek werd bij wijze van controle drooggezet. Het was bijna 15 jaar geleden dat er nog een duwvaartsluis op het Albertkanaal werd drooggezet. Bij nazicht kwamen volgende mankementen aan het licht:

- * klepdeur: de bevestiging van de aandrijfstang aan de deur zat los: de bouten werden allemaal vernieuwd
- * benedendeuren: de bouten aan het aanslaghout waren gedeeltelijk weg of losgekomen
- * het grootste probleem waren de watergeleidingen (platen van 60 mm dikte) onder het linkse opwaartse ketelverlaat die afgescheurd waren en tegen de muren van de voedingsduiker waren gevallen: dit euvel werd hersteld en tevens werden er bijkomende verstevigingen aangebracht aan de watergeleidingen van de beide opwaartse cilinderverlaten.

De werkzaamheden aan de sluis genoten heel wat belangstelling van de dagbladen, de regionale radio en televisie.

In 2001 zullen nog twee duwvaartsluizen op een gelijkaardige manier worden onderzocht.

Bruggenonderzoek

De inspectie, het onderhoud en de herstelling van de bruggen over de kanalen vormen een belangrijke opdracht van de Dienst voor de Scheepvaart. De Dienst is verantwoordelijk voor het beheer van 162 bruggen, waarvan 65 in gemengd beheer, d.w.z. dat de bovenbouw van de brug beheerd wordt door de afdeling Wegen Limburg of door de afdeling Wegen Antwerpen. In 2000 werden in totaal 54 bruggen onderzocht, waarvan twintig C-inspecties. Dit zijn controles aan kunstwerken die door hun bouwtype weinig problemen opleveren. Er werden meer bruggen geïnspecteerd dan voorzien was in de planning.

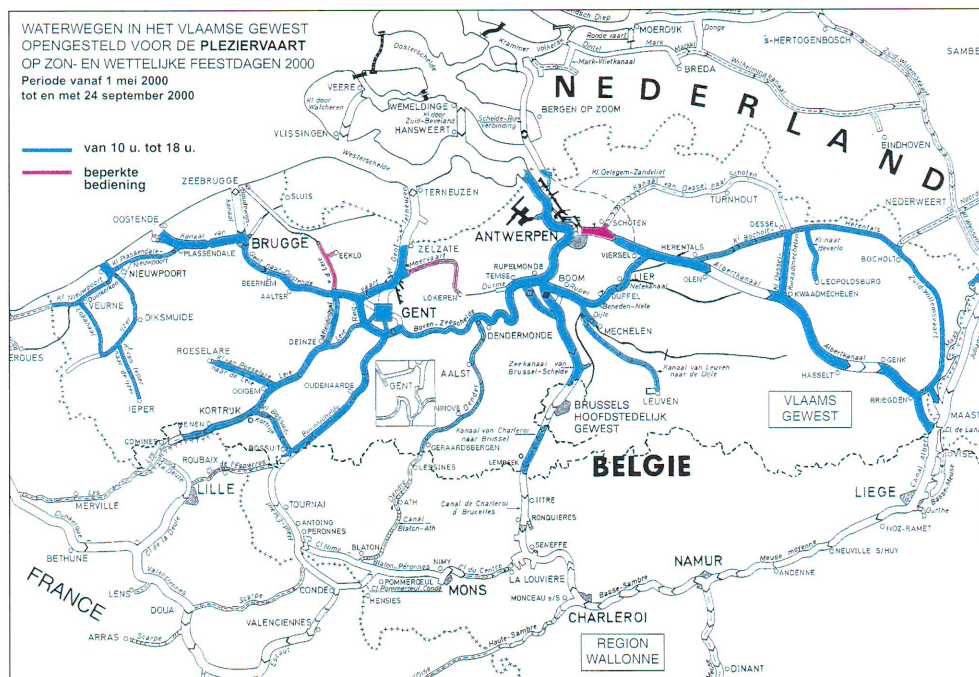


Droogzetten en uitvoeren van herstellingswerken aan de duwvaartsluis te Diepenbeek

Recreatie

Evolutie van de pleziervaart

De beperkte bediening op zondag voor de pleziervaart wordt vanaf 1991 onafgebroken georganiseerd op de voor de pleziervaart belangrijkste waterwegen in het Vlaamse gewest. Op de onderstaande kaart zijn de waterwegen in het Vlaamse Gewest, die voor de pleziervaart op zondag zijn opengesteld, in blauwe kleur aangeduid.



De Dienst voor de Scheepvaart organiseert sedert 1991 de zondagbediening op het kanaal Bocholt-Herentals en sedert 1998 ook op het kanaal Briegden-Neerharen. Daardoor ontstaat er voor de pleziervaart ook een verbinding met de waterwegen in het Waalse Gewest. Vanaf 1999 wordt de bediening op zondag georganiseerd vanaf 1 mei tot 30 september, d.w.z. ongeveer 25 zon- en feestdagen.

De bijkomende kosten voor de bediening op zondag worden gecompenseerd door de opbrengsten van de verkoop van de waterwegenvignettes.

De personeelsleden van de Dienst kunnen op vrijwillige basis meewerken aan de zondagbediening.

In de onderstaande tabellen zijn de doorvaarten gedurende de maanden juni, juli en augustus vermeld voor de jaren 1991 tot en met 2000.

Uit deze gegevens blijkt dat doorvaarten vooral op het kanaal Bocholt-Herentals, waar de zondagbediening vanaf 1991 wordt georganiseerd, na de invoering in 1993 van het deeltijds waterwegenvignette opmerkelijk zijn toegenomen. Maar door de zondagsbediening nam de belangstelling van buitenlandse toervaarders stelselmatig toe. Zo is vastgesteld dat het aantal doorvaarten in Lozen (1361 in 2000) met meer dan 50% is gestegen t.o.v. 1991.

kanaal Bocholt-Herentals

aantal doorvaarten van plezierboten op weekdays en op zon- en feestdagen

	JUNI		JULI		AUGUSTUS	
	weekdag	zon-en feestdagen	weekdag	zon- en feestdagen	weekdag	zon- en feestdagen
1991	892	51	2264	380	1597	542
1992	928	185	2299	509	2046	571
1993	1035	63	1946	440	2113	443
1994	1115	93	2223	650	2045	546
1995	1160	179	2308	636	2072	467
1996	1212	104	2926	415	2362	564
1997	994	574	2559	550	2125	796
1998	1209	333	2679	685	2196	645
1999	1018	169	3175	558	2768	559
2000	1246	617	3498	850	3363	756

kanaal Briegden - Neerharen

aantal doorvaarten van plezierboten op weekdays en op zon- en feestdagen

	JUNI		JULI		AUGUSTUS	
	weekdag	zon-en feestdagen	weekdag	zon- en feestdagen	weekdag	zon- en feestdagen
1998	132	20	314	32	268	61
1999	164	20	361	60	324	74
2000	116	30	284	74	316	60

Interregprojecten rond watertoerisme

In het item over infrastructuurwerken werd al verwezen naar de Interreg-projecten en de infrastructurale deelprojecten die in het kader hiervan langs de kanalen van de Dienst voor de Scheepvaart werden gerealiseerd of in uitvoering zijn.

Naast deze infrastructuurprojecten werden in het kader van deze Interregprojecten ook een aantal logistieke projecten verwezenlijkt die het vaarroutenetwerk aantrekkelijker moeten maken. Dit betreft de volgende projecten:

- de plaatsing van bewegwijzeringsborden voor de splitsing van waterwegen. Deze borden geven de waterweggebruiker tijdig informatie over de te nemen vaarrichting.
- de plaatsing van toeristische informatieborden t.b.v. de pleziervaarder aan jachthavens en passantenhavens met inlichtingen over de beschikbare haveninfrastructuur en de belangrijkste nabijgelegen toeristische bezienswaardigheden, diensten, enz
- de toeristische vaargids, een naslagwerk dat de toervaarder alle nuttige informatie geeft over het varen en de recreatiemogelijkheden in de provincies Antwerpen en Limburg en in de Nederlandse provincies Limburg en Noord-Brabant.

De waterwegbeheerders zijn einde 2000 samen met de provincies gestart met de voorbereiding van een projectvoorstel dat einde 2001 zal worden ingediend voor betoelaging van uit Interreg III. De opgenomen voorstellen zullen, naast de opheffing van nog enkele missing links in aanlegin-



Nieuwe haveninfrastructuur in Hasselt



Bewegwijzeringsbord

frastructuur voor de pleziervaart, in hoofdzaak de kwalitatieve verbetering van de infrastructuur beogen, zoals milieuvorzieningen in jacht- en passantenhavens (inzameling van afval), sanitaire voorzieningen en de promotie van het toervaren.

Exploitatie

Stimulering van watergebonden activiteiten

De Dienst voor de Scheepvaart zet onverminderd zijn inspanningen voort om het gebruik van de binnenvaart op zijn kanalennet te stimuleren. Naast de projecten van publiek - private samenwerking voor het bouwen van laad- en losinstallaties werden in 2000 volgende initiatieven genomen :

- * De Raad van Bestuur besliste om een *ontwikkelingsplan voor het Albertkanaal* te laten opstellen om vanuit economisch oogpunt na te gaan welke terreinen langs het Albertkanaal best een industriële bestemming krijgen zodat een optimalisatie van het economisch netwerk van het Albertkanaal wordt bekomen. Daarnaast zal aan de hand hiervan een strategisch beleidsplan voor het Albertkanaal worden opgesteld. De offerteaanvraag voor het opstellen van deze documenten zal in januari 2001 worden uitgeschreven.
- * *De ontsluiting en uitrusting van 15 ha watergebonden industrieterrein* langs het Albertkanaal, op het grondgebied van de gemeenten Genk en Diepenbeek, werd in 2000 voltooid. Een eerste bedrijf zal in 2001 zijn activiteiten op het terrein opstarten. Besprekingen met andere kandidaten vonden plaats.
- * De Dienst voor de Scheepvaart startte het overleg op rond de *ontwikkeling van een 100 ha groot terrein langs het Albertkanaal* op het grondgebied van de gemeenten Genk, Bilzen en Zutendaal. Prioriteit wordt gegeven aan de ontsluiting en uitrusting van 30 ha watergebonden gronden.
- * De Dienst voor de Scheepvaart is actief betrokken bij het overleg rond de ontwikkeling van nieuwe - deels watergebonden - bedrijventerreinen in Tessenderlo en Lummen.

