

dienst voor de
scheepvaart

Jaarverslag 2002



Dienst voor
de Scheepvaart 



inhouds- opgave

1. Voorwoord 5 tot 7
2. de Dienst voor de Scheepvaart 8 tot 19
3. de scheepvaart op de kanalen 20 tot 33
4. infrastructuurwerken 34 tot 39
5. promotie 40 tot 41
6. balans en jaarrekening 42 tot 45
7. statistische gegevens 46 tot 50



1. voorwoord

Trafiek De trafiek op het kanalenet van de Dienst voor de Scheepvaart kende in 2002 opnieuw een krachtige groei. Uitgedrukt in tonnage was er een toename met 5,17% t.o.v. 2001, uitgedrukt in tonkilometer bedroeg de groei zelfs 7,1%. In absolute cijfers werden 37.788.222 ton goederen vervoerd en werden 2.954.015.980 tonkilometer gerealiseerd. De binnenvaart heeft het geruime tijd niet goed gedaan. In 1993 kwam echter de kentering en sindsdien noteren we elk jaar opnieuw positieve cijfers. Over een periode van tien jaar steeg de tonnage van 23,5 miljoen ton naar bijna 38 miljoen ton, of een stijging van 60,51%. Het aantal tonkilometer steeg van 1,56 miljard naar 2,95 miljard tonkilometer. Dit is een toename met 87,44%. Alles laat voorzien dat de binnenvaart gestaag zal blijven groeien. Het is dan ook uitermate belangrijk dat de Dienst voor de Scheepvaart ver genoeg vooruit kijkt en nu reeds de nodige maatregelen voorbereidt om de toename aan trafiek op te vangen. Alleszins moet vermeden worden dat er knelpunten ontstaan op de kanalen. Als waterwegbeheerder wensen wij de schippers stabiele vaartijden te kunnen garanderen.

Uitdagingen De uitdaging is dan ook om het verkeer op de kanalen vlot te laten blijven verlopen. De toename van de trafiek zal tot gevolg hebben dat er meer en vooral grotere schepen zullen varen. De rendabiliteit van deze schepen hangt onder meer af van de mogelijkheid om volledig geladen te kunnen varen.

Om dit waar te maken moeten op het Albertkanaal de volgende maatregelen worden genomen:

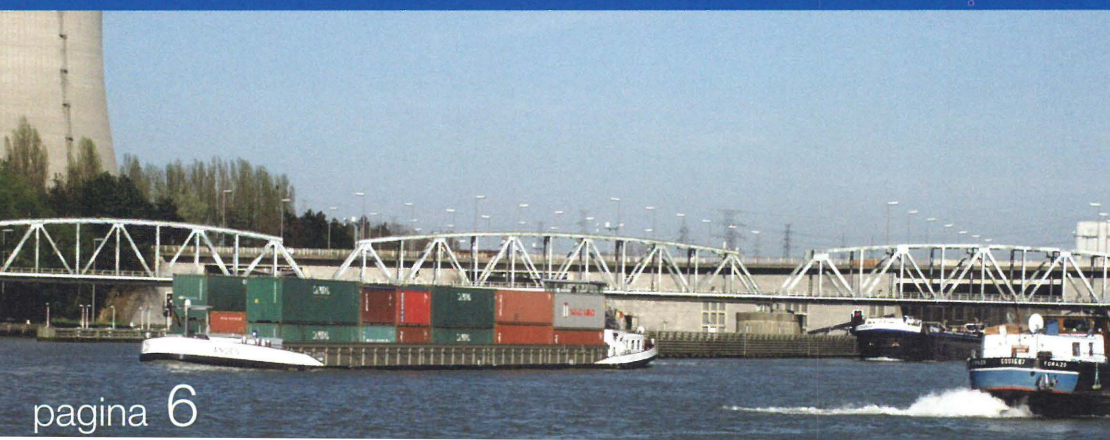
- verbreding vak Oelegem – Antwerpen
- verhoging van de bruggen tot 9,10 meter
- capaciteit van de sluisen vergroten
- behoud van de vaardiepte
-

Ook de trafiek op de Kempense kanalen neemt toe. De Dienst voor de Scheepvaart zal onderzoeken op welke wijze deze kanalen kunnen worden aangepast aan de toenemende trafiek zonder de andere functies van deze kanalen in het gedrang te brengen. De Dienst is van oordeel dat ook voor de Kempense kanalen de economische functie moet blijven primeren. Deze kanalen leveren nog steeds een substantiële bijdrage aan het behoud van de mobiliteit op de weg. Anders gezegd, het loslaten van de vervoersfunctie van de Kempense kanalen zou een ontoelaatbare bijkomende belasting vormen voor de Kempen.

Watergebonden terreinen Binnen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen werd het Albertkanaal opgenomen als economisch netwerk. Externe studiebureaus finaliseren studies waarin voorstellen zullen geformuleerd worden om deze economische netwerkfunctie van het Albertkanaal zo optimaal mogelijk te valoriseren, en dit zowel vanuit ruimtelijk als vanuit economisch oogpunt.

Het is de bedoeling dat langs het Albertkanaal een aantal bijkomende watergebonden bedrijfsterrains zullen worden afgebakend.

Kaaimuren Het kaaimurenprogramma van de Vlaamse regering wordt verder uitgevoerd. In de loop van 2002 werden 2 nieuwe aanvragen behandeld binnen het werkingsgebied van de Dienst. Dit is minder dan de voorgaande jaren. Een verklaring hiervoor is dat bestaande bedrijven langs het kanaal die interesse hebben voor dit systeem al een aanvraag hebben ingediend, en dat door een gebrek aan bedrijventerrains er zich weinig nieuwe bedrijven kunnen vestigen.





Paul Kumpen Voorzitter van de Raad van Bestuur

Containertrafiek Perfect in lijn met de vaststellingen van de voorgaande jaren is de blijvende groei van de containertrafiek. Naast de containerterminals van Meerhout en Genk is in de loop van 2002 een derde terminal actief geworden. Het betreft de terminal van de firma Gosselin Worldwide Moving die uitsluitend voor eigen gebruik containers behandelt in Schoten.

Bijdrage aan het behoud van de mobiliteit Ook in 2002 heeft de binnenvaart een bijdrage geleverd aan het behoud van de mobiliteit op de weg. Op het waterwegennet van de Dienst wordt één ton gemiddeld vervoerd over een afstand van 80 kilometer. Om 38 miljoen ton goederen over de weg te vervoeren over een afstand van 80 kilometer zijn er per werkdag 8.000 vrachtwagenritten nodig, samen goed voor 640.000 km. De binnenvaart heeft nog reservecapaciteit. Door een betere samenwerking tussen de verschillende vervoersmodi kan er meer ruimte komen op de weg.

Beter Bestuurlijk Beleid De Vlaamse regering voert een volledige reorganisatie door van het Vlaamse overheidsapparaat. De Dienst voor de Scheepvaart wordt een extern verzelfstandigd agentschap van publiek recht binnen het beleidsdomein mobiliteit. De nieuwe organisatie moet de efficiëntie en effectiviteit van alle actoren binnen het beleidsdomein bevorderen. Door de integratie van de afdeling Maas en Albertkanaal zal de Dienst voor de Scheepvaart, die vanaf begin 2004 De Scheepvaart zal heten, alleszins efficiënter kunnen werken. Ook de omvorming tot een naamloze vennootschap zal toelaten om onder meer het grondbeleid te versterken en om deel te nemen aan commerciële initiatieven die bijdragen aan het vervoer via de binnenvaart. De reorganisatie van de Vlaamse overheid geeft de Raad van Bestuur, de directie en de personeelsleden van de Dienst meer verantwoordelijkheid voor het bereiken van de vooropgezette resultaten. Samen zullen we deze uitdaging met veel enthousiasme aangaan.

Paul Kumpen Voorzitter van de Raad van Bestuur

2. dienst voor de scheepvaart

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 de kanalen	.....324,5 km



raad van bestuur

In 2002 werden in de samenstelling van de Raad van Bestuur volgende wijzigingen doorgevoerd:

- aan de heer Fred DE PAUW werd omwille van het bereiken van de leeftijdsgrens eervol ontslag verleend als commissaris van de Vlaamse regering;
- de heer Jaak DEWACHTER werd benoemd tot commissaris van de Vlaamse regering.



Voorzitter:
de heer Paul KUMPEN

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:

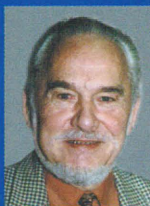
de heer Eddy BRUYNINCKX



Commissaris van de Vlaamse regering:

de heer Fred DE PAUW, ere-inspecteur-generaal van Financiën
(tot 15 sept. 2002)

de heer Jaak DEWACHTER, inspecteur-generaal van Financiën
(vanaf 15 sept. 2002)



Gemachtigde van de Vlaamse minister van Financiën en Begroting:

de heer Dirk VERLAAK



Raadgevers:

de heer ir. Jaak TIELENS

de heer ir. Valère VAUTMANS



Technisch raadgever van de voorzitter:

de heer ir. Jean VANDEPUTTE



Secretaris:

de heer Ludo VANMEER





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
T. 011 22 59 12, F. 011 22 12 77
e-mail: directie@dienst-scheepvaart.be,
website: www.dienst-scheepvaart.be

Beter Bestuurlijk Beleid

De Vlaamse regering wil de Vlaamse overheidsadministratie naar de top van overheidsorganisaties loodsen. De regering oordeelde dat er om dit doel te verwezenlijken, een vernieuwingsoperatie nodig was. Deze operatie werd Beter Bestuurlijk Beleid gedoopt. De heren Stroobants en Victor werden aangesteld als bijzondere commissarissen om het proces te begeleiden.

Reeds in 2001 werden dertien beleidsdomeinen afgebakend, die later telkens een één-op-éénrelatie met een minister gaan hebben. De Dienst voor de Scheepvaart werd daarbij logischerwijze ingedeeld bij het beleidsdomein Mobiliteit. De sectorale invulling en taakstelling van dit beleidsdomein werd op 1 maart 2002 goedgekeurd.

In juli 2002 werden 13 veranderingsmanagers (één per beleidsdomein) aangesteld. Voor Mobiliteit werd dit ir. Leo Clinckers, administrateur-generaal van de nv Zeekanaal en bestuurder bij onze Dienst.

Voor de invulling per beleidsdomein gaat men uit van een Vlaams ministerie, dat bestaat uit een departement en één of meer intern verzelfstandigde agentschappen (IVA's), desgevallend aangevuld met één of meerdere extern verzelfstandigde agentschappen (EVA's). De hoofden van departement en agentschappen zullen samen met de minister de beleidsraad vormen, die het beleidsdomein zal aansturen.

Inmiddels is beslist dat de Dienst voor de Scheepvaart de vorm van een EVA zal aannemen. Dit is de logica zelf vermits aan alle voorwaarden voor verzelfstandiging is voldaan:

1. een voldoende massa uitvoeringstaken voor het agentschap;
2. meetbaarheid van de door het agentschap te leveren producten of diensten;
3. een reële mogelijkheid tot aansturing van het agentschap op grond van doelmatigheid, prestaties en kwaliteit;
4. een reëel invulbare informatierelatie.





Bovenop deze minimale vereisten voor verzelfstandiging voldoet de Dienst voor de Scheepvaart eveneens aan de vereisten voor externe verzelfstandiging, met name:

1. de mogelijkheid om in een verregaande autonomie en onafhankelijkheid van de uitvoering te voorzien;
2. de mogelijkheid van een structurele medezeggenschap of een financiële participatie van derden.

Er werd geopteerd voor het statuut van een EVA van publiek recht (hetgeen de regel is).

De minister zal met het hoofd van het agentschap een beheersovereenkomst afsluiten, waarvan de duurtijd gekoppeld is aan de legislatuur. De beheersovereenkomst bevat minimaal de wijze van taakvervulling, meetbare doelstellingen, middelen, informatie en planning, rapportering en sanctionering bij niet-naleving.

De oprichting van de EVA gebeurt middels een decreet.

De voorbereiding van dit decreet werd in 2002 opgestart en zal begin 2003 worden gefinaliseerd. In dit oprichtingsdecreet zal worden voorzien dat de huidige afdeling Maas en Albertkanaal van AWZ deel zal uitmaken van het nieuwe agentschap. Deze idee is ingegeven door de behoefte om inhoudelijk samenhangende activiteiten en takenpakketten te groeperen. Bij de opmaak van het nieuwe personeelsplan werd reeds met deze fusie rekening gehouden (zie het hoofdstuk personeel). Als naam voor het agentschap werd geopteerd voor De Scheepvaart NV.

Onder leiding van veranderingsmanager ir. Leo Clinckers werd in het najaar van 2002 gestart met de concrete invulling van het beleidsdomein. Hiertoe werden een secretariaat en een projectgroep geïnstalleerd. Zij behandelen diverse thema's die relevant zijn bij de uittekening van het beleidsdomein. De Dienst voor de Scheepvaart verleent zijn constructieve medewerking via een gewaardeerde inbreng in de projectgroep en de diverse werkgroepen. Regelmatig wordt over cruciale items overlegd met de leidend ambtenaren.

Een en ander zal in 2003 verder vorm krijgen en moet op 1 januari 2004 in zijn definitieve plooï vallen.

de beheers-over- eenkomst

De Dienst voor de Scheepvaart is goed vertrouwd met de modaliteiten van een beheersovereenkomst. De eerste overeenkomst tussen de Dienst en het Vlaamse Gewest ging immers in op 1 juni 1999. Bijgevolg is de beheersovereenkomst aan zijn vierde jaargang toe.

