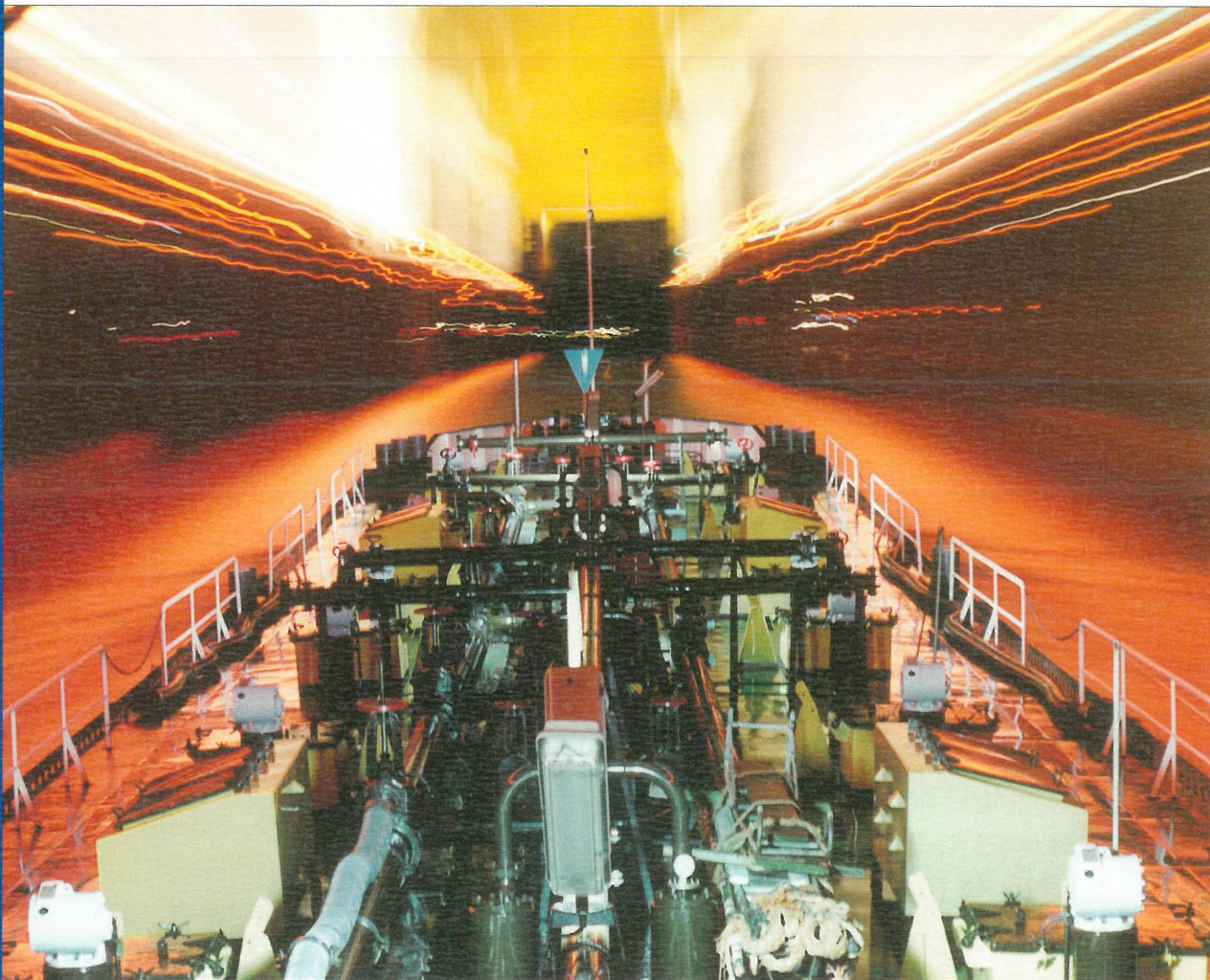


Promotie Binnenvaart Vlaanderen



J A A R V E R S L A G

2000



Voorwoord	2-3
Een platform voor studie, overleg en dienstverlening	4
Groei van de binnenvaart versnelt	5-7
Vruchten van binnenvaartbeleid worden zichtbaar	8-13
Binnenvaart: een markt met toekomst	14-15
Binnenvaart in Vlaanderen: een Europees knooppunt	16-17
Telematica in de binnenvaart: een blik op de toekomst	18-21
Opleiding: de sleutel tot kwaliteitsverbetering	22-23
Binnenvaart: een recreatieve verademing	24-25
Communicatie als brug naar de samenleving	26-27
Short Sea Shipping	28-29
Financieel overzicht	30-32
Raad van Beheer	33
Ledenlijst	34

Voorwoord

Het afgelopen jaar heeft de binnenvaart in Vlaanderen de vruchten geplukt van een voluntaristisch beleid en van volgehouden promotie-inspanningen. De trafieken zijn gestegen en de vrachtprijzen trekken aan. Maar belangrijker is de toekomst, die wij met vertrouwen tegemoet zien. In tegenstelling tot andere vervoersmodi heeft de binnenvaart nog een belangrijke reserve-capaciteit. Als wij die capaciteit willen benutten om het verkeersinfarct te verhelpen, dringen nieuwe initiatieven zich op.

Het jaarverslag van Promotie Binnenvaart Vlaanderen is uitgegroeid tot een referentiewerk, waarin wij de belangrijkste ontwikkelingen van de sector samenvatten. Dit jaar heeft dit rapport een bijzondere betekenis. Voor de eerste keer in Vlaanderen realiseerde de binnenvaart in 2000 een trafiekvolume van meer dan vier miljard tonkilometer. Dat is een derde meer dan nauwelijks vier jaar geleden. Door de verschuiving onder de trafiekmodi is Vlaanderen er afgelopen jaar in geslaagd 250.000 vrachtwagens van de weg af te houden.

In de afgelopen jaren zijn zowel bekendheid als imago van de binnenvaart sterk verbeterd. Het maatschappelijk draagvlak wordt breder en de troeven worden nu duidelijk onderkend. Met 1100 km bevaarbare waterweg beschikt Vlaanderen over een uitstekende infrastructuur, op het kruispunt van de Noord-Zuid-route en de grote doorgangstromen naar het Rijnland en Midden-Europa. Onze vervoersmodus is milieuvriendelijk, betrouwbaar, energiezuinig, performant en in tegenstelling tot het spoorvervoer nu al geliberaliseerd. Voor onze ondernemers heeft de afschaffing van de toerbeurt grote veranderingen veroorzaakt, nog versterkt door aanvankelijk dalende vrachtprijzen. Het is verheugend vast te stellen dat zij afgelopen jaar hebben kunnen delen in de vruchten van de trafiekstijging.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen is fier dat zij een actieve rol speelt in deze trendbreuk die ook de volgende jaren nog zal aanhouden. Onze

vereniging ontleent haar gezag aan het feit dat zij het enige platform biedt, waar alle actoren van de binnenvaart elkaar treffen. Een transparante opstelling en de open communicatie versterken de weerklink van ons studiewerk en van onze standpunten. In het afgelopen jaar hebben wij dat bij uitstek gedemonstreerd met de organisatie van een succesrijke Binnenvaartstuurdag, waar wij de vice-president van de Vlaamse regering, minister van Mobiliteit Steve Stevaert mochten verwelkomen als gastspreker.

Onze tussenkomsten vinden een bereidwillig oor bij de Vlaamse regering. Het stimuleringsprogramma voor de bouw van de drastische vermindering van de vaartrechten en het bevorderen van een netwerk van terminals voor containers langs de binnenwateren sorteren een onmiddellijk effect op de binnenvaarttrafiek. Een procent minder vrachtwagens op onze wegen zorgt al voor een exponentiële verlichting van het fileprobleem.

De binnenvaart in Vlaanderen is een sector in beweging. Er voltrekken zich belangrijke kwalitatieve veranderingen. In dit jaarverslag gaan wij nader in op de informatisering, zowel van de marktorganisatie als van de hulpmiddelen voor beheer en navigatie. De opleidingen die wij verzorgen kennen een groot succes. Een verandering in de diepte vormt ook de containertrafiek, het segment met de sterkste stijging op onze binnenwateren. In dat verband kan het belang van de zeehavens onmogelijk worden overschat. In de haven van Antwerpen werden afgelopen jaar 70 miljoen ton goederen aan- en afgevoerd per binnenschip. De zeehaven-Gent is letterlijk een knooppunt van vaarwegen naar het hinterland.