Verbetering van de dienstverlening aan de scheepvaart

In 2000 nam de Dienst voor de Scheepvaart verschillende initiatieven ter verbetering van de dienstverlening :

- * Met de plaatsing van nieuwe camera's op de sluisenplatformen en monitoren in de bedieningstorens kan de bediening van de sluisen van het Albertkanaal op een efficiëntere en veiligere manier worden uitgevoerd. Wachttijden voor de schepen en bedieningstijden van de sluisen kunnen worden gereduceerd, waardoor het rendement van de scheepvaart wordt verhoogd;
- * Na de afbraak van de ophaalbruggen aan het Straatsburgdok te Antwerpen, de Straatsburgbrug en de Albertbrug, kwam er tussen de haven van Antwerpen en het Albertkanaal een open verbinding tot stand. Deze open verbinding laat de schepen toe op het Albertkanaal te varen tussen het Straatsburgdok en het sluisencomplex te Wijnegem, zonder dat er nog een beweegbare brug moet worden bediend. Om de schippers hiervan optimaal gebruik te laten maken, heeft de Dienst beslist de scheepvaart op het traject Antwerpen-Wijnegem toe te laten tussen zaterdag 22.00 uur en maandag 6.00 uur. Dit betekent dat de scheepvaart op dit traject continu mogelijk is, zeven dagen op zeven. Om de doorvaart op maandagmorgen vlot te laten verlopen besliste de Dienst de bedieningsuren aan het sluisencomplex te Wijnegem en te Olen uit te breiden. Deze sluisen worden thans op maandagmorgen bediend vanaf 0.00 uur in plaats van om 6.00 uur.

* De hernieuwde belangstelling voor de binnenvaart op het kanaal Dessel - Turnhout - Schoten had voor gevolg dat de bestaande bedieningstijden van de sluisen en de personeelsbezetting van de mobiele bedieningsploegen onvoldoende bleken te zijn om een vlotte scheepvaart te garanderen. De bedieningstijden van de kunstwerken werden daarom uitgebreid en de bedieningsploegen zijn door bijkomende aanwervingen versterkt;

* Tijdens het Permanent Overlegcomité Binnenvaart Vlaanderen, een overlegplatform van vertegenwoordigers van de binnenvaartorganisaties en de Vlaamse waterwegbeheerders, werd de nood aan bijkomende drinkwaterpunten van groot debiet op het Albertkanaal aangekaart.

Aan dergelijke drinkwateropnames, die reeds werden gebouwd aan de ingang van het Albertkanaal te Antwerpen (Straatsburgdok) en aan de ingang van het Groot Dok te Merksem, kunnen schippers tot 10 m³/uur drinkwater afnemen.

De Dienst heeft in 2000, opwaarts het sluisencomplex te Genk, een nieuw drinkwaterpunt met zo'n afname-debiet gebouwd, in samenwerking met de Vlaamse Maatschappij voor Watervoorziening.

Momenteel onderzoekt de Dienst samen met de Provinciale Drinkwatermaatschappij van de provincie Antwerpen, de mogelijkheid om een dergelijk waterafnamepunt opwaarts het sluisencomplex van Olen te bouwen.

Deze waterafname-mogelijkheden, die door de Dienst gratis ter beschikking worden gesteld, betekenen voor de schippers een aanzienlijke tijdswinst.

Bergen van autowrakken

Met het eigen peilvaartuig "President Verschaeve" controleert de Dienst continu de waterdiepte op zijn kanalen. Tijdens het uitvoeren van de peilingen worden heel wat gedumpte wagens gelokaliseerd. Zo werden begin 2000 niet minder dan 57 wagens gelokaliseerd op het Albertkanaal tussen Kanne en Genk. In samenwerking met het Parket van Tongeren, de Civiele Bescherming van Brasschaat, de betrokken gemeentebesturen, brandweerkorpsen en rijks-wachtbrigades werden de wrakken geborgen. Dankzij deze samenwerking werden de kosten voor alle partijen tot een minimum beperkt.

Op andere plaatsen langs de waterwegen werden eveneens autowrakken geborgen die een obstakel voor de scheepvaart vormden.



Ophalen van autowrakken



Nieuwe camera's op de sluisen

Promotie

De Dienst voor de Scheepvaart besteedt heel wat aandacht en energie aan de toename van de trafiek. Vanaf 1999 is deze opdracht zelfs opgenomen in het beheerscontract tussen de Vlaamse regering en de Dienst voor de Scheepvaart.

Binnen de Raad van Bestuur van de Dienst werd een promotiecommissie opgericht. Deze commissie heeft als opdracht het communicatie- en promotiebeleid van de Dienst te begeleiden. Daarbij wordt vooral gedacht aan maatregelen die de naambekendheid van de Dienst vergroten, en die bijkomende trafiek voor de binnenvaart kunnen verwerven.

De promotiecommissie is als volgt samengesteld:

Voorzitter:

- De heer Herman DESSERS

Leden:

- Mevrouw Marleen EVENEPOEL, mevrouw Martine VAN HEMELRIJK, de heren Joris GEETS, Luc CATTEEUW, Jos HEYNDERICKX, Jos WOESTENBORGHES, Fred DE PAUW, Jean VANDEPUTTE, Jaak TIELENS, Erik PORTUGAELS, Ludo VANMEER en Willy VANDEURZEN (secretaris).

De heren Jaak RUITERS en Octaaf PARMENTIER wonen de vergaderingen van de promotiecommissie bij als waarnemer.

De commissie vergadert maandelijks.

In 2000 werd voor de eerste maal de Prijs van de Dienst voor de Scheepvaart uitgereikt. Deze prijs wordt toegekend aan een bedrijf, een organisatie, een instelling of een persoon die zich op bijzondere wijze verdienstelijk heeft gemaakt voor de bevordering van het vervoer te water. De Promotiecommissie zal jaarlijks een laureaat voor de prijs kiezen. Daarbij kan telkens een andere invalshoek van de binnenvaart aan bod komen. Voor de eerste uitgave werd het criterium gehanteerd van grootste klant van de Dienst gedurende de voorbije tien jaar. (foto 13)

Als laureaat kwam het bedrijf Tessenderlo Chemie uit de bus. Dit bedrijf is gedurende tien opeenvolgende jaren de grootste klant van de Dienst.

Op 30 mei 2000 werd door de heer Herman Dessers, voorzitter van de Promotiecommissie, en door de heer Paul Kumpen, voorzitter van de Raad van Bestuur, de prijs overhandigd aan de heer René Ooms, exploitatiedirecteur van Tessenderlo Chemie.

De Promotiecommissie heeft heel wat aandacht besteed aan de gevolgen van de liberalisering van de markt. Door het wegvallen van de toerbeurt moesten de schippers overschakelen van een beschermde naar een vrije markt. Dit had onder meer een neerwaartse druk op de vrachtprijzen tot gevolg. Door de aanzienlijke stijging van de trafieken herstelden de vrachtprijzen enigszins in de loop van het jaar.

In dit verband besprak de Promotiecommissie een aantal initiatieven om nieuwe trafieken naar de binnenvaart te halen, of om het aandeel van sommige trafieken te vergroten. De commissie ziet heel wat kansen voor het vervoer van afvalstoffen. Het vervoer van ondeelbare stukken zou prioritair via de binnenvaart moeten gebeuren.

De Dienst voor de Scheepvaart werkt aan de ontwikkeling van een internetsite. Deze internetsite richt zich vooral tot de potentiële klanten van de binnenvaart, maar zal ook informatie bieden aan iedereen die interesse heeft voor de binnenvaart. De leden van de Promotiecommissie geven de nodige adviezen voor de ontwikkeling van de site.

Het is de bedoeling dat de internetsite het centrale promotie-instrument wordt van de Dienst. Het wordt alleszins een interactieve site: bezoekers zullen op een eenvoudige manier informatie kunnen opvragen en doorgeven aan de Dienst voor de Scheepvaart.