De beheersovereenkomst is een instrument waardoor de werking van de Dienst nog wordt verbeterd.

De regering was van oordeel dat de Dienst via de beheersovereenkomst tot goede resultaten was gekomen; daarom werden er bijna geen wijzigingen aangebracht. Er werden enkel een aantal parameters gewijzigd met het oog op efficiëntere en beter evalueerbare meefactoren. Omwille van gewijzigde regelgeving werd het actiepunt "het uitbouwen van de bestaande ombudsfunctie" gewijzigd in "de uitbouw van een info- en klachtenlijn". Een ander actiepunt dat inmiddels volledig was uitgevoerd viel logischerwijze weg.

In 2002 werd er heel wat werk verricht aan de vernieuwingsoperatie Beter Bestuurlijk Beleid. De regering voorziet dat de nieuwe structuur pas op 1 januari 2004 effectief van start zal gaan. Daarom besliste de Vlaamse regering eind 2002 om de beheersovereenkomst zonder wijzigingen te verlengen tot 31 december 2003.

De parameters die als beoordelingscriterium worden gebruikt,
blijven aldus van kracht:

Omdat de Dienst voor de Scheepvaart zoals steeds ook in 2002 uitgebreid werk heeft gemaakt van de door de beheersovereenkomst opgelegde verplichtingen, werden de vijf performantiemaatstaven die als beoordelingscriterium worden gehanteerd, allemaal bereikt:

1. Maximaal aantal versassingen per dag:

Deze parameter werd gehaald.

2. Nieuw verworven tonnage:

De nieuw verworven tonnage in 2002 bedraagt 873.436 ton.





Volgende tabel geeft een overzicht van de nieuw verworven trafieken vanaf 1999 tot en met 2002:

Jaar	Nieuwe trafiek (in ton)	Cumulatief (in ton)
1999	513.870	513.870
2000	923.000	1.436.870
2001	284.785	1.721.655
2002	873.436	2.595.101

Er was oorspronkelijk een minimale toename met 200.000 ton per jaar vooropgezet.

Later werd deze parameter veranderd in een toename met 1.000.000 ton over de looptijd van de beheersovereenkomst.

De doelstelling werd dus ruimschoots behaald.

3. Doorlooptijd tussen het ogenblik van ontvangst van een aanvraag en de toekenning of de weigering van de vergunning

De Dienst voor de Scheepvaart moet ervoor zorgen dat de vergunning al dan niet wordt toegekend binnen een periode van 30 werkdagen na de formele aanvraag. Deze termijn werd in 2002 stipt gerespecteerd.

4. Opmaak van de inventarisatie van de onroerende goederen

Bedoelde inventaris werd tijdig opgesteld.

5. Het definiëren van een algemene maatstaf voor het bepalen van de tevredenheid van alle gebruikers van de waterwegen

In de loop van 2002 werd een controle-onderzoek gehouden bij de pleziervaart.

Tijdens het vaarseizoen werd een uitvoerige vragenlijst bezorgd aan de schippers van een plezierboot. De Dienst ontving 59 ingevulde enquêteformulieren, d.w.z. een respons van bijna 20%. De Dienst voor de Scheepvaart verzamelt door deze tevredenheidsonderzoeken heel wat informatie over de werking en de dienstverlening door de Dienst. Op basis van deze informatie worden maatregelen genomen om nog beter tegemoet te komen aan de vragen van de gebruikers van de kanalen.

De algemene score van tevredenheid bedraagt **7,7/10** terwijl voor 2002 7,3 was vooropgesteld.

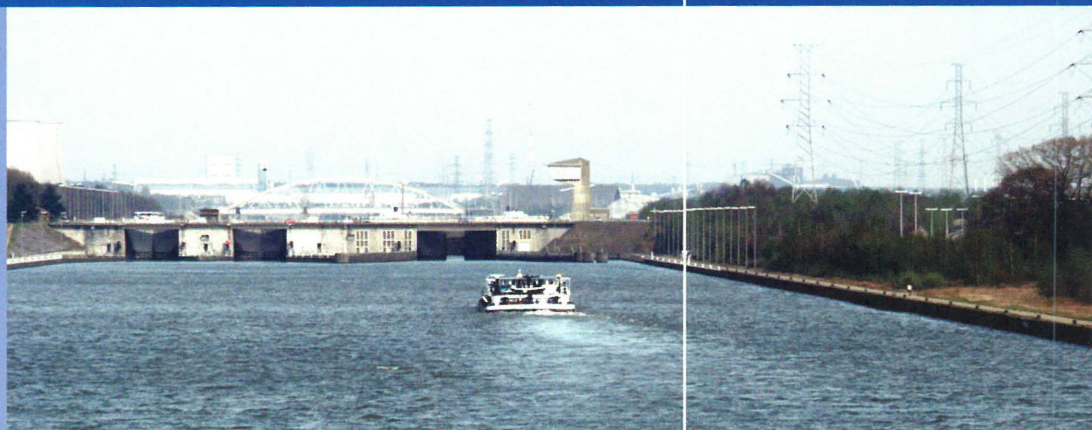
Traditiegetrouw werden ook de andere doelstellingen, die niet als beoordelingscriterium worden gehanteerd, allemaal gerealiseerd.

De basis van de rechtspositieregeling van het personeel van de Dienst voor de Scheepvaart wordt nog steeds gevormd door het stambesluit VOI van 30 juni 2000. Dit besluit regelt de gemeenschappelijke bepalingen voor verscheidene openbare instellingen. Voor de specifieke aangelegenheden van de Dienst voor de Scheepvaart, moest er een instellingsspecifiek besluit worden opgesteld. Dit besluit werd reeds in 2001 ingediend maar werd pas in december 2002 principieel goedgekeurd door de Vlaamse regering. Allicht zal het begin 2003 zijn definitieve goedkeuring krijgen.

Een aantal items die in 2001 werden opgestart, zijn in 2002 verder gezet.

Zo werd het personeelsplan voor de administratieve diensten, dat werd opgemaakt in samenwerking met een extern consultant, ingediend en eind van het jaar principieel goedgekeurd. Het nieuwe plan geeft de werkelijke personeelsbehoeften weer, zowel in aantallen als in kwalificaties. Het plan gaat ook uit van de integratie van de afdeling Maas en Albertkanaal met de Dienst. Om de opdrachten zo goed mogelijk te kunnen uitvoeren, wordt een structuur met acht afdelingen noodzakelijk geacht. In de nieuwe structuur zullen er uiteraard ook een aantal taken en processen worden gehergroepeerd. Verder worden er een aantal nieuwe opdrachten en processen structureel verankerd in één of andere afdeling. Voorlopig wordt er evenwel nog steeds gewerkt met de afdelingen exploitatie, logistiek, administratie en beleid.

- De **afdeling beleid** heeft in 2002 uiteraard veel bijkomende opdrachten gehad met de operatie beter bestuurlijk beleid, de voorbereiding van de NV-structuur. Verder werd de uitvoering van het klachtendecreet eveneens in deze afdeling gepositioneerd.
- De **afdeling administratie** beslaat momenteel de diensten boekhouding, personeel, informatica en statistieken. Zij verzorgt voornamelijk de correcte administratieve afhandeling van diverse dossiers zowel ten behoeve van externe klanten als voor het eigen personeel.
- De **afdeling exploitatie** bedient de kunstwerken. De plaatselijke regieploegen vervangen de sluisbedienaars bij ziekte, vakantie of andere afwezigheden en voeren regiewerkzaamheden uit. Deze afdeling heeft ook nog een administratieve cel die instaat voor grondbeleid en vergunningen en toelatingen allerhande.





- De **afdeling logistiek** tenslotte voert als een soort privé-aannemer werken uit voor de dienst. De Centrale Regie van Mol springt hierbij zeker in het oog. Ook de Elektromechanische dienst heeft inmiddels zijn sporen verdiend inzake het onderhoud van de elektromechanische installaties. De dienst vaartuigen is op zijn beurt verantwoordelijk voor het botenpark en ondersteunt eveneens de dienst bruggenonderzoek.

In 2002 liepen ook een aantal dossiers verder die reeds in 2001 werden opgestart. Aan het vernieuwd beloningsbeleid en het raamstatuut werd intensief verdergewerkt. In uitvoering van het sectoraal akkoord 1999-2000 was er voor alle personeelsleden van niveau E een automatische upgrading naar niveau D. Voor deze personeelsleden werden opleidingen georganiseerd. In het voorjaar 2002 werden de loopbaanexamens voor niveau B en C afgerond. Ook werd begin juli het laatste overgangsexamen naar niveau A "oude stijl" afgesloten. Dit was de laatste kans waarbij vrijstellingen uit het verleden konden worden ingezet. In september 2003 werd gestart met de loopbaanexamens niveau A "nieuwe stijl". De tweede bijsturing van het stambesluit bracht een aantal fundamentele wijzigingen aan het verloop van dit loopbaanexamen. Het grootste verschil ten opzichte van het vorige examen vormt de potentieelinschatting, die als voorwaarde wordt gesteld om toegelaten te worden tot het eigenlijke loopbaanexamen. In het voorjaar vonden wervingsexamens plaats voor technisch assistenten (bediening van de sluisen) en speciaal assistenten (onderhoud van de kanalen).

Bij de Dienst voor de Scheepvaart loopt sinds enige maanden het project Integrale Organisatie. Het project wil de betrokkenheid van alle personeelsleden bij de werking van de Dienst verhogen. De resultaten zouden zowel voor de organisatie als voor de medewerkers positief moeten zijn: door een grotere inspraak bij alle beslissingen wordt het voor de personeelsleden aangenamer om hun werk te doen en zal de kwaliteit van de dienstverlening ook verhogen.

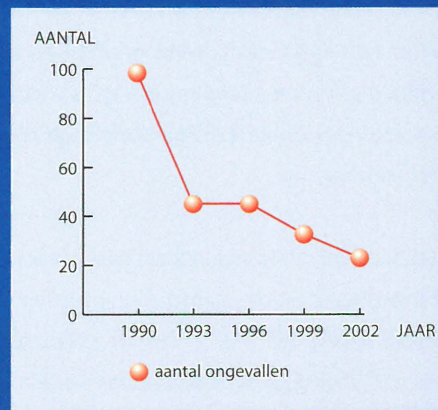
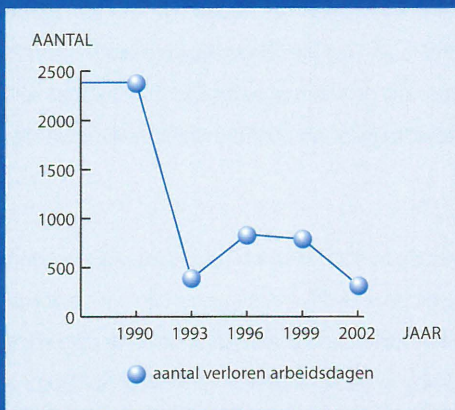
Er werd gestart met de opmaak van een stappenplan ter voorkoming van Pesten op het Werk. Dit project zal concreet vorm krijgen in 2003.

Binnen de netwerking van MOVI (vzw voor Management in de Openbare Vlaamse Instellingen) werd gewerkt rond thema's als competentie management, Vernieuwd Beloningsbeleid, Bottom Up Evaluatie en Kwaliteitsvol Leidinggeven. De uitwisseling van informatie en deskundigheid betekent een belangrijke meerwaarde.

Preventie en Welzijn

Bij de Dienst voor de Scheepvaart noteerde men in 2002 24 arbeidsongevallen met minimum 1 dag werkverlet. In het totaal gingen door deze arbeidsongevallen 353 werkdagen verloren. Ondanks dit betrekkelijk hoog aantal ongevallen en verloren werkdagen zijn deze getallen een historisch laagterecord in de achttien jaar dat er cijfers van ongevallen en verloren arbeidsdagen werden opgetekend.

Onderstaande grafiek maakt dit duidelijk.



jaar	aantal ongevallen	aantal verloren arbeidsdagen
1990	97	2427
1993	46	429
1996	46	868
1999	32	850
2002	24	353





Deze grafiek toont duidelijk een neerwaartse trend sinds de oprichting van een interne dienst preventie en bescherming(IDPBW) in 1990. Deze dalende trend en het laagterecord in 2002 is het resultaat van de doorgedreven aandacht voor preventie en veiligheid binnen deze dienst en de inspanningen van de werkvloer en de directie op het gebied van veiligheid.

Bij de Dienst voor de Scheepvaart bedraagt de EG 0,49. De EG (ernstgraad) drukt de verhouding uit tussen het aantal gepresteerde uren en het aantal verloren werkdagen. Bij andere openbare besturen bedraagt de EG 0,66. De FG bedraagt 33,10. De FG (frequentiegraad) geeft de verhouding aan tussen het aantal gepresteerde uren en het aantal ongevallen. Bij andere openbare besturen bedraagt de FG 30,61.

Men kan dus stellen dat er bij de Dienst voor de Scheepvaart meer arbeidsongevallen gebeuren dan in andere openbare besturen, maar de gevolgen zijn minder ernstig.

De Dienst kan dus zeer goede resultaten voorleggen, vooral als men rekening houdt met de risico's die gepaard gaan met de onderhouds- en herstellingswerken door de centrale regie van Mol en door de regies in de districten.

Deze risico's zijn merkkelijk groter dan bij andere openbare besturen. De ongevallencijfers bij de Dienst voor de Scheepvaart liggen merkkelijk lager dan bij privé-ondernemingen die gelijkaardige werkzaamheden uitvoeren.