Twee evoluties in de diepte, die afgelopen jaar in een stroomversnelling kwamen, zullen het komende decennium onze werking ingrijpend tekenen. Het samenwerkingsverband tussen vijf nationale organismen voor de promotie van de binnenvaart werd in 2000 structureel versterkt.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen is er fier op dat zij in die Europese bundeling van krachten het voortouw kon nemen. De nieuwe vereniging Inland Navigation Europe (INE), die haar zetel tijdelijk heeft in onze kantoren in Hasselt, wordt een vast aanspreekpunt voor de Europese Commissie en voor internationale instanties. Daarnaast wordt ook de verdere ontwikkeling van Short Sea Shipping een aandachtspunt. Nagenoeg de helft van alle maritiem verkeer in de vier Vlaamse zeehavens had afgelopen jaar betrekking op Short Sea Shipping. In dit jaarverslag gaan we nader in op onze toenemende activiteiten op dit gebied.

Het behoort tot de kern van onze opdracht om vooruit te kijken en bij te dragen tot de verdere groei van de binnenvaart in Vlaanderen. Onze marktstudies bewijzen dat er nog een aanzienlijke vraag bestaat, waaraan tot nu toe niet wordt beantwoord. Terzelfder tijd hebben onze waterwegen nog een belangrijk potentieel, dat niet gebruikt wordt. De binnenvaart kan dus een wezenlijke bijdrage leveren om de mobiliteit te verbeteren, en aldus de economische groei van Vlaanderen te bevorderen.

Op verscheidene beleidsniveaus kunnen maatregelen worden getroffen om de gunstige ontwikkelingen van de afgelopen jaren een duurzaam karakter te geven. Promotie Binnenvaart Vlaanderen beveelt aan dat de havenrechten zouden verminderd of afgeschaft worden, in navolging van de drastische vermindering der vaartrechten. Een inhaalprogramma voor onderhouds-baggerwerken dringt zich op, om de diepgang van onze waterwegen op peil te houden en zo de rendabiliteit van deze vervoersvorm te optimaliseren. Nieuwe trajecten moeten aangetrokken worden, en alvast voor het transport van afval kan de overheid een sturende rol spelen.

Initiatieven zijn eveneens wenselijk om de verschillende vervoersmodi beter op elkaar af te stemmen, een wens die ook de Vlaamse regering al heeft geuit tegenover de federale overheid die nog altijd bevoegd blijft voor de spoorwegen. Tot slot herhaalt Promotie Binnenvaart Vlaanderen

haar pleidooi voor een globale benadering van de logistieke ketting tussen de zeehavens en de eindbestemming der goederen in het achterland. Als men met name de verkeerssituatie op de Antwerpse Ring nog enigszins onder controle wil houden, dan is het een dwingende noodzaak nu al in de planning rond het Deurganckdok de logistieke consequenties te betrekken, verbonden aan de afvoer van containers. Als de binnenvaart hier de rol zal vervullen die het gezond verstand aanbeveelt, dan moeten op korte termijn afmeermogelijkheden en wachtplaatsen worden voorzien die in de huidige plannen ontbreken.

Over de binnenwateren wordt vandaag twee keer zoveel tonnage vervoerd als via de spoorwegen. Op het Albertkanaal worden evenveel goederen vervoerd als er over de Boudewijnsnelweg rijden. De binnenvaart zit in de lift en heeft nog de beste jaren voor zich. Ik feliciteer onze groeiende ploeg medewerkers met hun inzet en de behaalde resultaten. Ik dank onze bestuurders omdat ze ons laten delen in hun deskundigheid en hun krachten bundelen voor een gemeenschappelijke ambitie. Met zijn allen zijn wij erkentelijk voor de groeiende steun en de waardering die we krijgen van het middenveld. Boven alles richt ik mij tot onze klanten. Noch deze vereniging, noch de binnenvaart zijn er voor zichzelf. De ultieme toetssteen van onze werking wordt gevormd door de markspelers. Promotie Binnenvaart Vlaanderen wil voor hen een meerwaarde betekenen.

Filip Martens
Voorzitter van de Raad van Beheer



Filip Martens
Voorzitter van de Raad van Beheer

Een platform voor studie, overleg en dienstverlening

Promotie Binnenvaart Vlaanderen werd door de Vlaamse regering opgericht in 1992. De vereniging is het platform in ons land waar alle actoren van de binnenvaartsector elkaar treffen: binnenvaartondernemers, verladers, bevrachters, beheerders van de waterweg, overheid en havens. Ze is een waardevol forum voor overleg, en slaagt erin gemeenschappelijke standpunten naar buiten te brengen over een economische sector met dikwijls tegenstrijdige belangen.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen is er voor zijn klanten, de actoren van het binnenvaartgebeuren. De resultaten van de vereniging moeten bijgevolg beoordeeld worden op de meerwaarde die geboden wordt aan de betrokkenen in deze sector. Het is de missie van Promotie Binnenvaart Vlaanderen om studiewerk te ver-

richten over transport op de binnenwateren en de overheid bij te staan in beleidsvoorbereidend en beleidsondersteunend werk. De vereniging wil het economisch en recreatief gebruik van de waterwegen bevorderen, in overeenstemming met het beleid van de Vlaamse regering. Door de aard van haar activiteiten hecht ze veel belang aan communicatie met het maatschappelijk middenveld. Omdat binnenvaart bij uitstek een internationaal gebeuren is en Vlaanderen één van de vijf grote binnenvaartnaties is van Europa, situeert Promotie Binnenvaart Vlaanderen in toenemende mate haar opdracht binnen een context van Europese samenwerking.

In dit jaarverslag gaat Promotie Binnenvaart Vlaanderen nader in op de verscheidene domeinen van haar activiteit in het jaar

2000. Op het keerpunt van het millennium geniet de binnenvaart een toenemende belangstelling bij bedrijfsleven, overheid en publieke opinie. Nu het verkeersinfarct op de weg de welvaart en de ontwikkeling zelf van Vlaanderen gaat bedreigen, erkent een toenemend aantal actoren dat op de waterweg nog een groot potentieel onbenut blijft. Het milieuvriendelijk karakter, de stiptheid, de zeer concurrentiële kostprijs en de flexibiliteit ten opzichte van diverse soorten ladingen, dragen bij tot een positief imago. Het beleid van de Vlaamse regering speelt daar op actieve wijze op in.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen is een semi-overheidsinstelling, die het juridisch statuut heeft van een vzw en het merendeel van haar werkingsmiddelen ontvangt van de Vlaamse regering.

Het beleidsorgaan is de Raad van Bestuur, die iedere maand bijeenkomt. Daarnaast zijn werkgroepen actief in verscheidene deelgebieden. De vereniging heeft acht personeelsleden in vaste dienst waaronder twee toegewezen aan de promotie voor Short Sea Shipping. De cellen marktprospectie en Short Sea Shipping werken vanuit Antwerpen, de andere diensten zijn gevestigd in Hasselt.





Groei van de binnenvaart versnelt

De binnenvaart in Vlaanderen heeft een uitstekend jaar achter de rug. Niet alleen stijgen de trafiekcijfers op de waterweg, maar de groei versnelt van jaar tot jaar. Daarenboven beginnen de binnenvaartondernemers het succes van de volumestijgingen te merken, een onmiskenbaar teken dat de economische structuurhervormingen een effect beginnen te sorteren op het niveau van de bedrijven. Deze trafiekstijging en de verbetering van de bedrijfsresultaten zijn de vrucht van volgehouden promotie-inspanningen. Ze vallen samen met nieuwe accenten die de federale en Vlaamse paarsgroene regeringen aanbrengen op het gebied van mobiliteit, een beleid dat grote beloften inhoudt voor een verdere modal shift van transportstromen naar de waterweg (en het spoor).

Voor de eerste keer realiseerde de binnenvaart in Vlaanderen afgelopen jaar een trafiekvolume van meer dan vier miljard ton/kilometer. Vier jaar geleden was dat nauwelijks drie miljard ton/kilometer. De 4.055.702.455 t/km die in 2000 werden geboekt, betekenen een stijging met 15,98 procent tegenover 1999. De groei van die stijging versnelt van jaar tot jaar. Tussen 1996 en 1997 bedroeg de stijging nog maar 1,87 procent op jaarbasis. Promotie Binnenvaart Vlaanderen becijfert de modal shift in 2000 op 250.000 vrachtwagens, die van de weg naar de binnenvaart zijn georiënteerd. Dat is meer dan het dubbele van de 115.000 vrachtwagens, die de binnenvaart in 1999 van de weg wist af te houden.