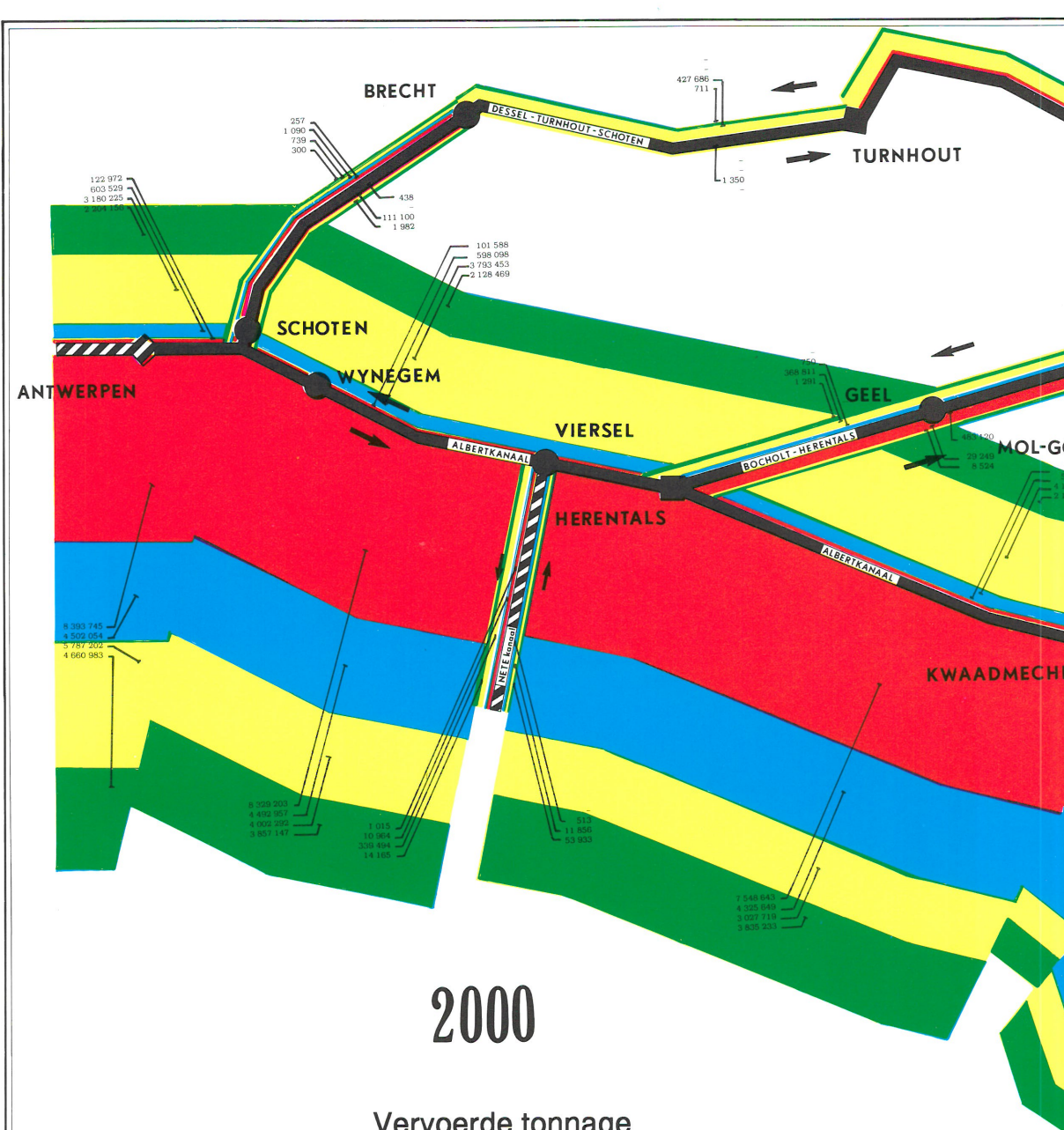


De prijs van de Dienst voor de Scheepvaart

In 2000 werd ook een strooifolder van de Dienst gedrukt op 10.000 exemplaren. De folder wordt vooral gebruikt tijdens tentoonstellingen en bij sluisbezoeken. Het aantal sluisbezoeken gaat in stijgende lijn. Heel wat klassen brengen een bezoek aan de sluisen. In 2000 werden er niet minder dan 1750 leerlingen en leerkrachten genoteerd.

De Dienst krijgt ook heel wat aanvragen om informatie over de waterwegen. Blijkbaar zijn heel wat leerlingen en studenten geïnteresseerd om een studieopdracht over de binnenvaart te maken.

De Dienst voor de Scheepvaart heeft vorig jaar voor de eerste maal deelgenomen aan de Openbedrijvendag. Samen met de v.z.w. Promotie Binnenvaart Vlaanderen werd er in het directiegebouw te Hasselt een uitgebreide tentoonstelling opgezet. Vanuit de kanaalkom werden er geleide boottochten georganiseerd naar de sluis van Hasselt. De deelname was een succes: ongeveer 950 geïnteresseerden brachten een bezoek aan de Dienst.

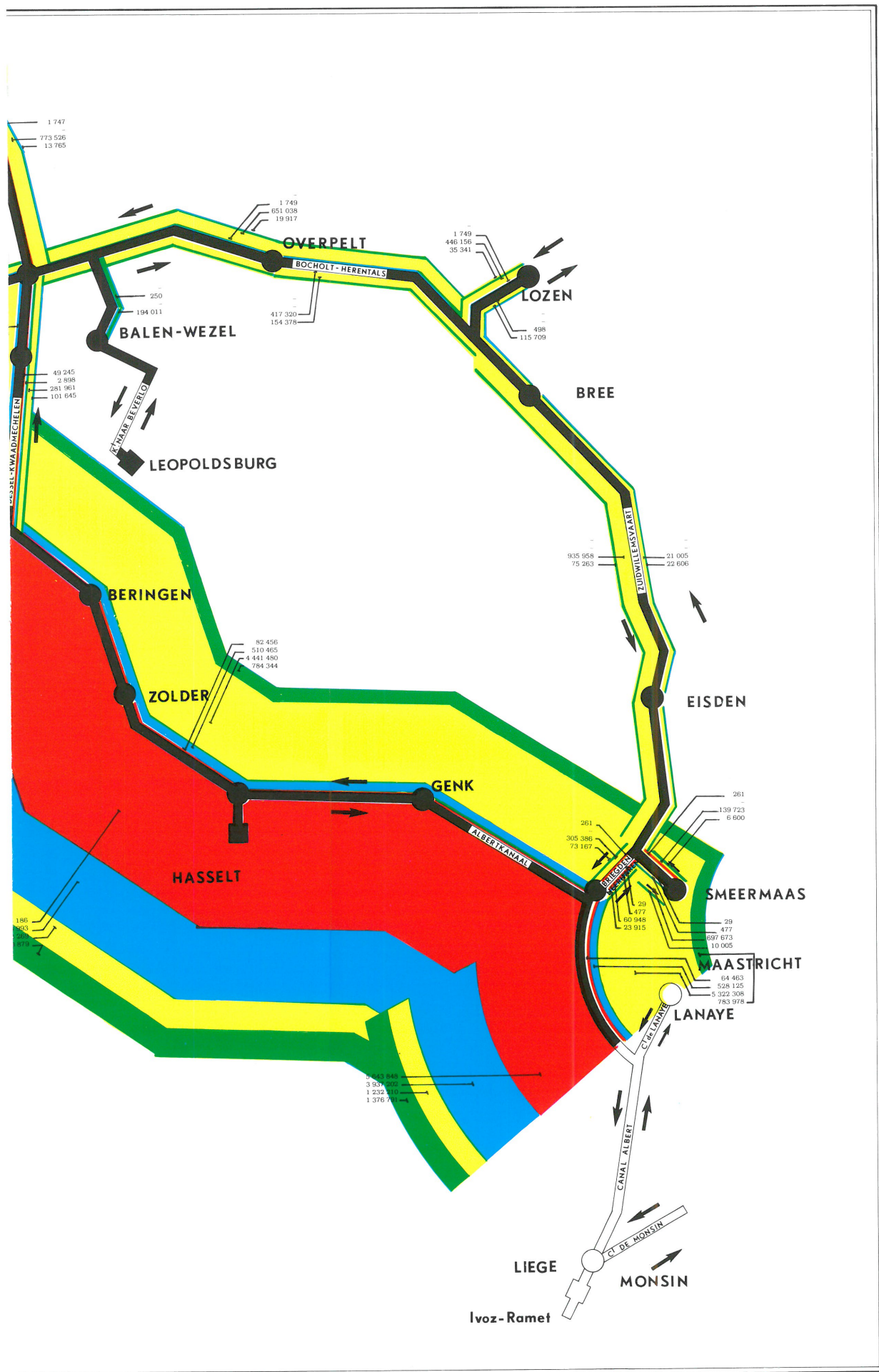


2000

Vervoerde tonnage

VERKLARING

- MINERALE BRANDSTOFFEN
- METAALNIJVERHEID
- BOUWSTOFFEN EN RUWE OF VERWERKTE DELFSTOFFEN
- ALLERHANDE GOEDEREN



Trafiek

Tijdens het afgelopen jaar bereikte de trafiek op de waterwegen van de Dienst voor de Scheepvaart ongekende hoogten in de annalen van onze instelling. Diverse records werden gebroken en scherper gesteld.

Zo werd een volume van 36.040.273 ton goederen overgeslagen, of haast 5 miljoen ton meer dan vorig jaar. Dit betekent een toename met liefst 16,01 %. Gerekend in vervoersprestaties steeg de trafiek zelfs met 20,33 % tot 2.704.221.881 tonkilometer (tkm). Hier werd een winst geboekt van 450 miljoen tonkilometer !

Alhoewel de transportactiviteit op het kanalenet van de Dienst steeds gold als een betrouwbare barometer voor de economische conjunctuur, schiet deze algemene welvaartsevolutie thans sterk tekort om deze uitzonderlijke trafiekevolutie te verklaren. Het gunstige economisch klimaat, dat hoofdzakelijk werd geschraagd door investeringen in de basissectoren, deed de vraag naar bulktransporten weliswaar fors toenemen, maar liet bevrachters en verladere vooral toe positief in te spelen op de gewijzigde marktvoorwaarden voor de binnenvaart en het volun-taristisch beleid van de Vlaamse regering jegens het waterverkeer.

De liberalisering van de binnenvaart, de decimering van de vaartrechten, de betoelaging van de bouw van kaaimuren en de bevordering van de modal shift als alternatief voor het dichtslibbend wegverkeer trokken dan ook massaal bijkomende en nieuwe transporten naar de waterwegen.

Toch wordt reeds over een langere periode een uitgesproken groeitendens in de trafiek op de kanalen van de Dienst waargenomen. Deze groei manifesteerde zich, na een uitzonderlijke aanwinst in 1994, voornamelijk tijdens de jongste drie jaren. In vergelijking met het jaar 1993, waarin de gunstige kentering een aanvang nam, bedraagt de overslagtoename maar liefst 53,1 % in tonnage en zelfs 71,5 % in tonkilometer, zoals blijkt uit onderstaande tabel.