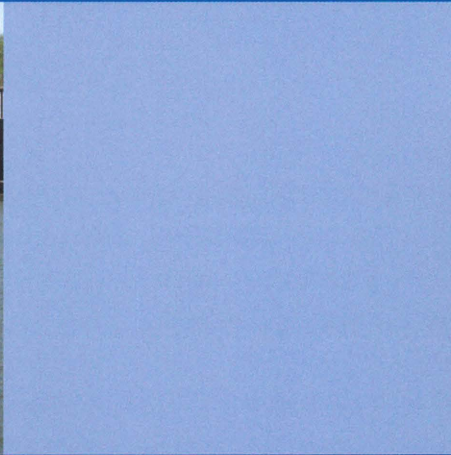
Uit de analyse van de ongevallen in 2002 blijkt ook dat we de risico's nog met 42% kunnen verminderen, mits er meer aandacht wordt geschonken aan de werkpost en doorgangsmiddens. Een opdracht voor de volgende jaren.

Klachtenbehandeling

Voor een klantvriendelijke openbare dienst is de efficiënte afhandeling van klachten een belangrijk gegeven. In 2002 werd, in toepassing van het klachtendecreet, een nieuwe procedure ingevoerd. In dit kader werd ook een klachtenbehandelaar aangesteld.

In de loop van 2002 werden 26 klachten ingediend. Deze klachten hebben vooral betrekking op de indeling van de schuttingen, de toestand van de wegenis en de jaagpaden en de dienstverlening.

Onder meer als gevolg van deze klachten werden verscheidene acties ondernomen om gelijkaardige klachten in de toekomst te voorkomen.



3. De scheepvaart op de kanalen

1. Goederenvervoer

In weerwil van het minder gunstige economische klimaat, werden op het kanalenet van de Dienst voor de Scheepvaart in het afgelopen jaar opnieuw zeer goede trafiekcijfers gerealiseerd. Nadat in 2001 de vroegere groei van de vervoerde tonnages en de gepresteerde tonkilometers enigszins werd geconsolideerd, namen de vervoersprestaties in het verslagjaar weer toe met haast 200 miljoen tonkilometer of 7,11 % tot 2.954.015.980 tonkilometer. De vervoerde tonnage steeg tot 37.788.222 ton, wat overeenkomt met een aangroei van 5,17 % ten opzichte van het vorige jaar.

De vroeger genomen maatregelen ter bevordering van het watertransport, zoals de liberalisering van de binnenvaart, de decimering van de scheepvaartrechten en de betoelaging van de bouw van kaaimuren, hadden dan ook een structureel gunstig effect op de trafiek. Nieuwe en bijkomende transporten werden in een modal shift naar de waterwegen overgeheveld.

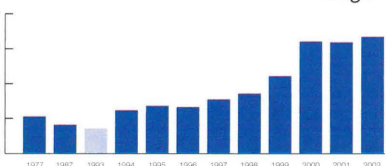
Op de kanalen van de Dienst wordt evenwel ook over een langere periode een sterke groeitendens in de trafiek waargenomen. Deze stijging trad voornamelijk op tijdens de laatste vijf jaren. In vergelijking met het jaar 1993, toen de groei een aanvang nam, bedraagt de overslagtoename maar liefst 60,5 % in vervoerde tonnage en zelfs 87,4 % in tonkilometer.



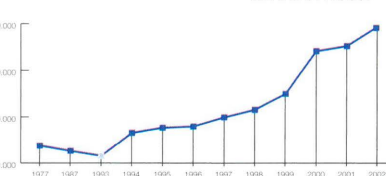
Globale trafiekevolutie

Jaar	Tonnage (x 1.000)	Toename t.o.v. 1993	Tonkilometer (x 1.000)	Toename t.o.v. 1993
1977	25.265	7,3%	1.688.052	7,1%
1987	24.085	2,3%	1.630.405	3,4%
1993	23.540	-	1.576.510	-
1994	26.180	11,2%	1.826.071	15,8%
1995	26.812	13,9%	1.881.267	19,3%
1996	26.637	13,2%	1.893.933	20,1%
1997	27.741	17,8%	1.994.428	16,5%
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%
2001	35.930	52,6%	2.757.990	74,9%
2002	37.788	60,5%	2.954.016	87,4%

tonnage



tonkilometer



De divergentie van de trafiekgroei in tonnage en tonkilometer kan worden verklaard door de toename van de gemiddeld afgelegde reisweg op het net van de Dienst tot 78,2 kilometer. In 1977 bedroeg deze afstand nog maar 66,8 kilometer. Dit wijst op een groeiend aandeel van het doorgaand verkeer, ten nadele van het relatieve belang van ladingen en lossingen langs het kanaalennet. Niettemin kennen ook de lossingen op de kanaaloevers een forse stijging.

De doorvaart op het Albertkanaal nam de jongste jaren dan ook sterk toe: in 1999 en 2000 zelfs met 11,6% en 25,2%. Tijdens het verslagjaar beliep deze stijging 8,8%, waardoor de doorvaart thans oploopt tot 16,3 miljoen ton of 44,1% van de vervoerde tonnage.

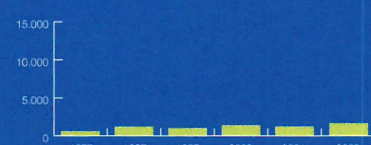
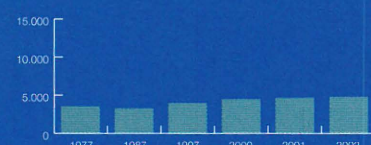
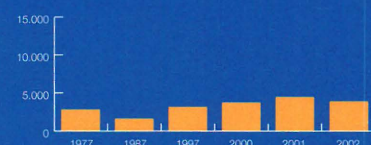
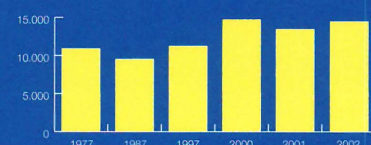
Het Albertkanaal blijft ontegensprekelijk de slagader van het Vlaamse waterwegennet. In 2002 beliep de goederenoverslag er haast 37 miljoen ton of 1,9 miljoen ton meer dan vorig jaar. Dit komt overeen met 97,9% van de verwezenlijkte trafiek op het net van de Dienst. Uitgedrukt in tonkilometer bereikte de vervoersprestatie 2.821.714.820 tonkilometer (7,9% meer dan vorig jaar) of 95,5% van de globale overslag.

Sectoriële evolutie

x 1000 ton	1977	1987	1997	2000	2001	2002
Delfstoffen	10.941	9.573	11.186	14.761	13.515	14.521
Vaste brandstoffen	2.639	1.520	2.815	4.004	4.706	4.554
Petroleumproducten	3.366	3.345	4.378	4.760	4.804	4.846
Ertsen en metalen	3.369	3.390	3.723	5.242	5.420	5.535
Nijverheidsproducten	932	2.361	2.205	2.447	2.383	2.707
Meststoffen	1.726	1.662	2.031	2.337	2.395	2.491
Landbouw & allerhande	2.292	2.234	1.402	2.489	2.707	3.134
	25.265	24.085	27.741	36.040	35.930	37.788

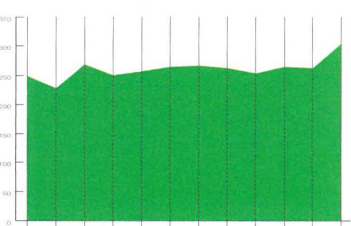
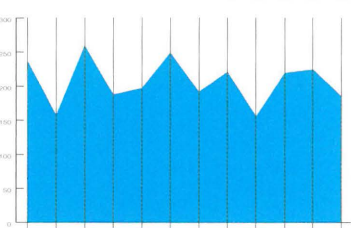
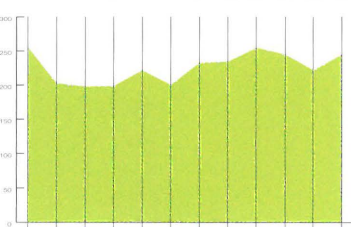
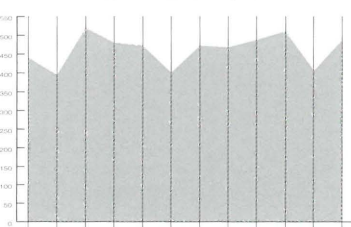
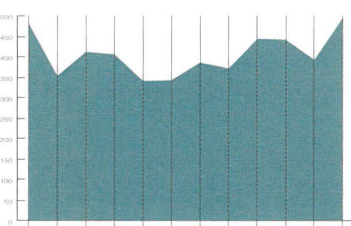
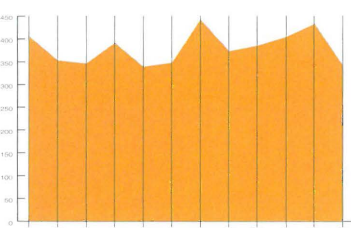
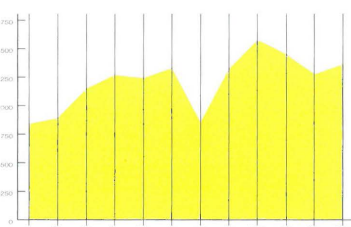
De jarenlange groeitendens, die het vervoer over de waterwegen kenmerkt, varieert sterk naar gelang van de verschillende productklassen die worden getransporteerd. De vaak divergente evoluties worden mee bepaald door structurele aspecten en de conjunctuurgevoeligheid van de diverse nijverheidssectoren.

De overslag van bouwmaterialen en delfstoffen neemt nog steeds het leeuwendeel van de trafiek (in 2002: 38,5 %) voor zijn rekening. Na een kleine inzinking tijdens het voorgaande jaar, is deze omzet opnieuw gestegen ondanks de aanhoudende zwakke vraag van de traditionele bouwsectoren. De aanvoer van delfstoffen voor de HST in Antwerpen tijdens het laatste kwartaal zorgde voor een kentering. Het vervoer van vaste en vloeibare brandstoffen kent een gestage groei, waarbij de jongste jaren vooral de toename van de kolenstransporten opvalt. Verder wordt een opmerkelijke stijging (+ 13,6 %) waargenomen in de trafiek van nijverheidsproducten. In de groep landbouwproducten en allerhande goederen werd een trafiekwinst van 15,8 % geboekt. Deze toename is uitsluitend te danken aan de explosieve groei van het containertransport, dat in deze rubriek is opgenomen. Door de uitbreiding van de bedrijvigheid van de containerterminals van Meerhout, Genk en Schoten, steeg het aantal vervoerde TEU's van 53.327 stuks in 1998 tot 174.496 stuks in 2002. De met geladen containers vervoerde tonnage bedroeg tijdens het verslagjaar 1.246.312 ton. Dit is 33,8 % meer dan vorig jaar.





Vervoerde tonnage in 2002: jaarevolutie



x 1000 ton	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec
Delfstoffen	839	887	1.152	1.264	1.224	1.321	869	1.327	1.570	1.422	1.277	1.370
Vaste brandstoffen	404	354	348	388	336	349	440	371	384	407	432	339
Petroleumproducten	483	353	418	407	332	334	384	372	442	437	389	494
Ertsen en metalen	442	396	520	477	471	403	473	469	486	510	407	482
Nijverheidsproducten	259	201	195	196	220	200	232	236	258	244	223	244
Meststoffen	241	161	263	183	198	249	191	220	158	219	225	183
Landbouw & anderhande	249	233	264	249	258	264	268	265	255	266	260	303
Totaal	2.917	2.585	3.160	3.164	3.039	3.120	2.857	3.260	3.553	3.505	3.213	3.415

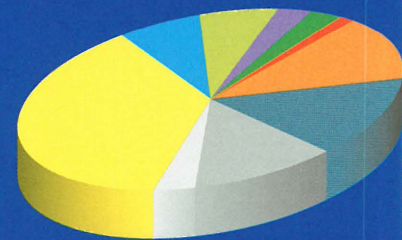
Het overslagvolume van 37.788.222 ton, dat in 2002 werd gerealiseerd, werd in de loop van het jaar vrij gelijkmatig opgebouwd. Vanaf het begin van het najaar werden hoge omzetcijfers geboekt, met een trafiek van meer dan 3,2 miljoen ton per maand. In het tweede semester werden dan ook stelselmatig maandrecords gebroken, ondanks de zich uitdiepende conjunctuurinzinking. Een absolute piekmaand werd bereikt in september, waarin 3.553.000 ton goederen verscheept werden.

De traditionele inzinking in de trafiek tijdens het (bouw-)verlof bleef ook dit jaar beperkt tot een omzetvermindering met ongeveer 260.000 ton, ondanks een daling met 460.000 ton in de sector delfstoffen en bouwmaterialen.

Tenslotte moet erop gewezen worden dat de aanzienlijke toename van het vervoer van bouwmaterialen in de tweede jaarhelft, in hoofdzaak kan toegeschreven worden aan de aanvoer van delfstoffen voor de aanleg van de HST-lijn in de provincie Antwerpen.

Vervoerde tonnage in 2002 : goederenklassen

	Vervoerde tonnage	%
Landbouwproducten	1.184.661	3,1
Voedingswaren en veevoeders	489.347	1,3
Vaste brandstoffen	4.553.792	12,1
Petroleumproducten	4.846.233	12,8
Ertsen	4.453.158	11,8
Metaalproducten	1.081.847	2,9
Delfstoffen en bouwmaterialen	14.521.091	38,4
Meststoffen	2.490.421	6,6
Nijverheidsproducten	2.707.320	7,2
Allerhande goederen	1.460.352	3,9
Totaal	37.788.222	100



De mix van producten die over de waterwegen van de Dienst voor de Scheepvaart vervoerd worden, kent een vrij stabiele structuur. Terwijl op de Kempense kanalen vooral transporten voorkomen van bouwmaterialen en delfstoffen, en in mindere mate ook van vaste brandstoffen en nijverheidsproducten, is de goederenoverslag op het Albertkanaal meer heterogeen samengesteld. Opmerkelijk blijft het leeuwenandeel van het vervoer van delfstoffen en bouwmaterialen enerzijds en het groeiend belang van de overslag van containers via de drie terminals op het Albertkanaal anderzijds.