De trafiekstijging doet zich voor op alle binnenwateren, maar in

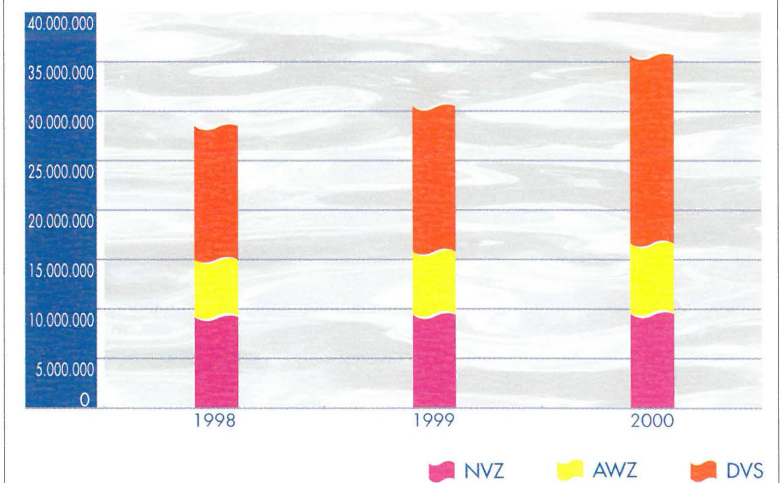
ongelijke mate. De sterkste groei werd afgelopen jaar genoteerd op de kanalen van de Dienst voor de Scheepvaart (DVS), waar de vervoerde tonnage toenam met 15,98 procent. Op de binnenwateren die beheerd worden door de Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) bedroeg de volumestijging 11,16 procent, bij de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen werd 5,37 procent bijgeschreven. De statistiek van de vervoerde ton/km bevestigt dat het Albertkanaal de economische slagader en de transportas bij uitstek blijft van de Vlaamse binnenwateren. Meer dan twee derde van alle trafiek op de Vlaamse binnenwateren gebeurde in 2000 op kanalen van de Dienst voor de Scheepvaart.

Tonkilometer Vlaamse waterwegen

Jaar	NVZ*	AWZ	DvS	Totaal	Stijging
1996	191.754.355	986.430.710	1.893.933.038	3.072.118.103	
1997	202.647.108	932.362.249	1.994.428.284	3.129.437.641	1,87%
1998	228.615.936	952.158.649	2.075.091.004	3.255.865.589	4,04%
1999	239.049.481	1.010.474.875	2.247.290.081	3.496.814.437	7,40%
2000	253.481.086	1.098.132.217	2.704.111.812	4.055.702.455	15,98%

* exclusief kanaal Leuven Dijle

Tonnage Vlaamse waterwegen



De versnelling van de trafiekgroei loopt parallel met de grote beleidsaccenten van de Vlaamse regering in de afgelopen jaren. Deze vaststelling bewijst de efficiëntie van het gevoerde beleid en de structurele aard van de trafiekstijging. In de afgelopen vijf jaar kunnen drie scharniermomenten worden onderkend:

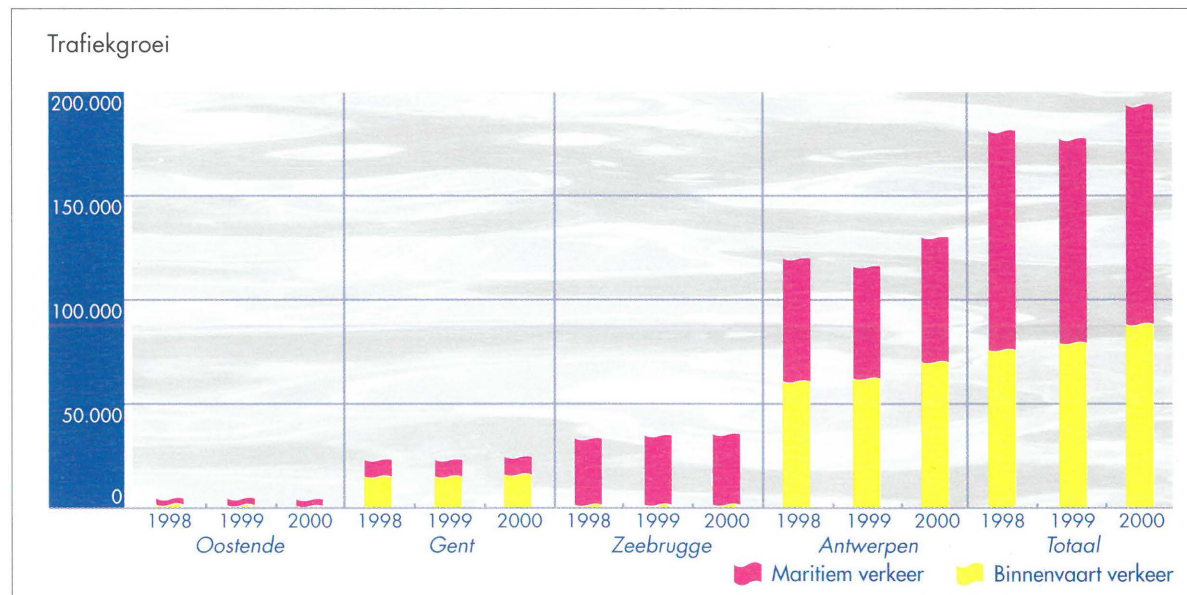
- Onder invloed van de acties van Promotie Binnenvaart Vlaanderen kwam vanaf 1998 een stimuleringsprogramma op gang voor de bouw van kaaimuren. Dit was een onderdeel van het Vlaams binnenvaartplan van 27 juni 1996, bedoeld om de sector voor te bereiden op de vrijmaking van de Europese markt. De resultaten van dit programma blijven voelbaar tot vandaag. Vanaf 1999 (noot : de eerste kaaimuur werd in 1999 in gebruik genomen) heeft de bouw van kaaimuren de trendbreuk ten gunste van de binnen-



vaart op gang gebracht, met een stijging in 1999 van het aantal ton/kilometer met 7,4 procent tegenover 1998.

- Met ingang van 1 december 1998 werden de gereglementeerde markt en de toerbeurt afgeschaft, en kwam een vrije binnenvaartmarkt tot stand in de Europese Unie. Hiermee anticipeerde Vlaanderen op een Europese verplichting tot vrijmaking, die ten laatste op 1 januari 2000 moest ingaan. Deze verregaande maatregel heeft een omwenteling in de sector tot stand gebracht, waarvan de weerslag eind 1999 al kon afgelezen worden in een trafiekstijging met 7,4 procent tegenover 1998.





- Bij het begin van het verslagjaar, op 1 januari 2000, werd een maatregel van de Vlaamse regering van kracht met betrekking tot de virtuele afschaffing van de vaartrechten. De beperking tot een symbolische centiem per ton/kilometer gaf uitvoering aan een beslissing van 21 april 1998. Zoals gezegd werd eind 2000 op de Vlaamse binnenwateren een trafiekgroei genoteerd van 15,98 procent.

Meer dan door spectaculaire nieuwe ontwikkelingen, wordt het verslagjaar gekenmerkt door consolidatie - althans op het niveau van de beleidsmaatregelen. Dit was het jaar waarin de binnenvaart in Vlaanderen de vruchten plukte van een volgehouden beleidssommezwaai en promotie-inspanningen. De trendbreuk ten gunste van de binnenvaart, herkenbaar sinds een viertal jaren, heeft zich in 2000 bevestigd. In de volgende bladzijden gaan we nader in op de beleids-

aspecten die, afgelopen jaar, deze gunstige kentering hebben ondersteund en kijken we vooruit naar nieuwe marktontwikkelingen waarop tijdens het verslagjaar werd geanticipeerd.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen is er fier op een rol van betekenis te spelen, zowel in het tot stand komen van dit beleid ten gunste van de binnenvaart als in het bevorderen van marktontwikkelingen in de toekomst.



Vruchten van binnenvaartbeleid worden zichtbaar

Bij een beoordeling van de successen van het afgelopen jaar moet rekening gehouden worden met verscheidene elementen: het belang van de zeehavens voor de binnenvaart, de uitbouw van overslaginfrastructuur in de vorm van kaaimuren en containerterminals, en structurele maatregelen op diverse beleidsniveaus. In elk van die ontwikkelingen heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen een belangrijke rol gespeeld.