JAAR	TONNAGE (x1.000)	TOENAME tov 1993	TONKILOMETER (x 1.000)	TOENAME tov 1993
1993	23.540	-	1.576.510	-
1994	16.180	11,2 %	1.826.071	15,8 %
1995	26.812	13,9 %	1.881.267	19,3 %
1996	26.637	13,2 %	1.893.933	20,1 %
1997	27.741	17,8 %	1.994.428	26,5 %
1998	28.567	21,1 %	2.075.091	31,6 %
1999	31.066	32,0 %	2.247.290	42,5 %
2000	36.040	53,1 %	2.704.222	71,5 %

Deze groei van de trafiekcijfers wijst op een definitieve trendbreuk ten gunste van het vervoer te water. Dit is slechts gedeeltelijk conjunctureel en sectorieel te verklaren. Met de gevoerde promotieacties voor de binnenvaart worden nieuwe trafieken aangetrokken terwijl andere bedrijven de waterwegen intensiever gaan gebruiken.

Speciale aandacht verdient ook de afwijking van het groeiritme van de trafiek, al naar gelang deze is uitgedrukt in tonnage of tonkilometer. Zij kan worden verklaard door de toename van

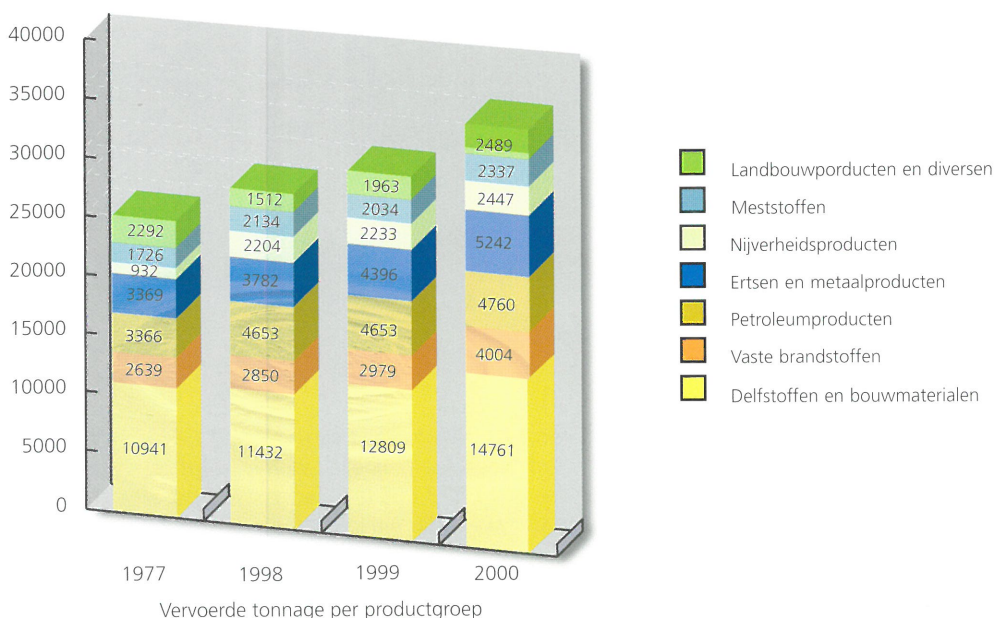
de gemiddeld afgelegde weg per reis (op het net van de Dienst) tot 75 km, terwijl dit in 1993 nog maar 67 km bedroeg. Het groeiend aandeel van het doorgaand verkeer ten nadele van de lossingen en ladingen langs het kanalennet, die niettemin ook toenemen, speelt hierin een belangrijke rol.

Nadat de doorvaart over het Albertkanaal in 1999 reeds met 11,6 % was toegenomen, beliep deze stijging in 2000 25,20 % om het volume van doorvaart in totaal op 14,3 miljoen ton te brengen. Het belangrijkste deel van de trafiekwinst is dan ook in dit verslagjaar te danken aan de doorvoer op het Albertkanaal.

In wat volgt wordt dieper ingegaan op specifieke cijfers en evoluties in de trafiek. Tabel 1, achteraan in dit verslag, geeft een beknopte samenvatting van de statistische gegevens over het jaar 2000 in vergelijking met de jaren 1999, 1998 en 1977.

Sectoriële evolutie

De aangroei van de goederenoverslag in 2000 met 16,01 % of bijna 5 miljoen ton, is de resultante van diverse tendenzen, die duidelijk wordt wanneer de trafiekcijfers worden uitgesplitst naar de verschillende productgroepen, zoals bijgaand diagram aangeeft.



Toenemende overheidsinvesteringen en de uitvoering van belangrijke projecten van gemeentelijke en gewestelijke openbare werken trokken ook in 2000 de trafiek van **bouwmaterialen en delfstoffen** sterk aan. Tijdens het verslagjaar nam deze overslag dan ook toe met niet minder dan 15,2 % of bijna 2 miljoen ton om uiteindelijk 14.760.812 ton te bereiken. Na enkele jaren van voorzichtige groei van ongeveer 2,5 % per jaar, zit de trafiek van bouwmaterialen sinds 1999 in een fors opwaartse trend.

Het aandeel van de groep bouwmaterialen en delfstoffen in de globale overslag van de Dienst bedraagt 41 % van de verscheepte tonnage. Bijna 83 % van deze materialen wordt bovendien geladen of gelost op de oevers van onze waterwegen.

Opmerkelijk is anderzijds dat de rechtstreekse doorvaart tussen Antwerpen en Kanne, wat deze goederen betreft, tijdens het verslagjaar is toegenomen tot 2,7 miljoen ton of 18,3 % van de

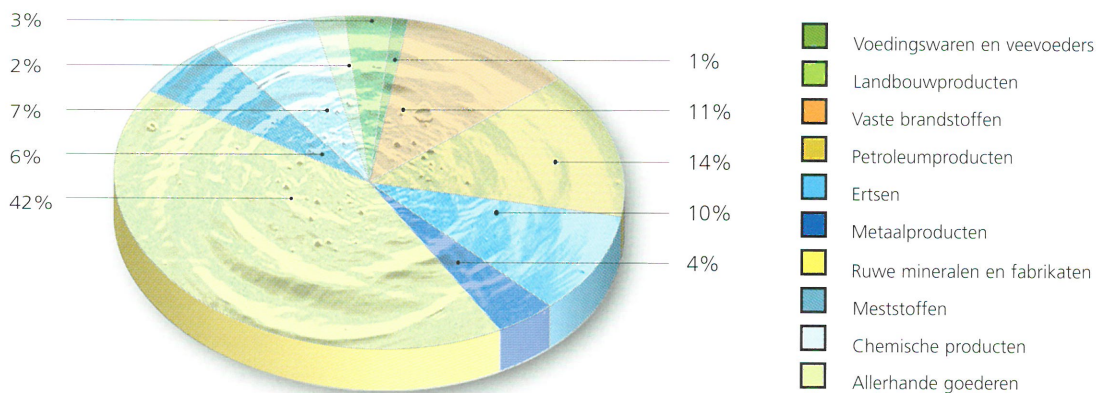
vervoerde tonnage. Ingevolge het grinddecreet gebeurt deze trafiek steeds meer stroomopwaarts vanuit Antwerpen.

Het vervoer van **petroleumproducten** bereikte in het verslagjaar 4.760.405 ton of slechts 107.000 ton meer dan het vorige jaar. Herhaaldelijke prijsstijgingen en het verder interen op de bestaande voorraden stonden een groei van deze trafieken in de weg. Het aandeel van deze producten in de totale overslagcijfers van de Dienst daalde bijgevolg opnieuw tot 13 %.

Het grootste deel van de vloeibare brandstoffen heeft de Luikse regio als bestemming : slechts 26 % wordt gelost bij bedrijven langsheen de beheerde waterwegen.

De transporten van **vaste brandstoffen** kenden sinds het opstarten van nieuwe trafieken naar de elektriciteitscentrales te Mol en Genk een sterke toename, die einde van de jaren negentig enigszins afzwakte. Toch nam de overslag van steenkool in 2000 opnieuw aanzienlijk toe met 34,4 % of 1 miljoen ton, zodat een volume van 4.003.569 ton werd bereikt.

Ongeveer 52 % van de vaste brandstoffen zijn bestemd voor bedrijven langs het kanalenet van de Dienst.



Vervoerde tonnage 2000

De overslag van **ertsen** boekte in 2000 een bescheiden winst van 112.000 ton of 3 %, nadat hierin vorig jaar een belangrijke stijging werd gerealiseerd.. Deze van **metaalproducten** anderzijds verdubbelde bijna tot een totaal volume van 1.573.808 ton. Tijdens de jongste jaren traden evenwel grote schommelingen op in deze trafieken, die tijdens het verslagjaar 4,37 % van de overslag uitmaakten.

Met een overslagvolume van 3.669.039 ton nemen de ertsen 10,2 % van de vervoerde tonnage voor hun rekening. Uitgedrukt in tonkilometer bedraagt dit aandeel zelfs 14,5 %. Haast 93 % van deze grondstoffen passeert het Albertkanaal in rechtstreekse doorvaart naar het Luikse bekken.

De trafiek van **nijverheidsproducten**, die tijdens het laatste decennium vrij stabiel was gebleven, nam in het verslagjaar opnieuw toe met 9,58 % en bereikte daarmee 2.446.861 ton. Sinds 1977 zijn deze transporten evenwel met 162 % gestegen.

De overslag van natuurlijke en verwerkte **meststoffen** kent sinds enkele jaren een fors stijgende trend en beslaat een groeiend aandeel in de totale trafiek op de waterwegen van de Dienst. De vervoerde tonnage liep in 2000 opnieuw op tot 2.336.961 ton, wat een stijging met 300.000 ton of 14,9 % vertegenwoordigt. Tweederden van de overgeslagen meststoffen wordt geladen of gelost langs onze waterwegen.