Uit de cartogram die hierna volgt, blijkt verder hoe de transportdensiteit afneemt in opwaartse richting. Aan het Antwerpse Straatsburgdok passeerde in 2002 31,8 miljoen ton; in Kanne (Riemst) is dit volume al afgenomen tot 20,2 miljoen ton. Naast het belang van de loutere doorvaart is hieruit tevens de invloed af te leiden van de ladingen en (in hoofdzaak) lossingen bij de aangrenzende bedrijven. Het Albertkanaal heeft dan ook vooral een functie van aanvoerkanal voor de naastliggende watergebonden bedrijven en het Luikse industriebekken.

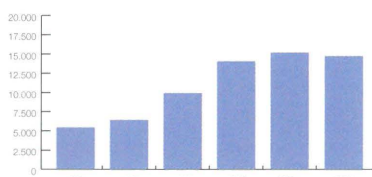
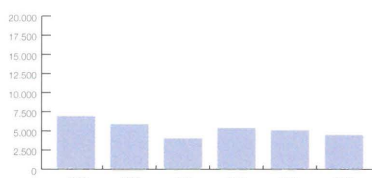
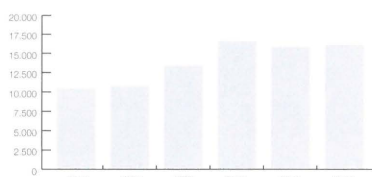




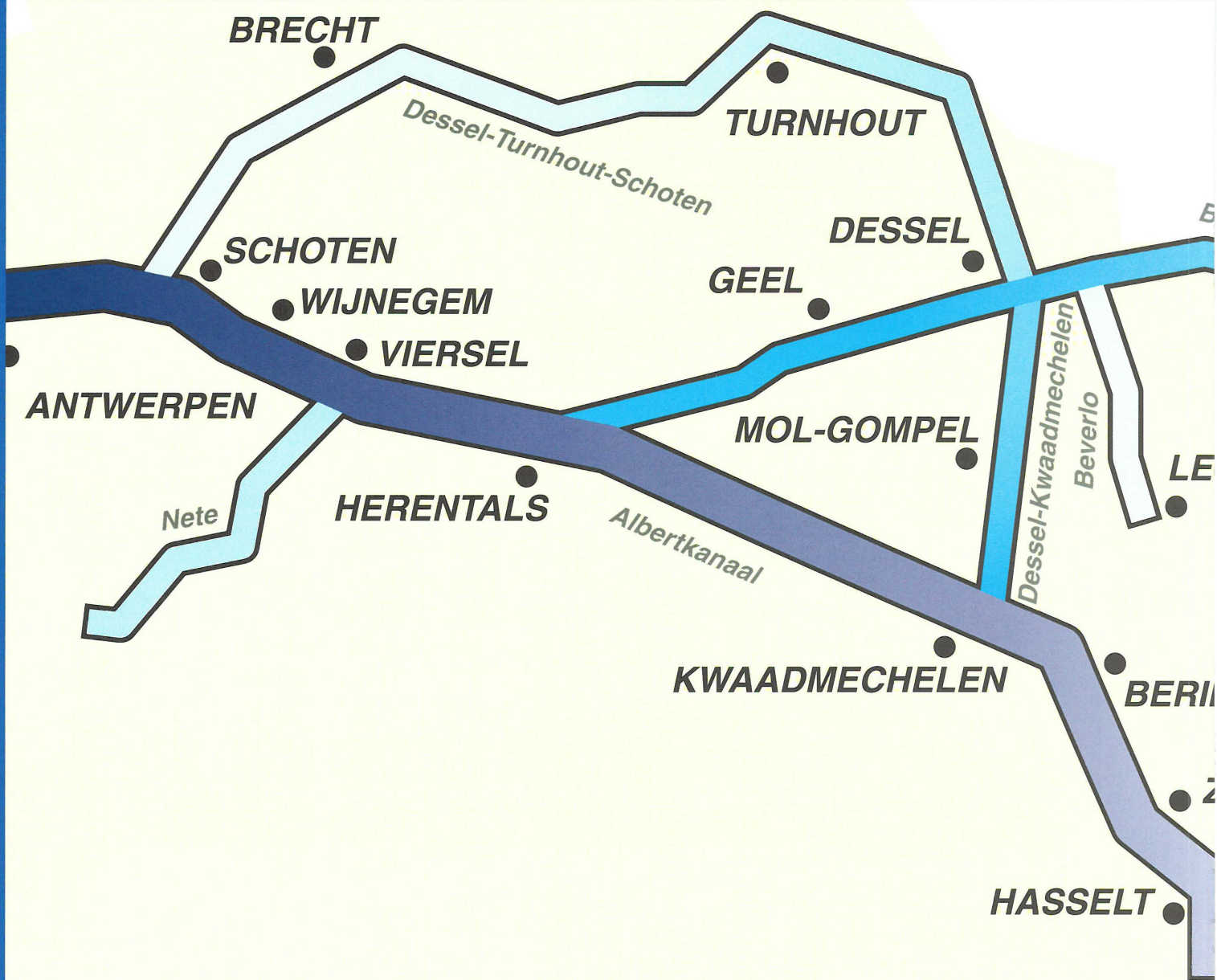
Ladingen/Lossingen/Doorvaart

Traditioneel gaat een globale trafiekstijging gepaard met een toename van de lossingen en ladingen langs de waterwegen. Deze trend deed zich tijdens de afgelopen decennia duidelijk voor, alhoewel in diezelfde periode ook de loutere doorvaart gestaag is blijven groeien.

In 2001 werd voor het eerst een beperkte terugloop van de lossingen en ladingen genoteerd, ten voordele van de doorvaart. Voor 2002 werd opnieuw een stijging van de geloste tonnage waargenomen, maar ondanks de groei van de globale trafiek (+ 5,17 %), kenden zowel de langs de waterwegen geladen tonnage als het volume, vervoerd over het Albertkanaal van eind tot eind, een beperkte terugval. De doorvaart besloeg in het verslagjaar omzeggens 14,7 miljoen ton of 39 % van de vervoerde tonnage. Dit is 3 % minder dan vorig jaar. De constructie van diverse nieuwe betoelagde kaaimuren geeft aanleiding tot een geleidelijke groei van de watergebonden activiteiten langs de kanalen, vooral op het vlak van de aanvoer.

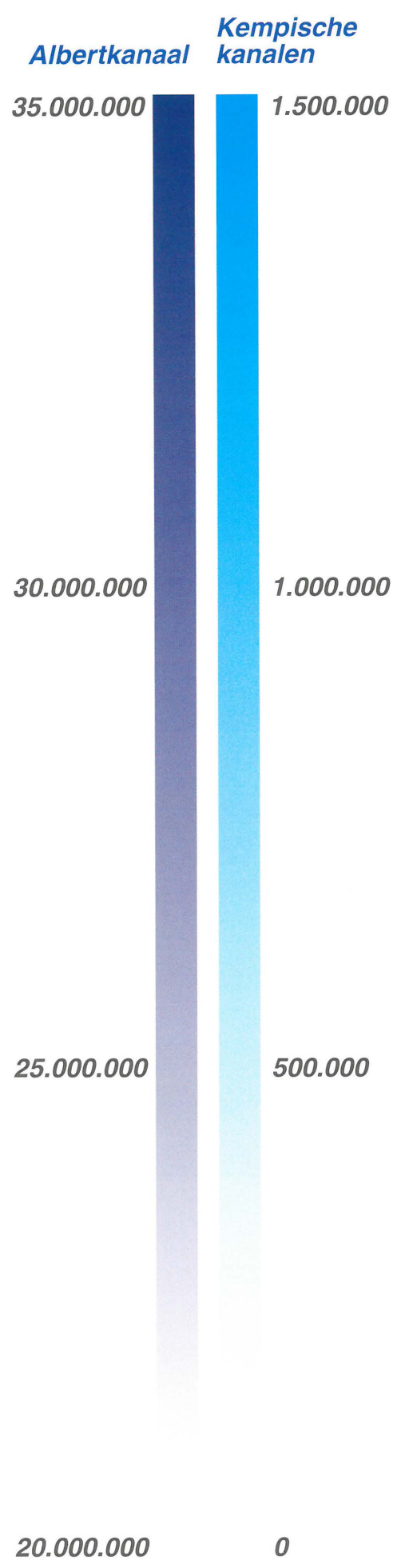


Jaar	Lossingen (x 1.000 ton)	Ladingen (x 1.000 ton)	Doorvaart (x 1.000 ton)
1977	11.268	7.269	6.067
1987	11.414	5.458	6.582
1997	13.755	3.827	9.791
2000	16.634	5.075	14.341
2001	15.783	5.029	14.994
2002	16.310	4.911	14.684



Vervoerde tonnage 2002

Op- en afvaart per kanaal



OPVAART 2002	Albertkanaal					Nete	Briegden	Zuid-Willemsva	
	Kanne	Paal	Olen	Oelegem	Antwerpen	Viersel	Neerharen	Smeermaas	Rekem
Min. brandst.	6.161.544	8.009.492	8.278.084	9.121.453	9.178.781	1.188	160	16	0
Metalen	4.421.907	4.523.770	4.836.068	4.927.052	4.933.315	582	713	645	713
Bouw. + delf.	1.196.935	2.104.574	2.960.446	3.922.531	5.500.365	3.333	77.142	610.255	645.150
Allerhande	1.355.997	1.675.877	4.151.507	4.186.496	5.064.828	75.457	63.297	12.353	54.660
	13.136.383	16.313.713	20.226.105	22.157.532	24.677.289	80.560	141.312	623.269	700.523

AFVAART 2002	Albertkanaal					Nete	Briegden	Zuid-Willemsva	
	Kanne	Paal	Olen	Oelegem	Antwerpen	Viersel	Neerharen	Smeermaas	Rekem
Min. brandst.	71.027	153.202	149.571	153.009	162.431	0	16	160	0
Metalen	414.739	398.790	473.839	478.335	480.596	13.376	645	533	533
Bouw. + delf.	5.483.366	4.948.361	5.064.997	4.726.948	3.608.664	401.042	14.800	115.364	144.639
Allerhande	1.086.803	1.255.296	2.769.118	2.769.682	2.845.232	13.266	12.059	20.499	12.166
	7.055.935	6.755.649	8.457.525	8.127.974	7.096.923	427.684	27.520	136.556	157.338



Minerale brandstoffen



Metalen



Totaal



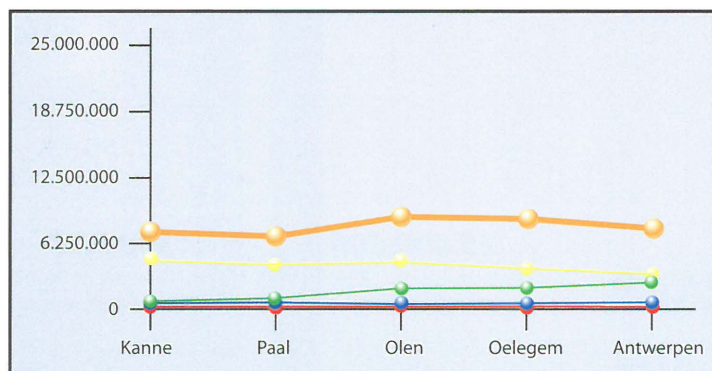
Allerhande



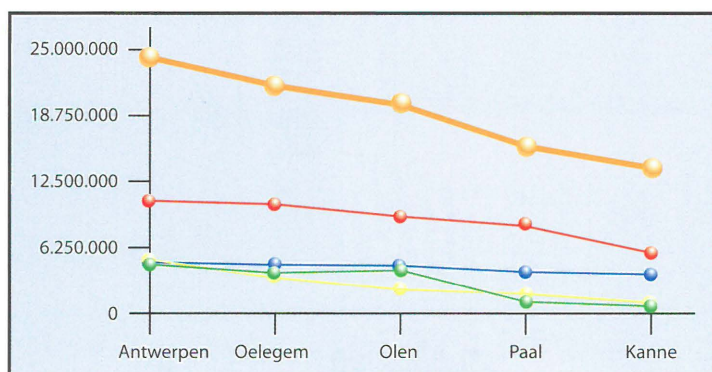
Bouw- en delfstoffen

Legende

ALBERTKANAAL

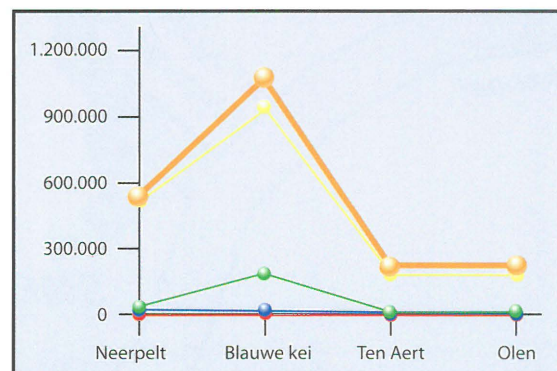


Afvaart

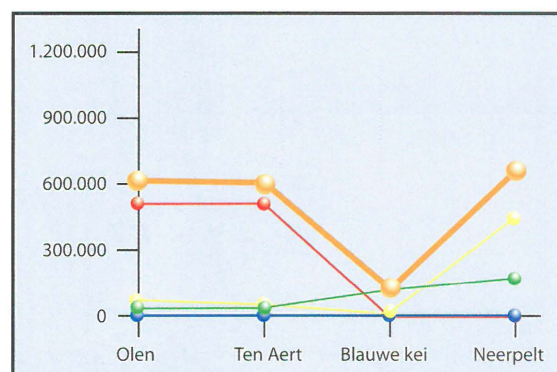


Opvaart

BOCHOLT-HERENTALS



Afvaart

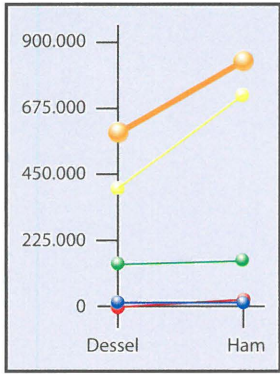


Opvaart

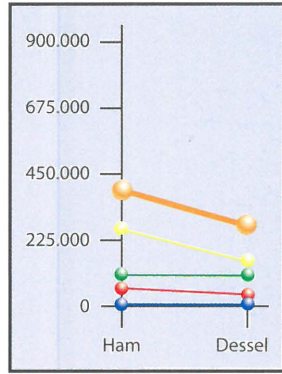
Leden	Bochoolt-Herentals				Dessel-Kwaadmechelen		Dessel-Turnhout-Schoten			Beverlo
	Neerpelt	Blauwe Kei	Ten Aert	Olen	Dessel	Ham	Witgoor	Rijkevorsel	Schoten	Stevensvennen
0	0	0	551.642	551.642	23.755	48.084	0	980	980	0
223	0	0	0	0	1.179	1.179	0	0	0	0
307	455.933	666	26.217	31.281	135.286	241.417	0	2.740	219.689	0
464	184.382	144.213	22.170	22.170	126.094	126.094	0	330	380	200.671
994	640.315	144.879	600.029	605.093	286.314	416.774	0	4.050	221.049	200.671