Het belang van de binnenvaart voor de zeehavens

In een land dat afgelopen jaar voor achtduizend miljard frank uitvoerde, zijn de vier zeehavens niet alleen ons venster op de wereld; ze zijn ook onze poort naar het Europese hinterland. Het belang van de zeehavens van Antwerpen, Gent, Brugge-



Zeebrugge en Oostende voor de binnenvaart kan niet overschat worden.

Zowel bij in- als uitvoer behandelden de zeehavens in 2000 meer dan 194,3 miljoen ton goederen. Daarnaast werd nog eens 86.098.903 ton aan- of afgevoerd via de binnenvaart. Met een percentage van 10,1 steeg de binnenvaart afgelopen

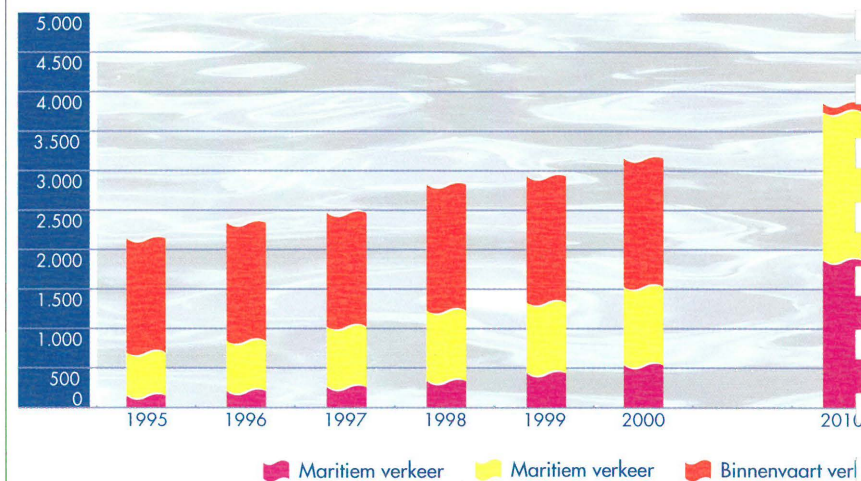
jaar in de zeehavens sneller dan de toename van de maritieme trafieken, die vooruitgingen met 8,8 procent. De haven van Antwerpen is een echte draaischijf voor de binnenvaart. In 2000 werd daar ongeveer 70 miljoen ton via binnenscheepen doorgevoerd. In vergelijking met 1999 nam dat volume er toe met 12,2 procent. Ook voor de zeehaven-Gent is de binnenvaart erg belangrijk. Gent is een knooppunt van vaarwegen naar het hinterland, en behandelde verleden jaar 15,4 miljoen ton goederen voor de binnenvaart, een stijging met 2,7 procent.

In het verslagjaar heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen het belang van de zeehavens voor de binnenvaart aangegrepen om een afschaffing te bepleiten van de havenrechten, naar het voorbeeld van de drastische ver-

laging van de vaartrechten door de Vlaamse regering.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen is bij de havenbesturen tussengekomen om een gelijke behandeling te bepleiten van de verscheidene vervoersmodi. De vereniging wijst erop dat alleen de binnenvaart een belasting moet betalen om gebruik te maken van de haveninfrastructuur.

Modal split hinterlandcontainervervoer haven van Antwerpen (x1.000 TEU)





Uitbouw van overslaginfrastructuur

De uitbouw van aangepaste infrastructuur voor overslag vormt één van de krachtigste beleidsinstrumenten om nieuwe trafieken te oriënteren naar de waterweg. Promotie Binnenvaart Vlaanderen is de afgelopen jaren actief tussengekomen op twee domeinen: het stimuleren van de bouw van kaaimuren, en het opbouwen van een netwerk van containerterminals langs de binnenwateren.

Kaaimuren

Het programma voor de bouw van nieuwe kaaimuren voorziet dat de overheid maximum tachtig procent van de bouwkosten draagt en dat de onderneming, als tegenprestatie, garandeert dat gedurende tien jaar een vastgesteld tonnage aan goederen per schip zal worden vervoerd. De steunaanvrager financiert twintig procent van de bouwkost voor kaaimuren, en staat eveneens in voor de uitrusting zoals

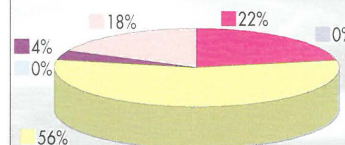
kranen, transportbanden en opslagruimte. De kaaimuur blijft eigendom van het Vlaams gewest. Dit programma kadert in het Vlaams binnenvaartplan van 27 juni 1996 en geïmplementeerd in 1998.

Het bedrijfsleven heeft zeer gunstig gereageerd op dit initiatief. Op het einde van het verslagjaar waren 72 dossiers ingediend, die over de volgende tien jaar meer dan 186 miljoen ton goederen naar de waterweg zouden brengen. Daarvan waren 64 dossiers goedgekeurd, voor een volume van 168.428.400 ton. Op 31 december 2000 waren tien kaaimuren in bedrijf en hadden de betreffende ondernemingen toezeggingen gedaan voor een transportvolume van 43.216.000 ton. Een jaar eerder waren er slechts drie kaaimuren onder dit programma in gebruik.

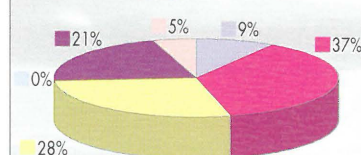
Hoewel het programma voor de financiering van de bouw van

nieuwe kaaimuren door de Vlaamse regering afliep op 31 december 1999, diende het bedrijfsleven ook in 2000 nog nieuwe dossiers in. Ze werden aanvaard door de administratie, onder voorbehoud van goedkeuring door de Europese Unie. De minister vice-president van de Vlaamse regering, minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie heeft zijn vaste wil uitgesproken om dit succesvol programma verder te zetten. De Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) heeft terzake een dossier ingediend bij de Europese Unie. Promotie Binnenvaart Vlaanderen volgt dit dossier op de voet en benadrukt het resultaatengagement, dat de basis vormt van deze vorm van publiek-private samenwerking.

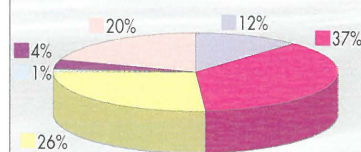
Reeds in bedrijf



Goedgekeurd



Aangevraagd



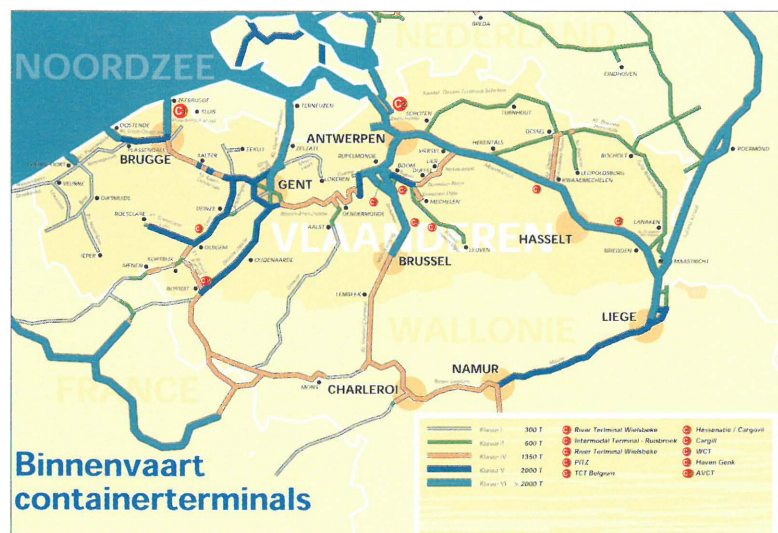
Containerterminals voor de binnenvaart

De containertrafiek is de sterkste stijger op de Vlaamse binnenwateren. Volgens cijfers die op 31 december 2000 zijn afgesloten, werden afgelopen jaar 162.500 TEU verscheept op de Vlaamse binnenwateren, een stijging met 51 procent tegenover 1999. De uitbouw van een netwerk van containerterminals langs de binnenwateren speelt een cruciale rol om deze

trafiek te doen groeien.

Diverse initiatieven worden thans ontwikkeld, en Promotie Binnenvaart Vlaanderen speelt hierin een actieve rol.

Vóór het opstarten van het financieringsprogramma voor kaaimuren, waren er langs de Vlaamse binnenwateren slechts twee specifieke terminals voor containervervoer - in Meerhout en in Avelgem. Beide dienden sindsdien een uitbreidingsdossier in.