Landbouwproducten en voedingswaren vertegenwoordigen slechts een relatief klein aandeel in de globale goederenoverslag. Toch kent het vervoer van de eersten een jarenlange stijgende trend en werd in 2000 een recordpeil van ongeveer 1.140.000 ton gerealiseerd : maar liefst 20 % meer dan in 1999. De overslag van voedingswaren en veevoeders, die op langere termijn pleegt te dalen, nam vorig jaar opnieuw toe tot 484.088 ton, wat overeenkomt met een stijging met 9,3 %

Op het Albertkanaal blijft tenslotte het **containervervoer** verder explosief toenemen sinds de oprichting van de terminal te Meerhout in 1996 en de (nog voorzichtige) start van de terminal te Genk. Uitgedrukt in TEU steeg het aantal vervoerde kisten van 53.327 stuks in 1998 tot 80.717 stuks in 1999 en 116.649 stuks in 2000. Een verdubbeling in twee jaren tijd.

Gelijklopend nam ook het aantal scheepsbewegingen met containers toe tot 1.694 schepen. De met geladen containers vervoerde tonnage bedroeg tijdens het verslagjaar 726.133 ton. Dit is 58,5 % meer dan vorig jaar.

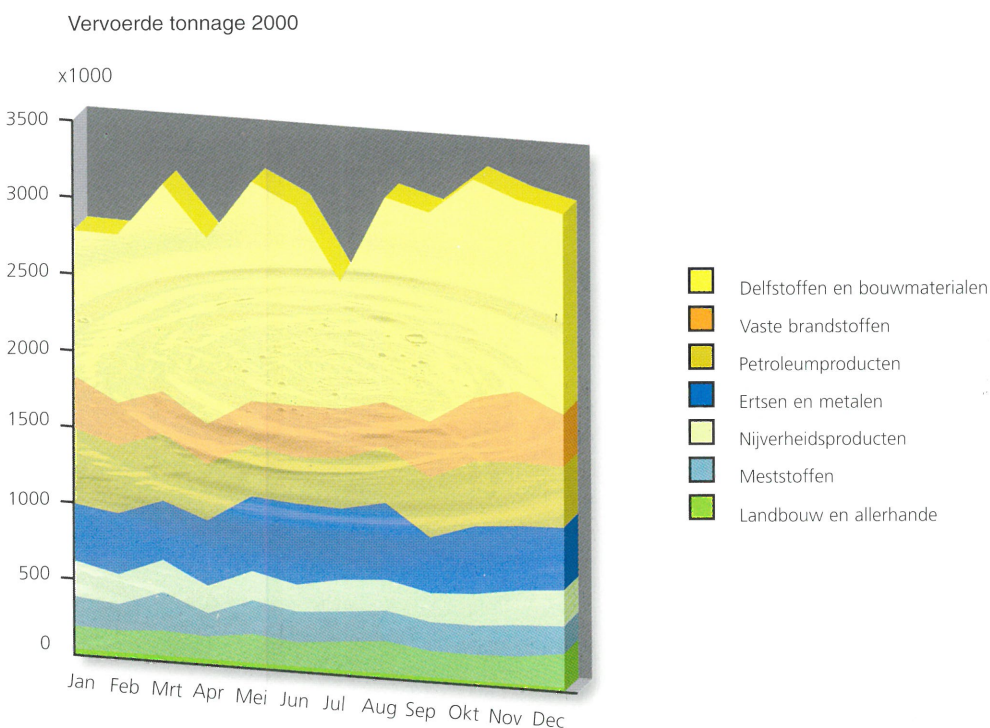
In 2000 werden op de terminal te Meerhout niet minder dan 107.724 TEU behandeld, bestaande uit 51.044 TEU in lossingen en 56.680 TEU in ladingen. Haast 75 % hiervan had de Antwerpse haven als herkomst of bestemming. De relatie van de containerterminal met de haven van Rotterdam nam eveneens toe tot 25.836 behandelde containers tegenover 23.854 eenheden in 1999. De Meerhoutse terminal staat in voor 92 % van de globale containertrafiek op het net van de Dienst.

De terminal van Genk realiseerde in 211 scheepsbewegingen een overslag van 8.033 TEU of 6,9 % van het containergebeuren bij de Dienst.

Jaarevolutie

Het overslagvolume van 36.040.273 ton, dat in 2000 werd gerealiseerd, werd in de loop van het jaar ongelijkmatig opgebouwd. Zoals blijkt uit onderstaande grafiek, werden vooral tijdens het laatste kwartaal hoge omzetcijfers geboekt, met een trafiek van gemiddeld meer dan 3,2 miljoen ton per maand.

Toch werden vooral tijdens de eerste twee maanden van het jaar zeer hoge groeicijfers in de trafiek waargenomen. In vergelijking met 1999 bedroeg de overslagwinst toen zelfs 27,4 % in tonnage en 30 % in tonkilometer. Deze groei werd opgetekend bij alle productgroepen, behalve bij ertsen, die vorig jaar reeds sterk gestegen waren. Alhoewel de bouwmaterialen in deze



maanden relatief zwak scoorden tegenover de rest van het jaar, werd hier dank zij de zachte winter toch een winst geboekt van 700.000 ton.

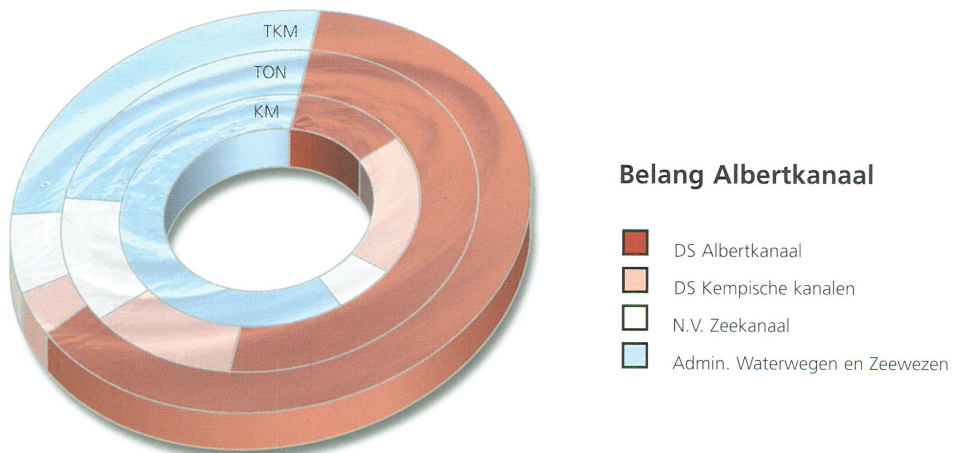
In de maand maart werd vervolgens een eerste absoluut trafiekrecord gevestigd, met meer dan 227 miljoen tonkilometer en 3,1 miljoen ton vervoerde goederen. In deze periode nam de overslag van bouwmaterialen fors toe, terwijl ook de meststoffen goed scoorden.

Na een beperkte algemene terugval in april, waarin toch nog een trafiektoename met 6,5 % tegenover vorig jaar werd vastgesteld, werd in mei het maandrecord opnieuw scherper gesteld met haast 3,2 miljoen ton vervoerde goederen en 233,5 miljoen tonkilometer vervoersprestaties.

De traditionele inzinking in de trafiek tijdens het (bouw-)verlof bleef dit jaar beperkt tot een omzetvermindering met circa 500.000 ton, waarvan 460.000 ton of éénderde in de productgroep bouwmaterialen en delfstoffen. Na de verlofperiode herstelden deze transporten volledig en bereikten in oktober zelfs een peil van meer dan 1,4 miljoen ton. Mede dank zij de goede vervoersprestaties inzake vaste en vloeibare brandstoffen en metaalproducten werd in deze maand nogmaals een absoluut trafiekrecord gevestigd met meer dan 3,3 miljoen ton en 250 miljoen tonkilometer.

Albertkanaal

De cartogram in het midden van dit verslag geeft grafisch weer hoe de vervoersintensiteit zich in 2000 verdeelde over de verschillende waterwegen van de Dienst voor de Scheepvaart. Het grote verschil tussen het Albertkanaal en de Kempense kanalen valt onmiddellijk op. Behoudens het kanaal Bocholt-Herentals en de Zuid-Willemsvaart zijn de Kempense kanalen nog weinig bevaren met geladen vrachtschepen. Toch houdt het transportvolume er de jongste jaren relatief goed stand en werd er zelfs een substantiële overslagtoename vastgesteld op het kanaal Dessel-Kwaadmechelen (+230.000 ton of 18,4 %) en het kanaal naar Beverlo (+8,4 %). Ook op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten ontwikkelden zich nieuwe transporten van bouwmaterialen. Tabel 2, achteraan in dit verslag, geeft hierover meer gedetailleerde informatie.



De vervoersprestaties op het Albertkanaal, dat ontegensprekelijk de slagader van het waterwegennet vormt, beliepen in het verslagjaar 35,1 miljoen ton of 18,2 % meer dan vorig jaar. Dit komt overeen met 97,4 % van de totale verwezenlijkte tonnage. De trafiek bereikte op het Albertkanaal 2.555,8 miljoen tonkilometer (dit is 21,7 % meer dan in 1999) of 94,5 % van de globale overslag.

Terwijl op de Kempense kanalen vooral transporten van bouwmaterialen en delfstoffen plaatshebben, en in mindere mate ook van vaste brandstoffen en nijverheidproducten, is de goe-

derenoverslag op het Albertkanaal meer heterogeen samengesteld.

Uit de cartogram blijkt verder hoe de densiteit afneemt in opwaartse richting. Aan het Antwerpse Straatsburgdok passeerde in 2000 meer dan 29,5 miljoen ton ; in Kanne is dit volume al afgenomen tot 18,9 miljoen ton. Naast het belang van de loutere doorvaart is hieruit tevens de invloed af te leiden van de ladingen en lossingen bij de aangrenzende bedrijven.