Leden	Bochoolt-Herentals				Dessel-Kwaadmechelen		Dessel-Turnhout-Schoten			Beverlo
	Neerpelt	Blauwe Kei	Ten Aert	Olen	Dessel	Ham	Witgoor	Rijkevorsel	Schoten	Stevensvennen
0	0	0	0	0	0	1.250	0	8	128	0
0	2.043	2.043	0	0	833	833	2.389	0	2.298	0
249	519.409	946.822	248.061	248.061	421.312	707.628	624.006	300.057	615	0
975	9.049	168.419	5.137	5.137	152.372	159.089	4.328	0	0	0
224	530.501	1.117.284	253.198	253.198	574.517	868.800	630.723	300.065	3.041	0

DESSEL-KWAADMECHELEN

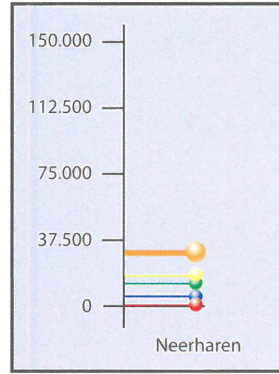


Afvaart

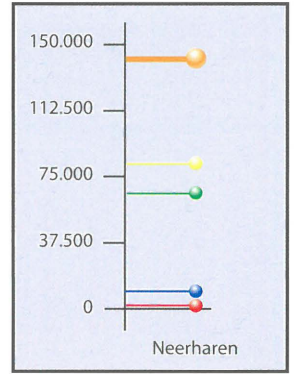


Opvaart

BRIEGDEN

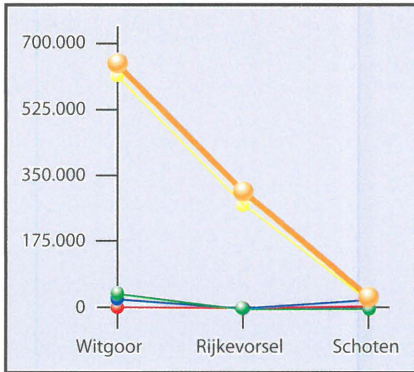


Afvaart

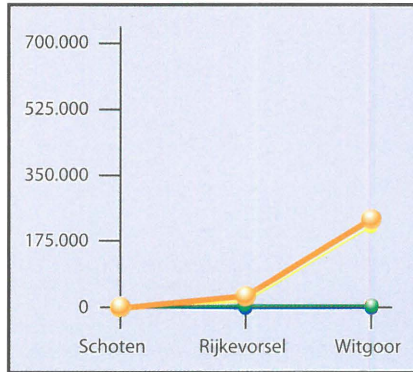


Opvaart

DESSEL-TURNHOUT-SCHOTEN

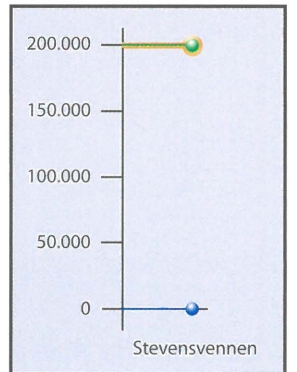


Afvaart



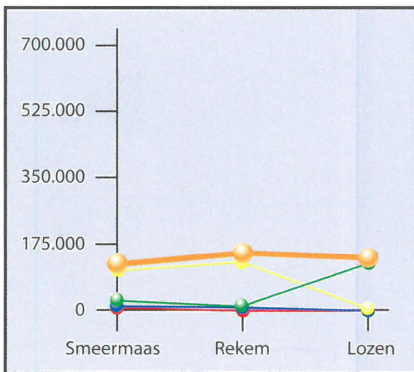
Opvaart

BEVERLO

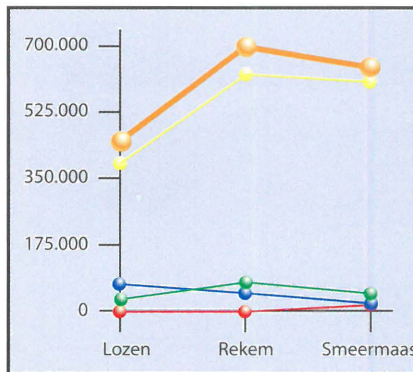


Opvaart

ZUID-WILLEMSVAART



Afvaart



Opvaart



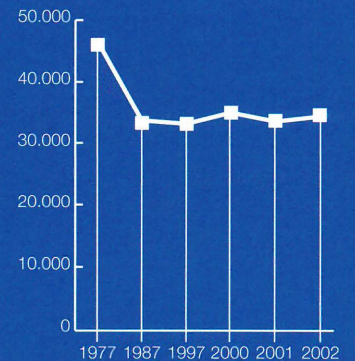
Aantal schepen / gemiddelde lading

	1977	1987	1997	2000	2001	2002
Aantal schepen	46.504	33.773	33.240	35.012	33.793	34.279
Gemiddelde lading	543 T	713 T	835 T	1.029 T	1.063 T	1.102 T

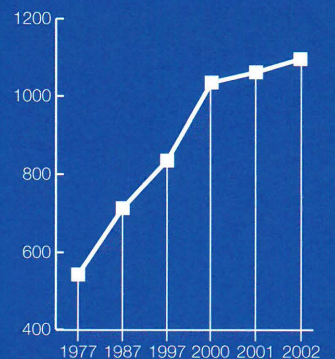
Het stijgend trafiekvolume op de waterwegen van de Dienst voor de Scheepvaart, wordt sinds tientallen jaren gerealiseerd door een dalend aantal schepen met een jaarlijks toenemende gemiddelde lading. De forse groei van de overslag in 1999 en 2000 noopte de binnenvaartsector evenwel opnieuw tot de inzet van meer schepen. Desondanks bleef de gemiddelde lading de jongste jaren zijn groeitrend aanhouden. In het trafiekvolume van 2002 namen grote schepen (+ 800 ton) bijgevolg andermaal een groter marktaandeel voor hun rekening. Het aantal geladen grote schepen steeg met 8,43 % tot 22.397 eenheden, maar hun gemiddelde lading bleef nagenoeg constant op 1.446 ton. Grote schepen werden ingezet voor het transport van 32,4 miljoen ton of 85,7 % van het globale overslagvolume. De duwvaart op het Albertkanaal hield in 2002 gelijke tred met de algemene trafiekevolutie en kende met een goederenoverslag van 12,6 miljoen ton, een stijging met 5,11 %. Het aantal duweenheden nam enigszins toe tot 4.696 konvoeien. Gerekend in tonkilometer beslaat het aandeel van de duwvaart in de globale overslag bij de Dienst 38,5 %

Het zeevaartverkeer met kustvaarders wordt op het kanalenet van de Dienst voor de Scheepvaart gekenmerkt door een dalende trend. Hun aantal viel terug tot 430 coasters. Niettemin bleef hun vervoerde tonnage stabiel op 591.449 ton.

AANTAL SCHEPEN



GEMIDDELDE LADING





2. Evolutie van de pleziervaart

In 2002 werd de stijgende tendens van de doorvaarten van pleziervaartuigen verdergezet. Op het kanaal Bocholt-Herentals en op het kanaal Briegden-Neerharen, waar de kunstwerken op zon- en feestdagen tussen 1 mei en 30 september worden bediend, stellen we t.o.v. 2001 een stijging vast met 12,86 % resp. 25,55 %.

Op de overige kanalen manifesteert zich in dezelfde periode een stijging van 8,44 % t.o.v. 2001.

Deze evolutie blijkt uit de onderstaande tabellen.

Kanaal Bocholt-Herentals

Aantal doorvaarten van pleziervaartuigen

	2000		2001		2002	
	weekdagen	Zon -en feestdagen	weekdagen	Zon -en feestdagen	weekdagen	Zon -en feestdagen
mei	1.147	338	1.437	704	1.629	899
juni	1.246	617	1.849	571	1.864	526
juli	3.498	850	3.732	884	4.159	787
augustus	3.363	756	3.297	784	4.060	799
september	1.127	365	1.049	352	1.289	533
totaal	10.381	2.917	11.364	3.295	13.001	3.544
algemeen totaal	13.298		14.659		16.545	
2002 t.o.v. 2001:			+ 12,86%			

Kanaal Briegden-Neerharen

Aantal doorvaarten van pleziervaartuigen

	2000		2001		2002	
	weekdagen	Zon -en feestdagen	weekdagen	Zon -en feestdagen	weekdagen	Zon -en feestdagen
mei	73	24	103	16	78	25
juni	116	30	184	70	164	42
juli	284	74	332	54	411	83
augustus	316	60	288	57	410	103
september	79	8	72	6	131	63
totaal	868	196	979	203	1.168	316
algemeen totaal	1.064		1.182		1.484	
2002 t.o.v. 2001:			+ 25,55%			

Overige kanalen

Aantal doorvaarten van pleziervaartuigen

	2000		2001		2002	
	weekdagen	Zon -en feestdagen	weekdagen	Zon -en feestdagen	weekdagen	Zon -en feestdagen
mei	430	2	900	10	854	61
juni	808	74	813	8	885	15
juli	1.782	15	1.875	18	2.058	31
augustus	1.469	18	1.758	15	1.980	30
september	470	11	487	8	460	15
totaal	4.959	53	5.833	59	6.237	152
algemeen totaal	5.012		5.892		6.389	
2002 t.o.v. 2001:			+ 8,44%			





Beleidsplan Waterrecreatie en –Toerisme

In opdracht van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie Steve Stevaert, werd een extern studie bureau belast met de opmaak van een beleidsplan voor waterrecreatie en watertoerisme langs en op de bevaarbare waterwegen in het Vlaamse gewest en aan de kust. Een stuurgroep, waarvan de Dienst voor de Scheepvaart deel uitmaakt, begeleidt de uitvoering van de studieopdracht. De belangrijkste doelstellingen van het op te stellen beleidsplan zijn: het uitwerken van ontwikkelingsperspectieven voor de waterrecreatie en het watertoerisme, rekening houdend met het multifunctioneel karakter van de waterwegen en de kustzone; het optimaliseren van recreatief en toeristisch potentieel in het gebied, o.a. door het vastleggen van minimum kwaliteitsnormen voor de jachthavens en het aanreiken van oplossingen aan de bestaande en de te verwachten conflicten tussen de verschillende functies van de waterwegen en tussen de gebruikers ervan. Het beleidsplan zal m.a.w. op het vlak van waterrecreatie- en watertoerisme het referentiekader vormen voor o.a. de verschillende waterwegbeheerders. De studieopdracht voor de opmaak van het beleidsplan dient eind 2003 te worden voltooid.

Interregprojecten rond watertoerisme

In het kader van het Interreg III-programma, dat loopt van 2000 tot 2006, werkte de Dienst voor de Scheepvaart actief mee aan de uitwerking van het project Beleef het Water. Het Interreg III - project Beleef het Water zal het mogelijk maken om de toeristische infrastructuur, die werd aangelegd in uitvoering van de twee Interreg II-projecten Grensoverschrijdend Watertoerisme en Toervaren Benelux Middengebiet, verder kwalitatief te verbeteren (aanleg inrichtingselementen, milieustations, overstapmogelijkheden van water- naar landrecreatie) en het beschikbaar toeristisch aanbod verder te promoten. In december 2002 werden de ingediende deelprojecten principieel goedgekeurd zodat in 2003 met de concrete uitvoering van het totaalproject zal kunnen worden gestart.