In de afgelopen jaren zijn daar bovenop negen dossiers voor binnenvaartcontainerterminals goedgekeurd, en daarvan kwamen er drie in gebruik. Eén hiervan is een uitbreidingsdossier. Eind 2000 waren vijf containerterminals in bedrijf langs de Vlaamse binnenwateren. Het gaat om de Container Terminal in Avelgem; WCT in Meerhout waarvan de uitbreiding operationeel werd in 2000; TCT in Willebroek dat de terminal van ODH heeft overgenomen; een terminal die de haven van Genk in 2000 in gebruik nam; en CT in Gent.

Een echt netwerk van containerterminals krijgt aldus vorm langs de Vlaamse en Europese binnenwateren. Promotie Binnenvaart Vlaanderen is overtuigd dat de af- en aanvoer van containers via de binnenvaart de enige duurzame oplossing is voor het mobiliteitsprobleem rond de Vlaamse zeehavens.

De vereniging vraagt met name aandacht voor de gevolgen, verbonden aan de openstelling van het Deurganckdok in Antwerpen. Uitgaande van de bestaande, conservatieve raming van de modal split, kan men becijferen dat dertig procent van de daar verwachte containers op lichters zullen afgevoerd worden. Dit zou neerkomen op 1.584.000 TEU in 2006. Om deze enorme goederenstroom op de binnenwateren beheersbaar te houden, meent Promotie Binnenvaart Vlaanderen dat tijdig de nodige wachtplaatsen voor binnenschepen moeten worden voorzien.

Structurele beleidsmaatregelen

Diverse beleidsmaatregelen hebben een rol gespeeld in de trendbreuk, die de afgelopen jaren leidde tot het vernieuwde klimaat ten gunste van de binnenvaart. Door studie, contacten en overleg heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen telkens

een rol gespeeld om de beleidsommezwaai mogelijk te maken, te bewerken of te ondersteunen. Sommige maatregelen moeten nog verder worden uitgewerkt. Voor andere bepleit de vereniging dat ze, gezien hun bijdrage tot het succes en de trafiekstijging, zouden bestendig worden.

Vermindering van de vaartrechten

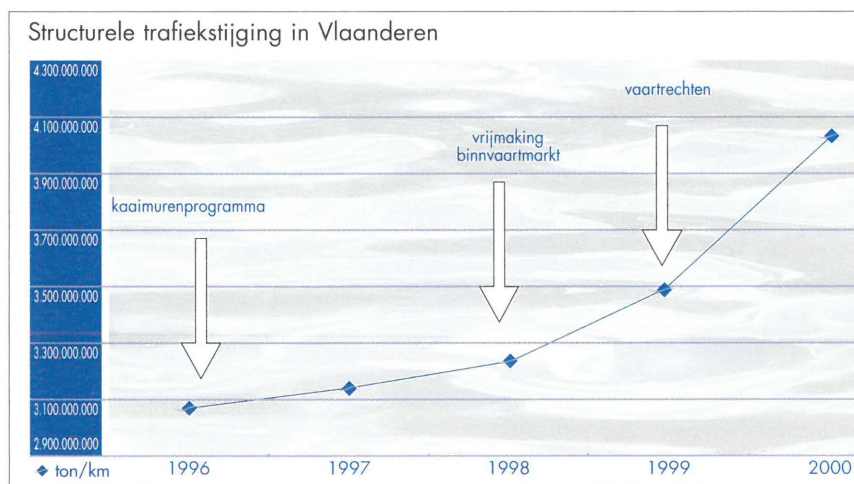
Het heffen van scheepvaartrechten, zoals dat van kracht was tot 31 december 1999, discrimineerde de binnenvaart tegenover andere vervoersmodi, waar geen heffingen bestaan die gebaseerd worden op de prestaties van de verkeersdeelnemer. Met haar



maatregel van 21 april 1998, waarbij de vaartrechten gereduceerd werden tot een centiem per ton/kilometer, gaf de Vlaamse regering een duidelijk signaal op het vlak van mobiliteitssturing. De maatregel werd van kracht op 1 januari 2000. Op het einde van het verslagjaar maakte Promotie Binnenvaart Vlaanderen een grondige evaluatie van het effect ervan op de vervoerde tonnage.

De zeer positieve gevolgen van de drastische vermindering der scheepvaartrechten blijken niet alleen uit de eerder vermelde trafiekstijging in 2000. Een diepgaander analyse, op basis van bevraging van marktparticipanten, levert een bijzonder bemoedigend beeld op. Van de 11,1 miljoen ton, die sedert 1 december 1998 naar de binnenvaart werd georiënteerd, blijkt niet minder dan 4,8 miljoen ton van structurele aard te zijn. Bij een rondvraag naar de

nieuwe tonnages, die sedert 1 januari 2000 naar de binnenvaart kwamen of al vast toegezegd zijn, blijkt dat bijna de helft toe te schrijven is aan de vermindering der scheepvaartrechten: 2.215.416 ton van de 4.744.873 ton. Als men weet dat dit, door marktbevraging verkregen cijfer van 2.215.416 ton extra volume zo'n 66 procent vertegenwoordigt van de statistische gegevens die waterwegbeheerders verzamelden over dezelfde periode, dan mag men bij extrapolatie concluderen dat de vermindering der scheepvaartrechten afgelopen jaar zo'n 3,4 miljoen ton goederen extra naar de waterweg heeft gebracht. Daarenboven blijkt de verminderde kostprijs ten goede te zijn gekomen aan de klant/industrie, terwijl ook de scheepvaartondernemingen zelf hebben gewonnen door het aantrekken van de vrachtprijzen en de relatieve schaarste aan bepaalde scheepstypes.



Gezien het overduidelijk positief effect, heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen de Vlaamse regering gevraagd de vermindering van de vaartrechten te bestendigen. Vermeldenswaard is nog dat de daling van de inkomsten voor de waterwegbeheerders budgettair werd gecompenseerd.

Economische expansiewetgeving en vlootvernieuwing

Investeringen en modernisering van de vloot bewijzen dat de binnenvaart een dynamische sector is, die in zichzelf en zijn toekomst gelooft. Hoewel binnen-

vaartondernemers nog altijd beboet worden door de oud-voornieuw-regeling, houdt de investeringsgolf aan. Met de instemming van de Europese Unie, draagt de Vlaamse regering daartoe bij via de wetgeving op de economische expansie voor kleine bedrijven.



Tijdens het verslagjaar volgde Promotie Binnenvaart Vlaanderen het beleid van de economische expansie op de voet. Een nieuwe reglementering werd voorbereid, die uitmondde in de principiële goedkeuring door de Vlaamse regering, op 15 december 2000, van subsidierichtlijnen voor de binnenvaart. Deze worden nog voorgelegd aan de Raad van State en de Europese Unie, en worden pas van kracht na publicatie in het Belgisch Staatsblad.

De basis voor de nieuwe richtlijnen is de EU-verordening 718/1999 en in het bijzonder artikel 8, waarin de ondersteuningsmaatregelen gericht zijn naar éénmanszaken en ondernemingen in de binnenvaartsector die beantwoorden aan de definitie van kleine onderneming. Drie soorten investeringen en uitgaven komen in aanmerking voor subsidiëring, telkens voor een maximaal percentage van 15 procent: technische aanpassingen, uitgaven

voor opleiding, en investeringen die verband houden met samenwerkingsverbanden.

De vorige subsidieregeling is vervallen op 31 december 1999. Tijdens het verslagjaar werden de dossiers verder afgewerkt, die eind december nog massaal werden ingediend. Deze regeling was van kracht sedert juli 1997. De modernisering van de vloot, die hiervan een gevolg was, mag zonder meer geslaagd genoemd worden.

Onder het vroegere regime van expansiesteun werden 505 dossiers ingediend voor technische aanpassingen van de vloot. Het totale bedrag hiervan, dat overeenkomt met de investeringen door de sector, beliep 7.459.746.000 frank, of een gemiddelde investering per dossier van 14,771 miljoen frank. Van de ingediende dossiers werden investeringen ten belope van

3.099.436.000 frank ondersteund, of een gemiddeld gesteunde investering van 6.137.000 frank. In totaal keerde de Vlaamse regering hiervoor 572.280.000 frank uit aan steun, of een gemiddeld steunbedrag per dossier van 1.133.228 frank.