In samenwerking met de Waalse collega's werd berekend dat de vervoerde tonnage voor het ganse Albertkanaal tussen Antwerpen en Luik vermeerderde met 11,9 % tot 43,4 miljoen ton. Dit overslagvolume vormt voor het Albertkanaal een absoluut record dat dit van 1969 (39,8 miljoen ton) sterk overtreft.

Zoals in 1999 ging de trafiekstijging op het Albertkanaal weer gepaard met een belangrijke toename (+29,8 %) van het volume aan ladingen langs deze waterweg. Voor de lossingen werd daarenboven andermaal een nieuw record gevestigd: ze beliepen in 2000 18,6 miljoen ton of 42,9 % van de totale overslag. De procentuele aangroei van de lossingen bereikte 18,7 %.

De grote economische betekenis van het Albertkanaal als slagader in het Vlaamse waterwegen-net wordt op basis van deze gegevens opnieuw bevestigd. Hoewel dit kanaal slechts 10,3 % uitmaakt van de totale lengte van de waterwegen in Vlaanderen, wordt op het Albertkanaal ongeveer 63 % van de gewestelijke binnenvaarttrafiek in tonkilometer gerealiseerd. Het aandeel in de vervoerde tonnage bedraagt circa 50 %.

Nationale en internationale trafiek

Op de oevers van het kanalenet van de Dienst voor de Scheepvaart werden in 2000 meer dan 21,7 miljoen ton goederen geladen of gelost. Dit komt overeen met een toename met 2,2 miljoen ton of 11,3 %. Over de afgelopen jaren wordt een volgehouden stijging van dit volume vastgesteld, maar de groeitrend ligt stelselmatig lager dan de toename van de totale tonnage der vervoerde goederen. Dit betekent dat de gunstige evolutie van de vervoersprestaties voorak gedragen wordt door de aangroei van de doorvaart. De behandeling van goederen op de kanaaloevers beslaat thans nog 60,2 % van de verwezenlijkte trafiek, tegenover 62,9 % in 1999. De zuivere doorvoer in transit naar de rest van het binnenland of naar het buitenland beslaat bijgevolg 39,8 % van de vervoerde tonnage. Dit aandeel kent een stijgende lijn.

De trafiek kan naar herkomst en bestemming als volgt worden opgesplitst :
(x 1.000 ton)

	1977	1998	1999	2000
Nationale trafiek	8.876	6.237	6.971	7.983
Uitvoer	4.519	4.464	4.629	4.900
Invoer	11.095	17.364	18.870	22.026
Doorvoer	775	502	596	1.131
Totaal	25.265	28.567	31.066	36.040

De binnenlandse trafieken, die tot voor enkele jaren een dalende tendens vertoonden, blijken de jongste jaren duidelijk te hernemen. In 2000 namen ze zelfs toe met 1 miljoen ton of 14,5 %. Met haast 8 miljoen ton vertegenwoordigen ze echter slechts 22 % van de vervoerde tonnage.

Het transitverkeer, goed voor amper 3,1 % van de overslag, nam in het verleden systematisch af, maar herpakte in 1999 met een toename met 18,7 %. In 2000 beliep deze aangroei zelfs 90 %, voornamelijk ingevolge het stijgend transitverkeer met Nederland en Frankrijk als herkomst

of bestemming.

Anderzijds kent de invoer sinds jaren een gunstige ontwikkeling en nam in 2000 opnieuw sterk toe met 3,2 miljoen ton of 16,7 %. Hiermee houdt de invoer gelijke tred met de globale trafiekevolutie. Uit tabel 6 achteraan in dit verslag blijkt dat deze stijging hoofdzakelijk gerealiseerd werd door een hoger invoervolume vanuit de Belgische en buitenlandse zeehavens .

De licht stijgende trend, die inzake de uitvoer van goederen via onze kanalen wordt vastgesteld, is in 2000 bevestigd. In het verslagjaar werd hiervoor een toename met 5,8 % genoteerd. De export verloopt voornamelijk via de Belgische zeehavens en continentaal naar Nederland en Frankrijk.

De vloot

Op de waterwegen van de Dienst werden tijdens het verslagjaar 35.012 geladen schepen waargenomen : een lichte daling ten opzichte van vorig jaar. Dit betekent dat de trend van afname van het aantal transporten ook dit jaar wordt bevestigd. De aangroei van de goederenoverslag werd bijgevolg gerealiseerd door een toenemende inzet van grote schepen en een stijging van de gemiddelde lading per transport tot 1.029,4 ton.

Het aantal schepen zonder lading nam het afgelopen jaar toe met 1.027 tot 29.250 eenheden. Het hoge aantal ledige schepen wijst erop dat relatief weinig schippers een rendementsverbetering kunnen realiseren door het aannemen van een terugvracht. De verhouding tussen ledige en geladen schepen, die hiervoor een goede waardemeter is, is gestegen tot 83,5 % .

De aangroei van de trafiek ging in 2000 andermaal samen met een toename van het markt-aandeel van **grote schepen** met een laadvermogen van meer dan 800 ton. Hun aantal steeg met 21,6 % tot 20.684 eenheden, terwijl de gezamenlijk vervoerde tonnage met 5.548.767 ton of 23,1 % toenam tot 29,6 miljoen ton. Gelet op de globale aangroei van de trafiek, mag geconcludeerd worden dat deze volledig voor rekening komt van de grotere vaartuigen. De schepen van deze klasse realiseerden tijdens het verslagjaar 82 % van de verscheepte tonnage. De gemiddelde lading van deze boten lag met 1.430 ton in 2000 ietwat hoger dan in 1999. Grote schepen werden vooral ingezet voor het vervoer van bouwmaterialen, vaste en vloeibare brandstoffen, ertsen en meststoffen.

Zoals in de vorige jaren kende de goederenoverslag met **duwvaart** ook in het verslagjaar opnieuw een belangrijke toename. Tegenover 1999 steeg de vervoerde tonnage hier met 2.445.000 ton of liefst 25,8 % tot 11,9 miljoen ton, wat neerkomt op 33 % van de totale trafiek. Uitgedrukt in tonkilometer beslaat het aandeel van de duwvaart in de globale overslag bijna 40 %.

Het aantal duweenheden nam in 2000 toe tot 4.911 tegenover 4.109 konvooien in 1999. Hun gemiddelde lading, die vooral bestond uit ertsen, bouwmaterialen, vaste brandstoffen en meststoffen, is na enkele jaren van daling opnieuw gestegen tot 2.426 ton.

Duwvaart wordt vooral ingezet op langere trajecten. De gemiddelde reisafstand op het kanalen-net van de Dienst bedraagt hier immers 90,5 km, terwijl dit voor de globale overslag (alle scheepstypes samen) gemiddeld slechts 75 km bedraagt.

Op de waterwegen van de Dienst werden in 2000 562 **kustschepen** genoteerd, of 5 minder dan tijdens het vorige jaar. De door kustvaarders vervoerde tonnage liep in het verslagjaar op tot 772.410 ton of 26.000 ton meer dan vorig jaar. Hun gemiddelde lading steeg tot 1.374 ton.

De kustschepen worden hoofdzakelijk geladen of gelost op het Waalse gedeelte van het Albertkanaal (48 %) en in tweede instantie op het net van de Dienst voor de Scheepvaart (47 %). Het saldo heeft de Maas of het buitenland als herkomst of bestemming. Tijdens het verslagjaar werden voornamelijk coasters genoteerd uit Groot-Brittannië en Ierland, Spanje en Noorwegen.

Jaarrekening

Verslag van de Revisor over de jaarrekening afgesloten op 31 december 2000

Overeenkomstig de wettelijke bepalingen en in toepassing van het Ministerieel Besluit van 12 december 1979, waarbij wij aangesteld werden als revisor bij de Dienst voor de Scheepvaart, brengen wij hierbij verslag uit over onze controleopdracht tijdens het jaar 2000.

Wij hebben de controle uitgevoerd van de jaarrekening opgesteld door de verantwoordelijke van de Dienst, over het boekjaar afgesloten op 31 december 2000, met een balanstotaal van 1.125.700.382 BEF en waarvan de resultatenrekening afsluit met een te bestemmen resultaat van 27.432.321 BEF.

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

De administratieve organisatie werd tevens geëvalueerd, waarbij werd vastgesteld dat deze voldoende gestructureerd is aan de aard en de omvang van de instelling, waardoor een correcte boekhoudkundige administratie verzekerd is. Wij hebben op basis van steekproeven de verantwoording onderzocht van de bedragen opgenomen in de jaarrekening. Wij hebben de waarderingsregels, de betekenisvolle boekhoudkundige ramingen die de instelling maakte en de voorstelling van de jaarrekening in haar geheel beoordeeld. De verantwoordelijken van de instelling hebben onze vragen naar opheldering of inlichtingen duidelijk beantwoord.

Wij zijn van mening dat deze werkzaamheden een redelijke basis vormen voor het uitbrengen van ons oordeel.

Naar ons oordeel, rekeninghoudend met de toepasselijke wettelijke voorschriften, geeft de jaarrekening afgesloten op 31 december 2000 een getrouw beeld van het vermogen, van de financiële toestand en van de resultaten van de instelling.