Zondagvaart

De Vlaamse regering heeft beslist om in de periode 1998 – 2003 geleidelijk zondagbediening in te voeren op de kunstwerken op de Vlaamse waterwegen. Daarom besliste de Raad van Bestuur van de Dienst voor de Scheepvaart in april 2002 om de opportuniteit en de mogelijkheden van de invoering van de zondagvaart te beoordelen op basis van een proefperiode met daaraan gekoppeld een bevraging onder de betrokken partijen. De proefperiode met zondagbediening van de sluisen vond plaats op de zondagen van de maand oktober 2002. Om de onafhankelijkheid van de bevraging te garanderen werd een extern studie bureau aangeduid. Het onderzoek omvat een analyse van de doorvaartgegevens, een enquête van schippers, rederijen, bedrijven en de recreatieve sector en diepte-interviews met een aantal hoofdspelers. Het onderzoek moet in het voorjaar van 2003 leiden tot het formuleren van een aantal aanbevelingen m.b.t. het invoeren van zondagbediening.

4. infrastructuur- werken

1. Bouwen aan de kanalen

De verbetering van het kanalenet is een voortdurende zorg van de Dienst voor de Scheepvaart. De modernisering van het Albertkanaal wordt onverminderd voortgezet en verscheidene nieuwe kaaimuren voor watergebonden bedrijven zijn voltooid of in aanbouw. Maar ook naar het onderhoud van de infrastructuur en naar investeringen voor de pleziervaart gaat heel wat aandacht. De binnenvaart is bij uitstek een milieuvriendelijke sector: ook inzake exploitatie en beheer van de kanalen volgt de Dienst de milieuvriendelijke weg. In uitvoering van de beheersovereenkomst treedt de Dienst als bouwheer op voor alle infrastructuurwerken langs de beheerde kanalen. De afdeling Maas en Albertkanaal van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap staat in voor de technische voorbereiding en de opvolging van de uitvoering van de werken.

Modernisering Albertkanaal. In 2002 werd voor de modernisering van het Albertkanaal voor een bedrag van 26,7 miljoen euro aan investeringen goedgekeurd.

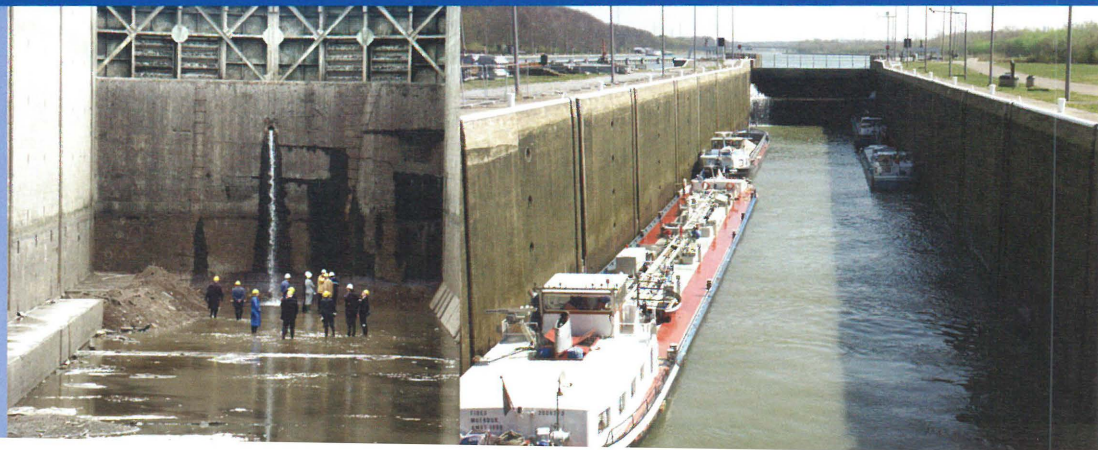
In hoofdzaak betrof het de volgende projecten:

- De bouw van een nieuwe brug over het Albertkanaal in Kanne (Riemst)
- Het vernieuwen van de bovendeuuren en de vlottende bolders van de 16m-sluizen in Hasselt, Diepenbeek en Genk
- De verdieping van het Groot Dok te Merksem, verbeteringswerken aan de kaaimuren van het Groot Dok en verbeteringswerken in de omgeving van de Dokken van Merksem
- De renovatie van een kaaimuur op de linkeroever in Genk
- Het milieuhygiënisch onderzoek voor de verbreding van het vak Oelegem – Deurne-Bal
- Een aantal onteigeningen op het grondgebied Antwerpen met het oog op de verbreding van het Albertkanaal tussen Oelegem en Antwerpen

De volgende werken waren eind 2002 in uitvoering:

- De verbredingswerken van het Albertkanaal in het vak Eigenbilzen-Gellik
- De vernieuwing van de opwaartse deuren en de vlottende bolders van de 16m-sluizen in Ham en Olen

Begin 2002 startte de studie van het project voor de verbreding van het Albertkanaal tussen Antwerpen en Wijnegem. Dit project maakt deel uit van het Masterplan Antwerpen waarvan de studie geïntegreerd wordt uitgevoerd door het consortium van studie bureaus TV SAM. Het deelproject omvat naast de verbreding van het kanaal zelf ook de herbouw van de bruggen over dit kanaalvak en de aanpassing van wegen. De uitvoering van deze werken is essentieel voor de rendabiliteit van het ganse Albertkanaal. De Dienst voor de Scheepvaart zal dan ook de prioriteit van de uitvoering van deze werken bepleiten.





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. Voor dergelijke watergebonden infrastructuur betaalt het Vlaamse Gewest 80% van de aanlegkosten, het betrokken bedrijf betaalt 20% van de kosten.

Daarnaast neemt het bedrijf het engagement om jaarlijks een afgesproken 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 26 projecten principieel goedgekeurd die, zodra al deze kaaimuren in gebruik zijn, jaarlijks meer dan 3,2 miljoen ton en meer dan 120.000 TEU overslag via de waterweg zullen genereren.

Na acht kaaimuurprojecten in de periode 1999-2001 werden in 2002 volgende projecten voltooid:

De RO-RO kaaimuur langs het Albertkanaal in Westerlo •

De kaaimuur langs het kanaal Bocholt-Herentals voor Zandbedrijf Velbo •

Voor drie andere kaaimuurprojecten vond in 2002 de aanbesteding plaats en werd een totaal bedrag van:

De bouw van een kaaimuur langs het Albertkanaal in Genk voor ALZ N.V. •

De bouw van een kaaimuur langs het Albertkanaal in Genk voor Sadepan Chimica N.V. •

De bouw van een kaaimuur langs het Albertkanaal in Genk voor Agglo N.V. •

De uitvoering van deze projecten zal in 2003 worden aangevat.

Bruggen De werken voor de bouw van een nieuwe ophaalbrug ter vervanging van de bestaande brug 6 te Arendonk over het kanaal Dessel – Turnhout – Schoten waren eind 2002 nagenoeg voltooid. De brug zal in februari 2003 in gebruik worden genomen.

De bouw van een voetgangersbrug over het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten te Rijkevorsel werd in 2002 voltooid. Het project voor het automatiseren van de bediening van een aantal bruggen op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten werd samen met de afdeling Elektriciteit en Mechanica Antwerpen verdergezet.

2. Onderhoud van de infrastructuur

Duurzaam onderhoud In 2002 werd voor een bedrag van 7,93 miljoen euro buitengewone onderhoudswerken goedgekeurd. Deze werken worden deels uitgevoerd door aannemers, deels door het gespecialiseerd regiepersoneel van de Dienst voor de Scheepvaart.

De werken die aan aannemers werden toegewezen zijn:

- De herstelling van oeververdediging op verschillende plaatsen langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten
- Het schilderen van de schipdeuren van de sluisen op het Albertkanaal
- Herstellingswerken aan bruggen : vervangen van waterdichtingslagen, brugvoegen en wegdekken
- 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 onderhoudswerken die in 2002 werden uitgevoerd zijn:

- droogzetten met volledige revisie van sluis 1 te Rijkevorsel op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten:
 - vervangen van de sluisdeuren, herstellen van deurnissen en het guniteren van de sluiswolk
- hydraulisch maken van sluis 10 te Schoten op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten: revisie en aanpassen
 - van de cilinderverlaten en sluisdeuren om deze hydraulisch te kunnen bedienen
- voorbereidingswerken voor werken die werden aanbesteed: herstellen, opkuisen en het tijdelijk bijplaatsen van verluchtingsgaten van de puntdeuren te Hasselt, Diepenbeek en Genk alvorens deze inwendig werden gestraald en geschilderd
- droogzetten van de middensluis van Genk en herstellen van de gescheurde benedendrempel
 - vervaardigen en plaatsen van nieuwe krooshekken opwaarts de duwvaartsluis te Olen
- herstellen of vernieuwen van wrijfbalken aan de kaai te Smeermaas, kaaimuur van Bekaert en in de kom van Lanklaar
- herstellen van bruggen op het gehele kanalenet gevolgd door de inspectieverslagen van het bruggenonderzoek
- plaatsen van een 15-tal nieuwe meerpalen en het herstellen van een tiental meerpalen op diverse plaatsen langs het Albertkanaal
- herstellen van ongeveer 50 taludplaten op het Albertkanaal en het vebindingskanaal Dessel-Kwaadmechelen
- Vervangen van onder- en bovendoor van de ophaalbruggen te Rijkevorsel (brug 8) en te Brecht (brug 11) op het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten
- herstellen van vlottende bolders op de sluiscomplexen op het Albertkanaal





- boven halen en volledige revisie van twee deurboten (24m): verbreden, vervangen aanslagbalken en wrijfhout en reviseren van afsluitkranen;
- dokken en het monteren van nieuwe peilarmen inclusief het hydraulisch aanpassen van de peilboot president Verschaeve;

Investerings in hernieuwbare energie Op 14 december 2001 nam de Vlaamse regering de beslissing voor het gunnen van de opdracht voor een concessie voor openbare werken voor het bouwen en installeren van waterkrachtcentrales langs de waterwegen van de Dienst voor de Scheepvaart. Het project voorziet in de bouw van waterkrachtcentrales op de zes sluizencomplexen van het Albertkanaal, de sluizen 1,2 en 3 op het kanaal Bocholt-Herentals en de sluizen van Lanaken en Neerharen op het kanaal Briegden-Neerharen. De jaarlijkse productie aan hernieuwbare energie wordt geraamd op 42 miljoen kWh. In het project is ook de bouw en installatie 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 kunnen voldoen aan de bepalingen van het Maasafvoeroverdrag tussen Vlaanderen en Nederland. De Dienst voor de Scheepvaart kreeg van de Vlaamse regering de opdracht om met de gekozen inschrijver verder te onderhandelen over de gedetailleerde voorwaarden van de af te sluiten concessieovereenkomst. In 2002 heeft de Dienst samen met de inschrijver en administratie Milieu onderhandeld over een resultaatsverbintenis voor de te bouwen waterkrachtcentrales. De onderhandelingen zullen ook nog in 2003 dienen te worden verdergezet.

3. Studies naar de verdere ontwikkeling van de waterwegen

De Dienst wees in 2001 een studieopdracht toe voor het uitvoeren van een onderzoek naar het huidige en toekomstig economisch belang van het Albertkanaal en het opstellen van een strategisch beleidsplan. De studie beoogt om vanuit de economische realiteit (de vraagzijde) de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte te onderzoeken aan toekomstige bedrijventerreinen langs het Albertkanaal. Op basis van de resultaten van het onderzoek zal een strategisch beleidsplan voor het Albertkanaal worden opgesteld. De studie wordt begeleid door een stuurgroep waarvan naast de Dienst ook de afdeling Ruimtelijke Planning, de administratie Economie, de G.O.M.'s van de provincies Antwerpen en Limburg, IOK en Igean deel uitmaken. De tussenresultaten van de studie van de Dienst vormden een belangrijke input voor het onderzoek van de afdeling Ruimtelijke Planning dat tot doel heeft het Economisch Netwerk Albertkanaal in te vullen. Concreet betekent dit dat een aantal terreinen zullen worden afgebakend waarvoor een bestemmingswijziging tot bedrijventerrein aangewezen is. Het eindresultaat moet zijn dat binnen een paar jaar een aantal nieuwe watergebonden bedrijventerreinen beschikbaar zullen komen.

Met de Provincie Antwerpen werden afspraken gemaakt om in 2003 gezamenlijk een opdracht uit te schrijven voor het opstellen van een ontwikkelingsperspectief voor het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten, één van de taakstellingen van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen.

4. Watergebonden bedrijventerreinen

Langs het Albertkanaal, op het grondgebied van de gemeenten Genk, Bilzen en Zutendaal, beheert de Dienst een terrein met een oppervlakte van ca. 100 ha met bestemming industriegebied. In 2001 werd gestart met het opstellen van een ruimtelijke visie voor de ontwikkeling en ontsluiting van dit terrein. De opgestelde ruimtelijke visie werd in mei 2002 goedgekeurd waarna gestart werd met het opstellen van het ontwerp van wegen, riolering en nutsvoorzieningen voor de ontwikkeling van de eerste fase van het terrein. De aanvang van deze werken is voorzien in het voorjaar 2003. Intussen hebben zich al een aantal potentiële kandidaten aangeboden om zich op het terrein te vestigen.

5. Investeren voor een beter milieu

Bij het beheer en de exploitatie van de kanalen wordt de milieureglementering zorgvuldig toegepast.

De talrijke wijzigingen in de milieuwetgeving en de milieureglementering (Vlarebo, Vlarea, Vlarem) brengen voor de waterwegbeheerder een aantal bijkomende verplichtingen mee.

bodemattesten Bij het afsluiten van een concessieovereenkomst moet er in toepassing van het Bodemsaneringsdecreet voor ieder kadastraal perceel door OVAM een bodemattest worden afgeleverd.