Tegenover de ingediende dossiers belooft de steun van de Vlaamse regering gemiddeld acht procent. In vergelijking met de aanvaarde dossiers, loopt de tussenkomst op tot achttien procent, wat het maximumpercentage van 21 procent benadert. Promotie Binnenvaart Vlaanderen concludeert dat één frank investeringssteun door de overheid zo'n 11,5 frank genereert aan private investeringen door de binnenvaartondernemer.

Afgezien van de economische expansiesteun, gelden of golden er in de sector nog twee crisismaatregelen die tot stand kwa-



Samenstelling Belgische vloot op 01/01/2000

	Droge lading		Tankschepen	
	Aantal	Tonnage	Aantal	Tonnage
Motorschepen	1.180	957.136	207	234.873
Duwbakken	145	360.593	8	9.144
Sleepschepen	4	10.922		
Totaal	1.329	1.328.651	215	244.017

men binnen het Europees kader. De sloopregeling was bedoeld om structurele overcapaciteit uit de markt te nemen en heeft effectief de vloot verminderd. Deze regeling liep af op 31 december 1999. De oud-voor-nieuw-regeling beboet de introductie van nieuwe capaciteit, die op de markt wordt gebracht. Deze regeling is uitdovend en werkt met degressieve boetes. Ze blijft gelden tot april 2003.

Optimaliseren van het waterwegennet

Het onderhoud van de waterwegen bleef ook in 2000 een penibele kwestie. Het uitblijven ervan beperkt de diepgang en

vermindert de rendabiliteit van de binnenvaartondernemingen. Voor kleinere schepen tot 650 ton vermindert een beperking van de diepgang met tien centimeter de vervoerscapaciteit met dertig ton. Voor grotere schepen is dat honderd ton. Promotie Binnenvaart Vlaanderen blijft aandringen voor een inhaaloperatie op het gebied van onderhoud en baggeren. De vraag bleef niet zonder respons, en in het afgelopen jaar legde de administratie de basis voor diverse campagnes in 2001.

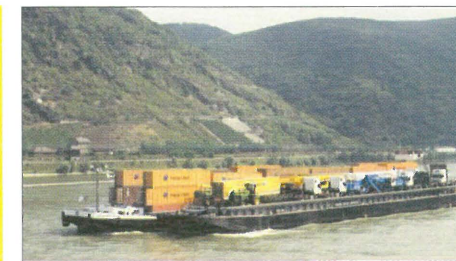
Het optimaliseren van het waterwegennet vereist betere infrastruc-

tuur en intensievere bediening van de sluisen. De continue bediening van de cruciale sluis in Evergem en de uitbreiding van de bedieningsuren van de sluisen op het Albertkanaal zijn een aanzet om ook elders de openingstijden te verruimen. Herhaalde tussenkomsten van onze vereniging voor een inhaalprogramma voor infrastructuurwerken, kregen een gunstig antwoord in het mobiliteitsplan voor Antwerpen dat nu in de steigers staat. Promotie Binnenvaart Vlaanderen vraagt de Vlaamse regering ook aandacht te besteden aan de logistiek van het hinterlandtransport, wat onder andere meer afmeermogelijkheden en wachtplaatsen voor lichters impliceert.

De toegenomen trafiek langs de binnenwateren stelt ook in alle scherpthe de kwestie van de schaarse ruimte voor watergebonden ondernemingen. Bij de Vlaamse regering blijven wij tussenkomen om industrieterrei-

nen langs de waterweg voor te behouden voor watergebonden ondernemingen.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen hoopt tevens dat de aangekondigde nieuwe stappen in de staats hervorming het mogelijk maken om homogene bevoegdheidspakketten te creëren voor het voeren van een integraal binnenvaartbeleid.



In vergelijking met het wegvervoer blijft nog een groot potentieel van de binnenwateren in ons land onbenut. Het is de opdracht van de cel marktprospectie bij Promotie Binnenvaart Vlaanderen om dat potentieel te identificeren en de verantwoordelijken voor het transport te motiveren voor de waterweg. Dat gebeurt door het uitvoeren van marktstudies, het bevragen van decision makers, en een diepgaande analyse van specifieke marktsegmenten.

der scheepvaartrechten. De extra trafiek die gegenereerd werd als gevolg van nieuwe infrastructuur, zoals de bouw van nieuwe kaaimuren en binnenvaartcontainerterminals, beliep in het jaar 2000 zo'n 1.021.351 ton.

Vermits deze cijfers enkel afgeleid werden uit een enquête, moeten ze geëxtrapoleerd worden om een correct inzicht te krijgen in de weerslag van de vermindering der vaartrechten.

siers afgesloten, een vermeerdering met 221 in vergelijking met 1999. Behalve analyses voor de heroriëntering van bestaande goederenstromen, worden ook inspanningen geleverd om de waterweg



lyse gemaakt van de structurele trafieken in dit goederensegment. Daarbij kwam een inventaris van voor- en nadelen van de binnenvaart voor GZV, en een overzicht van knelpunten die de modal shift



Promotie Binnenvaart Vlaanderen dat 8,5 miljoen ton GZV langs de weg wordt vervoerd over een afstand van meer dan honderd kilometer. Over een afstand van meer dan



Binnenvaart: een markt met toekomst

Te verwachten nieuwe tonnage

Uit een bevraging concludeert Promotie Binnenvaart Vlaanderen dat er 6.486.300 ton goederen extra via de binnenwateren vervoerd zullen worden, tussen november 2000 en november 2001. In het jaar 2000 werd daarvan al 4.744.873 ton vervoerd, waarvan 2.215.416 ton als gevolg van de vermindering

Promotie Binnenvaart Vlaanderen becijfert bijgevolg het effect van de vermindering der scheepvaartrechten in het afgelopen jaar op 3,4 miljoen ton.

Marktprospectie

De celmarktprospectie voert marktonderzoeken op permanente basis. In het jaar 2000 werden 138 bedrijven bezocht. Eind 2000 werden 788 bedrijfsdos-

voor te stellen als alternatief voor compleet nieuwe trafieken.

Granen, zaden en veevoeders

In het afgelopen jaar heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen een detailstudie verricht over de mogelijkheden om GZV-trafieken naar de binnenwateren te brengen. Daartoe werden 27 marktspelers ondervraagd en een ana-

lyse gemaakt van de structurele trafieken in dit goederensegment. Daarbij kwam een inventaris van voor- en nadelen van de binnenvaart voor GZV, en een overzicht van knelpunten die de modal shift

lyse gemaakt van de structurele trafieken in dit goederensegment. Daarbij kwam een inventaris van voor- en nadelen van de binnenvaart voor GZV, en een overzicht van knelpunten die de modal shift

vijftig kilometer bedraagt het volume zelfs 12,2 miljoen ton. Deze tonnage vormt een belangrijk potentieel voor de binnenvaart, indien voor bepaalde knelpunten een oplossing wordt gevonden.

Kwaliteitsborging is een belangrijke vereiste, die door de beroepsvereniging van veevoederbedrijven BEMEFA wordt gesteld aan alle

vervoerders. Promotie Binnenvaart Vlaanderen neemt deze kwaliteitsnormen zeer ter harte. Met de verscheidene actoren werd een overlegplatform opgericht, onder de naam OVOCOM. Promotie Binnenvaart Vlaanderen is een van de stichtende leden.



Zand, grind en kalksteen

Een vergelijkbaar rapport als voor granen, zaden en veevoerders (GZV) werd door Promotie Binnenvaart Vlaanderen in 2000 opgesteld voor de sector zand, grind en kalksteen (ZGK).

Uit een statistische analyse van gegevens blijkt dat op een totaal in België getransporteerd volume van 175,3 miljoen ton ZGK, het

aandeel van de binnenvaart 17,2 procent bedroeg. Uit de statistische analyse valt af te leiden dat er nog 21,4 miljoen ton ZGK over een afstand van meer dan honderd kilometer langs de weg wordt vervoerd. Over een afstand van meer dan vijftig kilometer loopt dat volume zelfs op tot 48,5 miljoen ton.

Afvaltransporten

De binnenvaart is uitermate geschikt om afvalstromen op een milieuvriendelijke manier te vervoeren. Sinds geruime tijd voert Promotie Binnenvaart Vlaanderen gerichte acties om beleidsmakers op deze mogelijkheden te wijzen. De Vlaamse overheid heeft de volle bevoegdheid over afvalbeleid en mobiliteitspolitiek, en kan bijgevolg bij uitstek sturend optreden via het opleggen van of de voorgedij over concessievoorwaarden. Door de inplanting van verwerkingsfabrieken langs de binnenwateren, ontstaan in Vlaanderen op termijn mininet-

werken voor aan- en afvoer van afvalproducten.