Hasselt, 23 februari 2001

Embrechts Frank
Bedrijfsrevisor

BALANS OP

ACTIVA	2000	1999
I Oprichtingskosten	-	-
II Immateriële vaste activa	2.673.502	2.339.948
software	-898.656	-104.200
	1.774.846	2.235.748
III Materiële vaste activa		
Terreinen en gebouwen	18.441.763	17.702.982
	-13.762.959	-13.416.560
	4.678.804	4.286.422
Werken van burgerlijke bouwkunde	76.081.585	51.020.405
	-13.248.061	-9.886.208
	62.833.524	41.134.197
Installaties, machines en uitrusting voor exploitatie	62.610.583	59.734.904
	-40.700.470	-38.097.935
	21.910.113	21.636.969
Meubilair en materiaal	188.925.910	177.155.934
	-122.335.361	-111.407.914
	66.590.549	65.748.020
Werken van burgerlijke bouwkunde in aanbouw	632.587.378	258.541.257
IV Financiële vaste activa	-	-
Vorderingen en borgtochten in contanten		
V Vorderingen op meer dan een jaar	-	-
VI Voorraden		
Handelsgoederen	40.024.172	37.552.399
VII Vorderingen op ten hoogste één jaar		
Handelsvorderingen op ten hoogste een jaar	35.054.584	120.399.553
Overige vorderingen	135.564.410	241.557.156
VIII Geldbeleggingen		
IX Liquide middelen		
Kassagelden	84.692	280.343
Rekening ASLK	1.573	363
Rekening KBC	87.405.303	71.283.969
X Overlopende rekeningen		
Verkregen opbrengsten	11.848.885	9.877.402
Over te dragen kosten	228.006	3.001.583
TOTAAL	1.100.586.839	877.535.381
XI Orderekeningen		
Sociale Dienst	2.078.480	1.522.835
Uit te voeren patrimoniuminvesteringen	788.059	25.849.239
Waarborgbrieven	14.262.000	15.762.000
Verplichting tot aankoop bij leveranciers	7.203.386	-
Btw-verplichting op aankoop bij leveranciers	781.618	-
TOTAAL inclusief ordetekeningen	1.125.700.382	920.669.455

31 DECEMBER 2000

PASSIVA	2000	1999
I Kapitaal	-	-
II Uitgiftepremies	-	-
III Herwaarderingsmeerwaarden	-	-
IV Reserves		
Niet beschikbare reserves	60.593.285	60.593.285
Beschikbare reserves voor bedrijfsfonds	35.000.000	35.000.000
V Overgedragen netto resultaat		
Overgedragen verlies	11.023.449	38.455.770
VI Dotaties, subsidies, toelagen en soortgelijke		
Kapitaalsubsidies moderniseringswerken	309.144.279	140.543.394
Kapitaalsubsidies kaaimuren	254.417.455	118.486.711
Kapitaalsubsidies Interreg-projecten	66.983.992	-
Patrimoniale goederen	94.847.451	93.751.342
Patrimoniale investeringen	18.467.192	19.704.233
Subsidie voor andere patrimoniale investeringen	45.154.391	47.279.203
Subsidie voor bijzonder meubilair en kantoormachines	106.861	155.817
VII Voorzieningen en uitgestelde belastingen		
Voorzieningen voor pensioenen en soortgelijke verplichtingen		25.734.000
Globale te voorziene waardeverminderingen handelsvorderingen	38.805.900	32.053.138
VIII Schulden op meer dan een jaar		
Ontvangen vooruitbetalingen	52.787.580	52.787.850
IX Schulden op ten hoogste één jaar		
Handelsschulden op ten hoogste een jaar	72.782.376	101.416.377
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	50.065.376	46.935.163
Ontvangen schulden	841.256	764.907
Rekeningen K.B.C. type uitgave	8.877.345	139.520.921
X Overlopende rekeningen		
Over te dragen opbrengsten	796.253	154.391
Toe te rekenen kosten	1.939.296	1.110.689
TOTAAL	1.100.586.839	877.535.381
XI Orderekeningen		
Sociale Dienst	2.078.480	1.522.835
Uit te voeren patrimoniuminvesteringen	788.059	25.849.239
Waarborgbrieven	14.262.000	15.762.000
Verplichting tot aankoop bij leveranciers	7.985.004	-
TOTAAL inclusief orderekeningen	1.125.700.382	920.669.455



RESULTATENREKENING

	2000	1999
I.1 Operationele opbrengsten	969.921.726	894.894.388
Lopende opbrengsten	297.352.720	499.258.786
Inkomens- en kapitaaloverdrachten	552.569.838	295.543.775
Andere operationele opbrengsten	119.999.168	100.091.827
I.2 Operationele kosten	-987.152.860	-924.128.560
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	-22.974.872	-23.506.086
Diensten en diverse goederen	-124.925.909	-113.215.784
Personeelskosten	-812.253.858	-675.552.060
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, immateriële en materiële vaste activa	-25.095.774	-20.067.370
Voorzieningen (toevoegingen, bestedingen, terugnemingen)	6.346.348	-18.666.896
Inkomensoverdrachten	-6.411.643	-2.870.062
Andere operationele kosten	-1.837.152	-70.250.302
I OPERATIONEEL RESULTAAT	- 17.231.134	- 29.234.172

	2000	1999
II.1 Financiële opbrengsten	32.483.851	29.816.950
Opbrengsten uit vlottende activa	6.660.225	9.656.201
Gerealiseerde wisselopbrengsten	-	426
Aangerekende verwijktinteressen	-	-
Andere financiële opbrengsten	25.823.626	20.160.323
Financiële kosten	-152.207	-119.796
Kosten van schulden		
Discontokost op vorderingen	-55	
Gerealiseerde wisselverliezen	-1.535	
Bankkosten	-150.617	-108.770
Verwijktinteressen	-	
Diverse financiële kosten	-	-11.026
FINANCIEEL RESULTAAT	32.331.644	29.697.154

	2000	1999
III.1 Uitzonderlijke opbrengsten	12.842.764	4.029.435
Terugneming van afschrijvingen en waardeverminderingen	12.634.890	3.546.272
Andere uitzonderlijke opbrengsten	207.874	483.163
Uitzonderlijke kosten	-510.953	-445.276
Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten	-149.088	-6.785
Andere uitzonderlijke kosten	-361.865	-438.491
Uitzonderlijke kosten		
UITZONDERLIJK RESULTAAT	12.331.811	3.584.159

NETTO RESULTAAT VAN HET JAAR (voor belastingen)	27.432.321	4.047.141
NETTO RESULTAAT VAN HET JAAR (na belastingen)	27.432.321	4.047.141

TE BESTEMMEN NETTO RESULTAAT VAN HET BOEKJAAR	27.432.321	4.047.141
Overgedragen verlies van vorige boekjaren	-38.455.770	-42.502.911
Te verwerken verliessaldo	-11.023.449	-38.455.770

Overdracht naar het boekjaar 2001: -11.023.449		
Betoelaging: Om te voorzien in de ontoereikendheid van de eigen bedrijfsontvangsten en ter financiering van de aankoop van nieuwe patrimoniale goederen, ontving de Dienst voor de Scheepvaart volgende toelagen lastens de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap.		
	2000	1999
Aanvulling eigen bedrijfsontvangsten	552.569.838	295.543.775
Nieuwe patrimoniale goederen	22.930.162	45.456.225
Totaal	575.500.000	341.000.000

Statistisch gedeelte

Tabel 1: Samenvatting van de bijzonderste statistische gegevens

Rubrieken	1977	1998	1999	2000	Pc verhoging of verhoging van 2000 tov 1999
Tonkilometer	1.688.052.891	2.075.091.004	2.247.289.971	2.704.221.881	+20,3
Vervoerde tonnage	25.265.370	28.566.977	31.066.431	36.040.273	+16,0
Ladingen	7.268.840	4.232.305	4.668.033	5.075.415	+8,7
Lossingen	11.268.329	13.812.413	14.882.898	16.634.123	+11,8
Inwendig vervoer binnen de grenzen van het net (goederen geladen en gelost binnen het net)	535.617	281.984	523.738	664.247	+26,8
Doorvaart over het Albertkanaal van eind tot eind	6.066.648	10.262.922	11.454.264	14.340.792	+25,2
Trafiek waargenomen aan de in- en uitgangspunten					
a) Kanne	10.679.599	14.267.782	15.661.201	18.895.409	+20,6
b) Smeermaas (grens)	1.165.300	589.647	626.056	854.768	+36,5
c) Lozen (grens)	1.211.954	640.406	701.515	599.453	-14,6
d) Straatsburgdok Antwerpen	17.886.148	23.097.571	25.155.618	29.459.555	+17,1
Aantal geladen schepen	46.504	30.889	35.131	35.012	-0,3
Aantal ledige schepen	37.828	27.367	28.213	29.250	+3,7
Aantal schepen op het net geladen	13.664	6.719	7.008	7.463	+6,5
Aantal schepen op het net gelost	20.480	16.345	18.600	18.189	-2,2
<u>Gebruik van grote schepen: (+800 ton)</u>					
Tonkilometer (1)	902.805.277	1.599.127.702	1.779.283.435	2.291.312.282	+28,8
Vervoerde tonnage (2)	13.058.044	21.403.433	24.027.513	29.576.280	+23,1
Aantal geladen grote schepen (3)	11.521	15.325	17.009	20.684	+21,6
Gemid. tonnage per groot schip	1.151	1.397	1.413	1.430	+1,2
Trafiek tussen de waterwegen toegankelijk voor grote schepen	17.790,4	23 23.979.599	26.680.024		
<u>Gebruik der duweenheden</u>					
Tonkilometer (1)	207.131.300	730.299.579	847.521.401	1.078.387.132	+27,2
Vervoerde tonnage (2)	3.261.284	8.189.732	9.468.445	11.912.887	+25,8
Aantal duweenheden	2.240	3.425	4.109	4.911	+19,5
Gemiddelde tonnage per duweenheid	1.456	2.391	2.304	2.426	+5,3
<u>Zeevaartverkeer met kustvaarders</u>					
Vervoerde tonnage (2)	146.967	783.432	746.421	772.410	+3,5
Aantal kustvaarders (3)	237	578	567	562	-0,9