Bij een concessieovereenkomst voor een risicoground moet er eveneens een oriënterend bodemonderzoek gebeuren. Indien uit dit laatste onderzoek blijkt dat er aanwijzingen zijn van bodemverontreiniging moet er een beschrijvend bodemonderzoek worden uitgevoerd. Indien dan blijkt dat er risico's zijn voor mens en milieu moet er een saneringsproject en saneringswerken worden uitgevoerd. Voor het industrieterrein Genk Zuid werden de nodige bodemattesten afgeleverd.

historisch vervuilde gronden Langs de kanalen zijn er verscheidene gronden die in het verleden ernstig werden vervuild door industriële activiteiten. De "historische" vervuilers kunnen in de meeste gevallen niet meer ter verantwoording worden geroepen. Daardoor wordt de Dienst voor de Scheepvaart saneringsplichtig voor deze gronden en moet de Dienst ook opdraaien voor de kosten. In 2002 werden een drietal gronden aangeduid als zwaar verontreinigd. Voor deze gronden wordt de saneringsprocedure gestart.

De sanering van de terreinen van de voormalige zinkfabriek langs de Zuid-Willemsvaart in Rotem werd in 2002 afgerond. In totaal werden ca. 78.000 ton sintels afgegraven. De afgegraven sintels werden in een nabijgelegen vergunde saneringsopslag gestort. Het EFRO-fonds komt tussen voor 40% van de saneringskosten. Na sanering komt een terrein vrij van meer dan 4 ha. Het terrein maakt dan deel uit van een totaal gesaneerd industrieterrein van bijna 48 ha.





opstellen van bermbeheersplannen Voor het Albertkanaal (sectie Genk – Antwerpen), de Zuid-Willemsvaart en het kanaal Dessel-Kwaadmechelen werd begin 2002 een opdracht uitbesteed voor het opmaken van natuurtechnische bermbeheersplannen. De bepalingen van deze bermbeheersplannen zullen in de toekomst systematisch worden ingebouwd in de bestekken voor groenonderhoud op de kanaalbermen. Einde 2002 werd een gelijkaardige opdracht gegeven voor de overige kanaalbermen.

brandstoftanks In de loop van 2002 werden alle ondergrondse en bovengrondse brandstoftanks in de gebouwen en de dienstwoningen onderworpen aan een eerste periodieke controle. Enkele brandstoftanks, die niet meer voldeden aan de bepalingen van Vlare II werden vervangen door dubbelwandige tanks.

6. Onderhoud van de bruggen

De Dienst voor de Scheepvaart is verantwoordelijk voor 162 bruggen. Voor 65 van deze bruggen wordt de bovenbouw beheerd door de afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen of Limburg. Jaarlijks voert de Dienst ongeveer 60 bruginspecties uit. Door dergelijke inspecties worden gebreken tijdig opgespoord. Het belang van tijdig een "gewoon onderhoud" uit te voeren is duidelijk: kleine gebreken kunnen op een eenvoudige wijze en relatief goedkoop worden hersteld. Indien kleine gebreken niet tijdig worden hersteld worden het na verloop van tijd ernstige gebreken die de stabiliteit van de brug en de veiligheid van de gebruiker in het gedrang kunnen brengen.

In 2002 werden 67 A-inspecties uitgevoerd. Dit zijn volledige inspecties die om de drie jaar worden uitgevoerd.



5. Promotie

De Dienst voor de Scheepvaart besteedt heel wat aandacht en energie aan de toename van de trafiek en aan de promotie van de binnenvaart. 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:

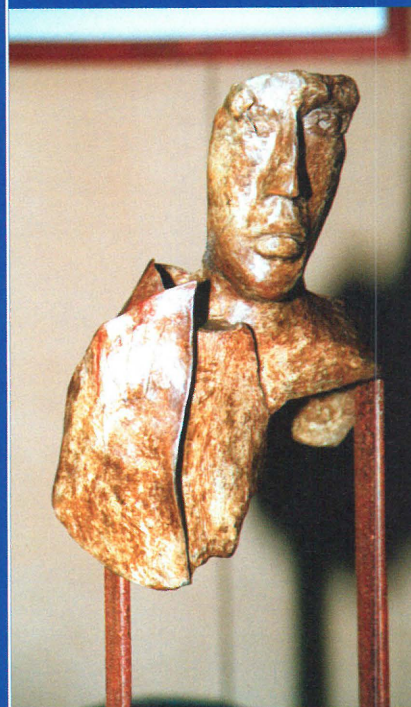
Voorzitter: de heer Herman Dessers •

Leden: mevrouw Marleen Evenepoel, mevrouw Martine Van Hemelrijk, de heren Joris Geets, Luc Catteeuw, Fred De Pauw, Jos Heynderickx, Octaaf Parmentier, Erik Portugaels, Jaak Ruiters, Jaak Tielens, Jean Vandeputte, Ludo Vanmeer en Jos Woestenborghs

Willy Vandeurzen (secretaris) •

De commissie vergadert maandelijks.

De Promotiecommissie heeft het initiatief genomen om jaarlijks een prijs van de Dienst voor de Scheepvaart toe te kennen 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. In 2000 werd de prijs uitgereikt aan Tessenderlo Chemie. In 2001 was WCT Containerterminal Meerhout de laureaat. In 2002 werd de prijs toegekend aan de vzw Zagrika. De vzw Zagrika groepeert de bedrijven die actief zijn in de sector van zand, grind en kalksteen. Deze sector is al meer dan 25 jaar de grootste klant van de binnenvaart. De vzw Zagrika omvat de volledige sector, d.w.z. de handelaars en de gebruikers, maar ook de bevrachters en de vervoerders. Binnen de groepering wordt overlegd over de belangen van alle betrokkenen uit de sector. De prijs werd op 3 juni door de heren Herman Dessers en Paul Kumpen overhandigd aan de heer Marcel Dries, voorzitter van de vzw Zagrika.





Erelijst Prijs van de Dienst voor de Scheepvaart

2000	.....Tessenderlo Chemie
2001	.....WCT Containerterminal Meerhout
2002	.....Zagrika

Heel wat aandacht ging ook naar de viering van 25 jaar Dienst voor de Scheepvaart.

Op 30 oktober werd een boottocht gemaakt met de "stichters" van de Dienst, d.w.z. de bevoegde ministers Louis Olivier en Jean Defraigne, de leden van de Raad van bestuur en de leidende ambtenaren. In december werd in het cultureel centrum van Hasselt een druk bijgewoonde academische zitting gehouden. Tijdens deze academische zitting werd het woord gevoerd door de voorzitter van Raad van Bestuur Paul Kumpen en door de Vlaamse minister vice-president Steve Stevaert.

De wereldkampioenschappen wielrennen op de weg werden in 2002 georganiseerd door het circuit van Zolder. Dit evenement lokte zeer veel bezoekers uit binnen- en buitenland. Om een gedeelte van de te voorziene verkeersproblemen op te vangen werd een beroep gedaan op de binnenvaart. Met een achttal passagiersschepen werden enkele duizenden toeschouwers op een comfortabele wijze naar het circuit gehaald. Onder hen ook een grote groep Vlaamse burgemeesters en gemeentesecretarissen.

De Dienst heeft ook deelgenomen aan diverse tentoonstellingen en manifestaties i.v.m. binnenvaart en mobiliteit. Reeds voor de derde maal werd met een gezamenlijke stand van de Vlaamse waterwegbeheerders en de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen deelgenomen aan de Belgian Boatshow in Gent.

De Promotiecommissie bestudeert systematisch de evolutie van de trafiek op het kanalenet van de Dienst en onderzoekt de mogelijkheden om nieuwe trafieken aan te trekken of om de trafiek bij bestaande klanten te vergroten. Daarnaast wordt ook ruime aandacht besteedt aan alle problemen die het functioneren van de binnenvaart kunnen bemoeilijken, met name de evolutie van de vrachtprijzen, het gebrek aan geschoold personeel en de mogelijke invoering van de zondagvaart).

6. Financieel verslag

balans

ACTIVA		2002	2001	
		EUR	EUR	
I Oprichtingskosten		-	-	-
II Immateriële vaste activa				
Software	258.935,77 - 107.411,71	151.524,06	121.690,63	170.267,15 - 48.576,52
III Materiële vaste activa				
Terreinen en gebouwen	516.844,11 - 363.335,05	153.509,06	151.185,55	503.411,06 - 352.225,51
Werken van burgerlijke bouwkunde	5.796.462,22 - 807.873,25	4.988.588,97	3.617.233,62	4.130.696,65 - 513.463,03
Installaties, machines en uitrusting voor exploitatie	1.971.009,30 - 1.277.391,60	693.617,70	596.403,52	1.737.707,36 - 1.141.303,84
Meubilair en materieel	5.799.362,21 - 3.808.935,11	1.990.427,10	1.932.134,80	5.345.320,68 - 3.413.185,88
Werken van burgerlijke bouwkunde in aanbouw		38.153.046,94	22.838.925,80	
IV Financiële vaste activa				
Vorderingen en borgtochten in contanten		-	-	
V Vorderingen op meer dan 1 jaar				
		-	-	
VI Voorraden				
Handelsgoederen		1.206.780,19	1.067.877,61	
VII Vorderingen op ten hoogste 1 jaar				
Handelsvorderingen op ten hoogste één jaar		1.523.970,67	919.618,32	
Overige vorderingen		13.888.785,80	3.810.471,39	
VIII Geldbeleggingen				
IX Liquide middelen				
Kassagelden		2.129,44	6.586,56	
Rekening Fortis-Bank.		-	38,99	
Rekening K.B.C.		6.947.684,81	2.590.563,79	
X Overlopende rekeningen				
Verkregen opbrengsten		269.700,00	321.130,39	
Over te dragen kosten		4.956,72	7.732,94	
TOTAAL		69.974.721,46	37.981.593,91	
XI Orderekeningen				
Sociale Dienst		51.566,45	68.900,96	
Uit te voeren patrimoniuminvesteringen		315.617,62	- 202.647,85	
Waarborgbrieven		447.089,08	297.902,05	
Verplichting tot aankoop bij leveranciers		16.939.024,88	10.098.368,29	
TOTAAL inclusief orderekeningen		87.728.019,49	48.244.117,36	

balans

PASSIVA	2002	2001
BEF	EUR	
I Kapitaal	-	-
II Uitgiftepremies	-	-
III Herwaarderingsmeerwaarden	-	-
IV Reserves		
Niet beschikbare reserves	1.502.068,30	1.502.068,30
Beschikbare reserves voor bedrijfsfonds	867.627,34	867.627,34
V Overgedragen netto resultaat		
Overgedragen verlies	-	- 387.542,45
Overgedragen winst	293.531,60	-
VI Dotaties, subsidies, toelagen en soortgelijke		
Kapitaalsubsidies werken burgerlijke bouwkunde	39.093.849,89	24.575.263,45
Subsidies patrimoniale goederen	2.989.078,00	2.801.414,50
Subsidies patrimoniale investeringen	3.833.799,94	1.472.664,43
VII Voorzieningen en Uitgestelde belastingen		
Globale te voorziene waardeverminderingen handelsvorderingen	860.579,99	893.930,14
VIII Schulden op meer dan één jaar		
Ontvangen vooruitbetalingen	1.308.569,93	1.308.569,93
Gerealiseerde ontvangsten grondbeheer	1.589.967,35	322.236,79
IX Schulden op ten hoogste één jaar		
Handelsschulden op ten hoogste één jaar	2.760.304,44	3.097.136,96
Schulden met betrekking tot belastingen, bezoldigingen en sociale lasten	1.551.708,22	1.508.168,81
Overige schulden	15.258,94	15.453,49
Rekeningen K.B.C. type uitgaven	13.295.807,17	-
X Overlopende rekeningen		
Over te dragen opbrengsten	-	-
Toe te rekenen kosten	12.570,35	4.602,22
TOTAAL	69.974.721,46	37.981.593,91
XI Orderekeningen		
Sociale Dienst	51.566,45	68.900,96
Uit te voeren patrimoniuminvesteringen	315.617,62	- 202.647,85
Waarborgbrieven	447.089,08	297.902,05
Crediteuren wegens verplichting tot aankopen	16.939.024,88	10.098.368,29
TOTAAL inclusief orderekeningen	87.728.019,49	48.244.117,36

resultatenrekening

	2002	2001
I Operationele opbrengsten	29.044.737,884	26.321.562,27
Lopende opbrengsten	8.282.611,69	8.209.495,78
Inkomens- en kapitaaloverdrachten	17.612.391,69	15.087.977,91
Andere operationele opbrengsten	3.149.734,50	3.024.088,58
II Operationele kosten	-28.606.218,18	-27.420.939,79
Handelsgoederen, grond- en hulpstoffen	-634.584,91	-544.110,62
Diensten en diverse goederen	-3.681.429,72	-3.551.254,02
Personeelskosten	-22.711.701,96	-22.373.249,81
Afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten, immateriële en materiële vaste activa	-1.031.337,67	-798.925,31
Voorzieningen (toevoegingen, bestedingen en terugnemingen)	-16.010,83	65.692,63
Inkomensoverdrachten	-368.124,33	-65.389,82
Andere operationele kosten	-163.028,76	-153.702,84
OPERATIONEEL RESULTAAT	438.519,70	-1.099.377,51
III Financiële opbrengsten	232.433,09	994.667,88
Opbrengsten uit vlottende activa	229.740,31	178.104,48
Gerealiseerde wisselopbrengsten	0,49	1.250,82
Aangerekende verwijlrenten	-	16.387,27
Andere financiële opbrengsten	2.692,29	798.925,31
IV Financiële kosten	-11.259,07	-6.213,25
Kosten van schulden	-	-60,24
Discontokost op vorderingen	-	-
Gerealiseerde wisselverliezen	-0,20	-14,48
Bankkosten	-2.226,27	-2.643,61
Verwijlrenten	-0,02	-
Diverse financiële kosten	-9.032,58	-3.494,93
FINANCIEEL RESULTAAT	221.174,02	988.454,63
V Uitzonderlijke opbrengsten	53.409,83	164.868,26
Terugneming van afschrijvingen en waardeverminderingen	49.716,30	2.350,38
Andere uitzonderlijke opbrengsten	3.693,53	162.517,88
VI Uitzonderlijke kosten	-32.029,50	-168.223,67
Uitzonderlijke afschrijvingen en waardeverminderingen op oprichtingskosten	-355,31	-
Andere uitzonderlijke kosten	-31.674,19	-168.223,67
UITZONDERLIJK RESULTAAT	21.380,33	-3.355,40
NETTO RESULTAAT VAN HET JAAR (voor belastingen)	681.074,05	-114.278,30
NETTO RESULTAAT VAN HET JAAR (na belastingen)	681.074,05	-114.278,30
TE BESTEMMEN NETTO RESULTAAT VAN HET BOEKJAAR	681.074,05	-114.278,30
Overgedragen verlies van vorige boekjaren	-387.542,45	-273.264,16
Te verwerken verliessaldo	-	-387.542,45
Te verwerken winstsaldo	293.531,60	-
Bestemming van de winst		
Overdracht naar het boekjaar 2003		293.531,60
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:		
Aanvulling eigen bedrijfsontvangsten	16.581.054,02	15.087.977,91
Nieuwe patrimoniale goederen	924.945,98	1.061.431,73
TOTAAL	17.506.000,00	16.149.409,64



verslag van de revisor

Verslag van de revisor over de jaarrekening afgesloten op 31 december 2002 van de DIENST VOOR DE SCHEEPVAART TE HASSELT

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 we hierbij verslag uit over de uitvoering van onze controleopdracht tijdens het boekjaar 2002.