In het verslagjaar werden de resultaten van deze volgehouden inspanningen zichtbaar. De stad Antwerpen besliste een nieuwe site voor ontvangst en vervoer van afval in gebruik te nemen langs de d'Herbouvillekaai aan de Schelde. Deze installatie moet operationeel zijn in 2003.

In Geel wordt een project ontwikkeld voor de aanvoer van 100.000 ton, en de afvoer langs de binnenwateren van 75.000 ton afval. Ook afval van Lier zal per binnenvaart vervoerd worden naar Geel. In Antwerpen krijgen plannen vorm voor het scheiden en vergisten van 300.000 ton afval. Hiertoe werden al dossiers ingediend voor de bouw van kaaimuren, en logistieke providers zijn ingeschakeld voor het uittekenen van de logistieke behoeften. Zoals in Antwerpen moet de installatie in Geel eveneens operationeel zijn tegen eind 2003.

Ook het vervoer van niet-huishoudelijk afval langs de binnenwateren kende in 2000 nieuwe impulsen. Langs de Ringvaart in Gent plant een papierfabriek de aanvoer van 700.000 ton oud papier, een verhoging met 500.000 ton in vergelijking met de huidige situatie. Om een gedeelte van dit transport langs de binnenwateren te realiseren, werd een dossier ingediend voor de bouw van een kaaimuur. Vanuit een depot langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten wordt sedert oktober 2000 geregeld schrootafval vervoerd met de binnenvaart, à rato van 1000 tot 1500 ton per week. Een overslagplaats voor het behandelen van houtsnippers werd opgestart langs het Albertkanaal, voor vervoer naar Italië. Het gaat om gecombineerd transport: met een binnenschip naar Straatsburg, waar overslag plaatsvindt per spoor naar Italië, om tenslotte het eindtraject uit te voeren per vrachtwagen.

In de toekomst worden nog andere transporten van houtsnippers gepland, ook binnen Vlaanderen.



Binnenvaart in Vlaanderen: een Europees knooppunt

De binnenvaart is bij uitstek een grensoverschrijdende vervoersmodus. Door zijn geografische ligging bij de zee en zijn rechtstreekse verbinding met de bekkens van de Rijn en de Donau, ligt Vlaanderen op een knooppunt. De binnenvaart in Europa is geconcentreerd in slechts vijf van de vijftien EU-lidstaten. Een toenemende samenwerking ligt voor de hand. Promotie Binnenvaart Vlaanderen heeft hierin het afgelopen jaar een voortrekkersrol gespeeld.



Men zou kunnen zeggen dat de binnenvaart in Europa de afgelopen jaren vooral voor eigen deur heeft geveegd. De afschaffing van de toerbeurt en de liberalisering van de markt slorpten de meeste energie op. Nu deze grote structurele veranderingen achter de rug zijn, wordt de onderlinge samenwerking tussen de Europese binnenvaartlanden uitgebouwd. Voor ons land valt deze evolutie samen met het Belgisch voorzitterschap van de Europese Unie in het tweede semester van 2001.

Onder de krachtige impuls van Promotie Binnenvaart Vlaanderen ondertekenden zes promotieinstanties op 15 maart 2000 in Parijs een intentieverklaring voor grotere onderlinge samenwerking. Ondertekenaars waren nationale organisaties uit Vlaanderen en Wallonië, Nederland, Duitsland, Frankrijk en Oostenrijk. Dit initiatief mondde op 16 oktober uit in de

oprichtingsakte van de Europese Federatie voor Promotie van de Binnenvaart.

Behalve het bevorderen van het gebruik van de waterweg bij het publiek, wil de Europese Federatie voor zijn leden een gemeenschappelijk platform creëren voor studie en uitwisseling van ervaringen en een valabele gesprekspartner zijn voor internationale instanties. Het initiatief werd meteen sterk verwelkomd door de Europese Unie, die ook een opstartsubsidie verstrekke. Behalve naar de EU-instanties, wil de federatie zich krachtens haar statuten expliciet richten tot de Europese Conferentie van Transportministers, de Economische Commissie van de Verenigde Naties voor Europa, de Centrale Rijnvaartcommissie en de Donaucommissie. De vereniging is opgericht als een Internationale vereniging naar Belgisch recht, en heeft voorlopig haar maatschappelijke zetel in

de kantoren van Promotie Binnenvaart Vlaanderen in Hasselt en zal na aanwerving van personeel in Brussel gevestigd worden.

Ook andere initiatieven benadrukten in het verslagjaar de Europese dimensie van onze activiteiten. Op een diplomatieke conferentie in Boedapest werd de CMNI-conventie goedgekeurd, die uniforme contractuele vervoersvoorwaarden oplegt voor grensoverschrijdend transport per binnenschip in Europa. Ze kwam tot stand op initiatief van de Centrale Rijnvaartcommissie, de Donaucommissie en de Economische Commissie van de Verenigde Naties voor Europa. De conventie heeft een beschermend karakter en bepaalt dat clauses in vervoersovereenkomsten nietig zijn, hetzij wanneer ze de verantwoordelijkheid van de vervoerder zouden verzwaren, hetzij wanneer ze die zouden uitsluiten of beperken.

Om na te gaan of de CMNI-conventie aanvaardbaar en werkzaam is voor vervoerders, bevrachters, verladers, havens en andere actoren van de binnenvaart, heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen, in



afwachting van de ratificatie ervan, de tekst voorgelegd aan zijn leden. De advocaten Tony Kegels en Deborah Dobson verleenden daarbij professionele ondersteuning. Hun deskundigheid en inzet waren van doorslaggevend belang bij de goede afhandeling, en werden gewaardeerd door onze leden.

Binnen het kader van haar Europese activiteiten, is Promotie Binnenvaart Vlaanderen ook gemandateerd door de Belgische Kamers van Koophandel bij de Unie van Europese Kamers van

Koophandel. Als zodanig neemt de vereniging deel aan specifieke werkgroepen die actief zijn voor Rijn, Donau, Rhône en het Alpengebied. De Europese samenwerking op het gebied van recreatieve vaart, ontwikkeling van telematica en Short Sea Shipping wordt nader besproken op de volgende bladzijden.

Telematica in de binnenvaart: een blik op de toekomst

Sinds verscheidene jaren is Promotie Binnenvaart Vlaanderen actief in het begeleiden van de sector naar het gebruik van telematica, dat is de combinatie van draadloze communicatie en elektronische data. Telematica zal de traditionele procedures, die gelden in de binnenvaart, grondig veranderen. Met name de organisatie van een drempelverlagend marktmechanisme om vraag en aanbod van vrachtvervoer met elkaar in contact te brengen, en de uitbouw van beheerssystemen voor het management van de goederenstroom, zitten in de pijplijn. Een deel van deze telematica heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen zelf ontwikkeld, voor een ander deel participeert de vereniging in projecten van externe partners in Vlaanderen en Europa.

Bivas: **een telematica-** **project van** **Promotie** **Binnenvaart** **Vlaanderen**

Het "Binnenvaart Intelligent Vraag- en Aanbod Systeem" (BIVAS) is een proefproject dat aanbod en vraag naar vrachtvervoer te water met elkaar wil in contact brengen. Bij veralgemeende toepassing ontstaat een permanent geüpdate databank van schepen en schippers, die op elk moment kan geraadpleegd worden. Het project werd opgestart in januari 1998 en loopt af in 2001, althans voor wat de ontwikkeling en de technische aspecten betreft. Het systeem is geïnstalleerd en getest aan boord van een vijftigtal schepen.

In de afgelopen jaren werd de oorspronkelijke release grondig

bijgewerkt. Zo werden uiteindelijk twee functies gebundeld in één software-applicatie: een overzicht van het ladingaanbod en een elektronische vooraanmelding bij de waterwegbeheerder. In 2000 werden nog enige uitbreidingen aangebracht

en kende de software een laatste "fine tuning." Zo wordt de applicatie voor het aanbieden van de lading voortaan ook uitgebracht op cd-rom; is een oplossing gevonden voor de problemen van ladingaanbieders die op het Internet gaan via een netwerkbe-

heerder; en werd de gebruikersinterface aan boord van het schip gebruiksvriendelijker gemaakt. Technisch is BIVAS thans klaar om veralgemeend te worden ingevoerd aan boord van de binnenschepen.