(1) begrepen in de totale tonkilometer

(2) begrepen in de totale vervoerde tonnage

(3) begrepen in het aantal geladen schepen

Tabel 2: Trafiek per waterweg

Waterwegen	1977	1998	1999	2000
<u>A. In tonkilometer</u>				
Albertkanaal	1.447.154.245	1.924.079.152	2.098.956.202	2.555.777.99
Kanaal van Briegden naar Neerharen	9.224.602	4.100.662	3.770.221	2.643.069
Zuid-Willemsvaart	49.737.791	35.710.391	35.203.246	34.129.052
Kanaal van Bocholt naar Herentals	125.317.350	70.289.804	62.851.385	61.666.091
Kanaal naar Beverlo	3.148.194	1.081.169	1.142.414	894.960
Kanaal van Dessel naar Kwaadmechelen	2.488.898	12.733.986	17.219.420	20.395.574
Kanaal van Dessel naar Schoten over Turnhout				
- sectie Dessel - Turnhout	29.368.334	18.691.448	19.274.060	18.942.916
- sectie Turnhout-Schoten	21.622.477	8.404.392	8.873.023	9.772.228
TOTAAL	1.688.052.891	2.075.091.004	2.247.289.971	2.704.221.881
<u>B. In tonnage</u>				
Albertkanaal	23.393.863	27.296.423	29.711.168	35.116.280
Kanaal van Briegden naar Neerharen	1.849.644	1.259.016	1.238.617	1.197.471
Zuid-Willemsvaart	3.933.118	2.054.577	2.133.108	2.023.905
Kanaal van Bocholt naar Herentals	4.733.532	3.139.742	2.987.440	3.084.255
Kanaal naar Beverlo	480.888	174.986	179.078	194.261
Kanaal van Dessel naar Kwaadmechelen	402.940	845.024	1.128.747	1.355.637
Kanaal van Dessel naar Schoten over Turnhout				
- sectie Dessel - Turnhout	1.201.042	787.721	820.995	794.538
- sectie Turnhout-Schoten	1.162.554	534.928	541.621	561.627
TOTAAL	25.265.370	28.566.977	31.066.431	36.040.273

47

Tabel 3: Gerealiseerde tonkilometer per groep van goederen

Aanduiding van de goederen	TONKILOMETER						Totale tonkilometer	% tov de totale tonkilometer
	Albertkanaal			Andere waterwegen				
	Opvaart	Afvaart	Totaal	Opvaart	Afvaart	Totaal		
0. Landbouwproducten	37.986.343	12.813.115	50.799.458	4.696.245	1.673.780	6.370.025	57.169.483	2,11
1. Voedsel- en veevoeders	10.577.865	2.201.995	12.779.860	181.281	99.135	280.416	13.060.276	0,48
2. Vaste brandstoffen	343.738.816	6.642.829	350.381.645	11.340.148	157.490	11.497.638	361.879.283	13,38
3. Petroleumproducten	455.181.209	3.127.973	458.309.182	218.069	33.612	251.681	458.560.863	16,96
4. Ertsen	379.559.171	12.534.750	392.093.921	23.287	23.287	392.117.208	133.826.440	14,50
5. Metaalproducten	84.488.695	48.177.850	132.666.545	961.770	198.125	1.159.895	133.826.440	4,95
6. Delfstoffen en bouwmaterialen	284.596.740	491.512.863	776.109.603	43.696.207	75.648.008	119.344.215	895.453.818	33,11
7. Meststoffen	112.729.895	64.654.217	177.384.112	72.426	256.605	329.031	177.713.143	6,57
8. Nijverheidsproducten	109.618.840	49.868.658	159.487.498	5.577.598	3.543.857	9.121.455	168.608.953	6,24
9. Allerhande goederen	16.741.776	29.024.391	45.766.167	25.039	41.208	66.247	45.832.414	1,69
TOTALEN	1.835.219.350	720.558.641	2.555.777.991	66.768.783	81.675.107	148.443.890	2.704.221.881	100,00

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

Aanduiding der goederen	Kanne - Antwerpen			Antwerpen - Kanne		
	2000		1999	2000		1999
	tonnage	%	tonnage	tonnage	%	tonnage
0. Landbouwproducten	79.924	2,80	58.225	178.557	1,56	109.531
1. Voedingswaren en veevoeders	13.180	0,46	15.108	33.833	0,29	14.432
2. Vaste brandstoffen	34.576	1,21	18.702	1.906.426	16,60	1.400.293
3. Petroleumproducten	13.144	0,46	22.688	3.525.002	30,70	3.111.388
4. Ertsen	75.038	2,62	34.352	3.347.849	29,16	3.295.146
5. Metaalproducten	418.131	14,63	372.346	496.935	4,33	156.479
6. Delfstoffen en bouwmaterialen	1.654.972	57,90	1.079.278	1.043.148	9,08	530.078
7. Meststoffen	277.438	9,70	79.458	611.211	5,32	564.416
8. Nijverheidsproducten	282.019	9,87	258.073	336.259	2,93	322.607
9. Allerhande goederen	10.031	0,35	5.383	3.209	0,03	6.281
TOTALEN	2.858.363	100,00	1.943.613	11.482.429	100,00	9.510.651

(1) goederen die op het Albertkanaal over gans zijn lengte werden vervoerd, zonder er geladen of gelost te zijn.

Tabel 5: Vervoerde, geloste en geladen tonnage per productgroep

GROEPEN	Vervoerde tonnage	Geladen tonnage		Geloste tonnage	
		Opvaart	Afvaart	Opvaart	Afvaart
0. Landbouwproducten	1.139.819	1.033	31.294	616.914	104.579
1. Voedingswaren en veevoeders	484.088	-	75.116	326.727	21.881
2. Vaste brandstoffen	4.003.569	225.028	42.366	1.753.196	56.219
3. Petroleumproducten	4.760.405	8.389	21.938	1.168.968	10.173
4. Ertsen	3.669.039	70.042	71.545	82.120	15.505
5. Metaalproducten	1.573.308	23.873	31.074	554.378	23.528
6. Delfstoffen en bouwmaterialen	14.760.812	1.165.576	1.697.592	5.112.073	4.321.811
7. Meststoffen	2.336.961	15.349	547.341	829.606	48.676
8. Nijverheidsproducten	2.446.861	214.754	297.904	1.173.693	99.691
9. Allerhande goederen	865.411	6.400	528.801	313.439	946
TOTALEN	36.040.273	1.730.444	3.344.971	11.931.114	4.703.009
Ter herinnering 2000	31.066.431	1.793.402	2.874.631	10.247.035	4.635.863

Tabel 6: Binnenlandse, continentale en zeetrafiiek

	1977	1998	1999	2000
A. Continentale trafiek				
I. Binnenlandse trafiek	8.875.682	6.236.675	6.970.882	7.983.032
II. Uitvoer naar Frankrijk	457.063	613.907	547.858	542.933
Nederland	1.162.654	882.919	981.554	1.131.659
Duitsland	362.859	281.023	275.951	262.742
Andere	100.214	160.594	166.593	109.950
TOTAAL II	2.082.790	1.938.443	1.971.946	2.047.284
III. Invoer uit Frankrijk	473.876	551.822	574.432	601.935
Nederland	5.344.240	7.610.510	8.041.114	6.924.114
Duitsland	674.042	1.722.816	1.774.709	2.081.242
Andere	43.398	18.851	28.612	36.566
TOTAAL III	6.535.556	9.903.999	10.481.867	9.643.857
IV. Doorvoer Frankrijk - Nederland	46.814	98.784	129.717	176.563
Nederland - Frankrijk	80.494	21.866	33.062	52.269
Andere	3.770	68.352	97.739	81.221
TOTAAL IV	131.078	189.002	260.518	310.053
TOTAAL CONTINENTALE TRAFIEK	17.625.106	18.268.119	19.622.213	19.984.226
B. Zeetrafiiek				
I. Uitvoer naar Belgische zeehavens	2.281.677	1.921.619	2.058.866	2.122.545
buitenlandse zeehavens	154.420	603.824	598.679	729.958
TOTAAL I	2.436.097	2.525.443	2.657.545	2.852.503
II. Invoer uit Belgische zeehavens	3.687.968	4.031.164	4.752.066	6.098.678
buitenlandse zeehavens	871.553	3.428.767	3.699.278	6.283.901
TOTAAL II	4.559.521	7.459.931	8.451.344	12.382.579
III. Doorvoer naar NL via Belgische zeehavens	258.943	251.219	254.622	246.261
vanuit NL via Belgische zeehavens	258.870	31.815	42.103	125.400
andere	126.833	30.450	38.604	449.304
TOTAAL III	644.646	313.484	335.329	820.965
TOTALE ZEETRAFIEK	7.640.264	10.298.858	11.444.218	16.056.047
TOTAAL VERVOERDE TONNAGE (A + B)	25.265.370	28.566.977	31.066.431	36.040.273





Inhoudsopgave

Voorwoord	3-4
Raad van Bestuur	5-6
Directie	6
Opdracht	7
Personeel	7-9
Beheersovereenkomst	9-12
Infrastructuurwerken	12-21
Modernisering Albertkanaal: stand van zaken	
Bouw van kaaimuren	
Herbouw van bruggen	
Investerings in waterbeheersing	
Investerings in hernieuwbare energie	
Investerings in recreatieve infrastructuur	
Buitengewone onderhoudswerken	
Bruggenonderzoek	
Recreatie	22-25
Interregprojecten rond watertoerisme	
Pleziervaart	
Exploitatie	25-27
Watergebonden bedrijventerreinen	
Containerterminals	
Promotie	28-31
Trafiek	32-38
Sectoriële evolutie	
Jaarevolutie	
Albertkanaal	
Nationale en internationale trafiek	
Vloot	
Grote schepen	
Duwvaart	
Kustschepen	
Jaarrekening	39-43
Statisch gedeelte	45-49