Wij hebben de controle uitgevoerd van de jaarrekening, opgesteld door de verantwoordelijken van de Dienst, over het boekjaar afgesloten op 31 december 2002, met een balanstotaal van € 87.728.019,49 en waarvan de resultatenrekening met een winst van € 681.074,05.

Onze controles werden zodanig verricht dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen onjuistheden van materieel belang bevat, rekening houdend met de specifieke wettelijke voorschriften met betrekking tot de jaarrekening.

De administratieve organisatie werd tevens geëvalueerd, waarbij werd vastgesteld dat deze voldoende gestructureerd is en aangepast 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, rekening houdend met de toepasselijke wettelijke voorschriften, geeft de jaarrekening afgesloten op 31 december 2002 een getrouw beeld van het vermogen, van de financiële toestand en van de resultaten van de instelling.

Hasselt, 7 maart 2003

Embrechts Frank Bedrijfsrevisor

Tabel 1: Samenvatting van de bijzonderste statistische gegevens

Rubrieken	1977	2000	2001	2002	Pc verhoging of verlaging van 2000 tov 1999
<u>Tonkilometer</u>	1.688.052.891	2.704.221.881	2.757.990.253	2.954.015.980	+ 7,11
Vervoerde tonnage	25.265.370	36.040.273	35.929.817	37.788.222	+ 5,17
Ladingen	7.268.840	5.075.415	5.028.858	4.910.765	- 2,35
Lossingen	11.268.329	16.634.123	15.782.777	16.310.356	+ 3,34
Inwendig vervoer binnen de grenzen van het net (goederen geladen en gelost binnen het net)	535.617	664.247	437.702	445.109	+1,69
<u>Doorvaart over het Albertkanaal van eind tot eind</u>	6.066.648	14.340.792	14.993.678	14.683.639	- 2,07
Trafiek waargenomen aan de in- en uitgangspunten					
a) Kanne	10.679.599	18.895.409	18.878.225	20.192.318	+ 6,96
b) Smeermaas (grens)	1.165.300	854.768	787.006	759.825	- 3,45
c) Lozen (grens)	1.211.954	599.453	552.570	556.218	+ 0,66
d) Straatsburgdok Antwerpen	17.886.148	29.459.555	30.220.878	31.774.212	+5,14
Aantal geladen schepen	46.504	35.012	33.793	34.279	+1,44
Aantal ledige schepen	37.828	29.250	27.909	27.238	- 2,40
Aantal schepen op het net geladen	13.664	7.463	7.444	7.088	- 4,78
Aantal schepen op het net gelost	20.480	18.189	16.932	16.967	+ 0,21
<u>Gebruik van grote schepen (+800 ton)</u>					
Tonkilometer (1)	902.805.277	2.291.312.282	2.370.308.765	2.601.066.215	+ 9,74
Vervoerde tonnage (2)	13.058.044	29.576.280	29.904.914	32.396.497	+ 8,33
Aantal geladen grote schepen (3)	11.521	20.684	20.656	22.397	+ 8,43
Gemiddelde tonnage per groot schip	1.151	1.430	1.448	1.446	- 0,14
<u>Gebruik der duweenheden</u>					
Tonkilometer (1)	207.131.300	1.078.387.132	1.101.176.312	1.138.794.223	+ 3,42
Vervoerde tonnage (2)	3.261.284	11.912.887	12.039.906	12.655.349	+ 5,11
Aantal duweenheden	2.240	4.911	4.643	4.696	+ 1,14
Gemiddelde tonnage per duweenheid	1.456	2.426	2.593	2.695	+3,93
<u>Zeevaartverkeer met kustvaarders</u>					
Vervoerde tonnage (2)	146.967	772.410	591.610	591.449	- 0,03
Aantal kustvaarders (3)	237	562	445	430	- 3,37

(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	2000	2001	2002
<u>A. In tonkilometer</u>				
Albertkanaal	1.447.154.245	2.555.777.991	2.615.926.967	2.821.714.820
Kanaal van Briegden naar Neerharen	9.224.602	2.643.069	1.766.100	1.132.748
Zuid-Willemsvaart	49.737.791	34.129.052	32.315.174	28.740.435
Kanaal van Bocholt naar Herentals	125.317.350	61.666.091	61.992.039	57.390.440
Kanaal naar Beverlo	3.148.194	894.960	891.095	924.491
Kanaal van Dessel naar Kwaadmechelen	2.488.898	20.395.574	20.835.695	19.756.735
Kanaal van Dessel naar Schoten over Turnhout				
- sectie Dessel – Turnhout	29.368.334	18.942.916	15.464.982	15.093.374
- sectie Turnhout-Schoten	21.622.477	9.772.228	8.798.201	9.262.937
TOTAAL	1.688.052.891	2.704.221.881	2.757.990.253	2.954.015.980
<u>B. In tonnage</u>				
Albertkanaal	23.393.863	35.116.280	35.101.430	36.983.753
Kanaal van Briegden naar Neerharen	1.849.644	1.197.471	956.876	779.115
Zuid-Willemsvaart	3.933.118	2.023.905	1.745.194	1.192.406
Kanaal van Bocholt naar Herentals	4.733.532	3.084.255	3.193.640	2.867.226
Kanaal naar Beverlo	480.888	194.261	193.422	200.671
Kanaal van Dessel naar Kwaadmechelen	402.940	1.355.637	1.389.878	1.338.576
Kanaal van Dessel naar Schoten over Turnhout				
- sectie Dessel – Turnhout	1.201.042	794.538	663.363	636.723
- sectie Turnhout-Schoten	1.162.554	561.627	574.647	604.620
TOTAAL	25.265.370	36.040.273	35.929.817	37.788.222

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	42.953.922	10.189.511	53.143.433	6.541.263	1.149.935	7.691.198	60.834.631	2,06
1. Voedingswaren en veevoeders	12.643.709	2.219.349	14.863.058	613.638	58.347	671.985	15.535.043	0,53
2. Vaste brandstoffen	414.602.595	11.480.345	426.082.940	12.672.570	93.402	12.765.972	438.848.912	14,86
3. Petroleumproducten	459.820.784	2.491.063	462.311.847	397.315	19.804	417.119	462.728.966	15,66
4. Ertsen	471.306.802	9.783.629	481.090.431	32.138	53.170	85.308	481.175.739	16,29
5. Metaalproducten	42.892.147	38.232.236	81.124.383	489.929	213.443	703.372	81.827.755	2,77
6. Delfstoffen en bouwmaterialen	283.913.161	565.874.425	849.787.586	41.644.859	60.197.141	101.842.000	951.629.586	32,21
7. Meststoffen	112.150.835	91.972.011	204.122.846	100.381	491.484	591.865	204.714.711	6,93
8. Nijverheidsproducten	104.567.806	62.501.856	167.069.662	4.124.858	3.354.429	7.479.287	174.548.949	5,91
9. Allerhande goederen	33.807.913	48.310.721	82.118.634	7.987	45.067	53.054	82.171.688	2,78
TOTALEN	1.978.659.674	843.055.146	2.821.714.820	66.624.938	65.676.222	132.301.160	2.954.015.980	100,00

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

Aanduiding der goederen	Kanne - Antwerpen			Antwerpen - Kanne		
	2002		2001	2002		2001
	tonnage	%	tonnage	tonnage	%	tonnage
0. Landbouwproducten	53.191	1,46	53.730	230.462	1,82	193.742
1. Voedingswaren en veevoeders	15.108	0,41	11.661	50.676	0,40	53.273
2. Vaste brandstoffen	48.792	1,33	46.766	2.694.923	21,30	2.517.139
3. Petroleumproducten	16.308	0,45	19.978	3.425.065	27,07	3.340.660
4. Ertsen	61.813	1,69	86.740	4.174.973	33,00	3.805.630
5. Metaalproducten	322.066	8,81	381.447	166.421	1,31	248.652
6. Delfstoffen en bouwmaterialen	2.218.125	60,68	1.570.309	1.066.512	8,43	989.073
7. Meststoffen	614.176	16,80	530.426	606.518	4,79	602.035
8. Nijverheidsproducten	286.390	7,84	281.983	226.180	1,79	247.395
9. Allerhande goederen	19.327	0,53	9.639	10.845	0,09	3.400
TOTALEN	3.655.296	100,00	2.992.679	12.652.575	100,00	12.000.999

(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
O. Landbouwproducten	1.184.661	3.986	8.850	669.801	55.715
1. Voedingswaren en veevoeders	489.347	205	54.901	330.343	21.382
2. Vaste brandstoffen	4.553.792	37.977	78.191	1.651.910	26.793
3. Petroleumproducten	4.846.233	-	16.743	1.379.176	2.427
4. Ertsen	4.453.158	75.391	49.887	71.666	15.072
5. Metaalproducten	1.081.847	4.758	49.053	470.557	55.693
6. Delfstoffen en bouwmaterialen	14.521.091	738.117	1.799.919	5.126.851	3.560.011
7. Meststoffen	2.490.421	24.170	372.770	820.785	31.515
8. Nijverheidsproducten	2.707.320	210.595	544.941	1.328.140	106.168
9. Allerhande goederen	1.460.352	21.288	819.023	584.668	1.683
TOTALEN	37.788.222	1.116.487	3.794.278	12.433.897	3.876.459
Ter herinnering 2001	35.929.817	1.464.481	3.564.377	11.912.645	3.870.132

Tabel 6: Binnenlandse, continentale en zeetrafiëk

	1977	2000	2001	2002
A. Continentale trafiek				
I. Binnenlandse trafiek	8.875.682	7.983.032	7.434.377	8.796.112
II. Uitvoer naar Frankrijk	457.063	542.933	475.589	474.898
Nederland	1.162.654	1.131.659	1.036.025	1.218.134
Duitsland	362.859	262.742	331.665	313.246
Andere	100.214	109.950	145.949	98.317
TOTAAL II	2.082.790	2.047.284	1.989.228	2.104.595
III. Invoer uit Frankrijk	473.876	601.935	499.004	468.225
Nederland	5.344.240	6.924.114	6.639.730	6.453.587
Duitsland	674.042	2.081.242	1.865.643	1.945.994
Andere	43.398	36.566	25.644	48.672
TOTAAL III	6.535.556	9.643.857	9.030.021	8.916.513
IV. Doorvoer Frankrijk – Nederland	46.814	176.563	213.115	212.694
Nederland – Frankrijk	80.494	52.269	74.148	88.408
Andere	3.770	81.221	59.350	75.464
TOTAAL IV	131.078	310.053	346.613	376.566
TOTAAL CONTINENTALE TRAFIEK	17.625.106	19.984.226	18.800.239	20.193.786
B. Zeetrafiëk				
I. Uitvoer naar Belgische zeehavens	2.281.677	2.122.545	2.069.834	2.452.135
buitenlandse zeehavens	154.420	729.958	607.190	528.886
TOTAAL I	2.436.097	2.852.503	2.677.024	2.981.021
II. Invoer uit Belgische zeehavens	3.687.968	6.098.678	6.511.021	5.911.379
buitenlandse zeehavens	871.553	6.283.901	7.022.038	7.831.574
TOTAAL II	4.559.521	12.382.579	13.533.059	13.742.953
III. Doorvoer naar NL via Belgische zeehavens	258.943	246.261	241.846	128.078
vanuit NL via Belgische zeehavens	258.870	125.400	61.966	100.192
andere	126.833	449.304	615.683	642.192
TOTAAL III	644.646	820.965	919.495	870.462
TOTALE ZEETRAFIEK	7.640.264	16.056.047	17.129.578	17.594.436
TOTAAL VERVOERDE TONNAGE (A + B)	25.265.370	36.040.273	35.929.817	37.788.222