Vooraleer over te gaan tot een grootschalige implementatie blijven nog een aantal problemen op te lossen aan wal. De integratie met systemen van riviermanagement moet nog een oplossing krijgen. Met name bij de vooraanmelding zijn er nog problemen met de software: een binnenvaartondernemer kan wel



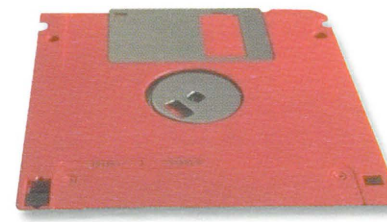
berichten versturen, maar de verwerking ervan blijft uit. Ook bestaat er nood aan een helpdesk voor ondersteuning. Om die redenen is de implementatie van BIVAS voorlopig stilgelegd. Promotie Binnenvaart Vlaanderen hoopt dat het proefproject snel kan veralgemeend worden.

Om die grootschalige implementatie - alle Vlaamse schepen - voor te bereiden heeft de vereniging een draaiboek geschreven. Ervaring met het BIVAS-proefproject heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen geleerd dat een zeer specifieke aanpak van de implementatie vereist is voor deze doelgroep, de binnenvaartondernemers. Al varende zijn zij

immers niet altijd even gemakkelijk te bereiken. De situatie aan boord is trouwens niet te vergelijken met die in een kantoorruimte aan wal. Bovendien een schatting van de budgettaire impact beschrijft het draaiboek ook verschillende mogelijkheden van roll-out, gespreid over twee fases. Uiteindelijk is het aan de minister van Mobiliteit om de datum te bepalen voor veralgemeende toepassing van BIVAS en om de budgetten ervoor vrij te maken.

In het kader van zijn telematica-activiteiten, heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen in het voorjaar van 2000 een enquête uitgevoerd bij de Vlaamse binnenvaartondernemers. Hierin werd gepeild naar de beschikbaarheid en het gebruik van pc's aan boord van de schepen. Bij een responsgraad van 11,13 procent, gaf de rondvraag aanleiding tot enkele opvallende conclusies: 77 procent van de

ondervraagden beschikt over een of meerdere pc's aan boord; 56 procent van de geënquêteerden zegt een basiskennis te hebben van pc-gebruik; 41 procent heeft al een internet-aansluiting en 35 procent beschikt over een e-mailadres. Zowat 58 procent is geïnteresseerd in een gezamenlijke aankoop (prijddrukking door volume) van nieuw pc-materiaal. De enquête biedt ook een verhelderend inzicht in de nood en de vraag naar opleiding. Verder in dit jaarverslag wordt hierop ingegaan in een apart hoofdstuk.

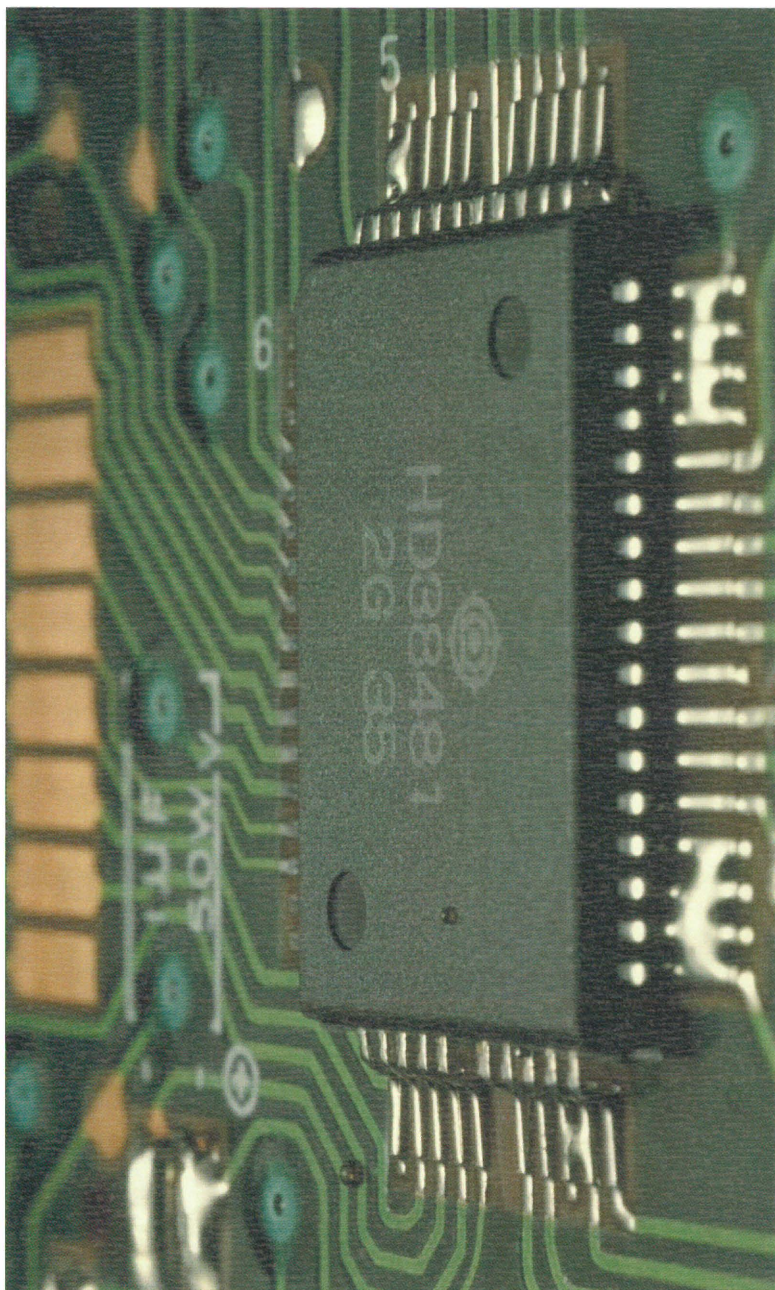


Externe telematica-projecten

Afgezien van het eigen BIVAS-proefproject, werkt Promotie Binnenvaart Vlaanderen mee aan diverse projecten die extern worden ontwikkeld. Het Flanders Barge Traffic System (FBTS) is een Vlaams initiatief; INDRIS en COMPRIS zijn systemen voor rivierinformatie die op Europees vlak worden gecoördineerd. Met haar medewerking aan deze projecten beoogt Promotie Binnenvaart Vlaanderen op de eerste plaats een betere dienstverlening en het creëren van toegevoegde waarde voor de logistieke partners, bijvoorbeeld via informatieverstrekking en het begeleiden van de lading.

Flanders Barge Traffic System (FBTS)

Doel van het FBTS is het ontwerpen en bijstellen van een geordend en uniform Vlaams scheepvaartbegeleidingssysteem voor de



binnenvaart in de havens en op het aansluitend waterwegennet. Gespreid over twee fases worden vijf aspecten van de verkeersbegeleiding onderzocht: centraal binnenschepenbestand, in- en uitmeldsysteem, sluisplanning, brugplanning en ligplaatsenbeheer.

Aan het FBTS-project is een steun toegezegd van 15,4 miljoen frank, via het Vlaams Instituut voor de Bevordering van het Wetenschappelijk Onderzoek in de Industrie (IWT). Naast Promotie Binnenvaart Vlaanderen bestaan de consortiumpartners uit het Institute of Transport and Maritime Management Antwerp (ITMMA) van de Universiteit Antwerpen, het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, Telepolis Antwerpen en de Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) van het departement Leefmilieu en Infrastructuur.

FBTS werd opgestart op 1 okto-

ber 2000 voor de duur van twintig maanden.

INDRIS

De "Inland Navigation Demonstrator for River Information Services" (INDRIS) heeft tot doel gemeenschappelijke standaarden te ontwikkelen die, op een open platform, gegevens kunnen uitwisselen tussen schip en wal. Het is een Europees Research, Development and Demonstration (RDD) project, dat verschillende systemen van marktorganisatie, verkeerssturing en beeldvorming wil integreren.

Aan INDRIS werd deelgenomen door Frankrijk, Nederland, Oostenrijk en Vlaanderen. Het project liep over 36 maanden en werd afgesloten op 14 juni 2000. Promotie Binnenvaart Vlaanderen participeerde in INDRIS met haar BIVAS-project.





INDRIS gaf aanleiding tot diverse testen en tot demonstratie-projecten die in verscheidene landen, waaronder Vlaanderen, werden georganiseerd. De functies die gedemonstreerd werden hadden betrekking op de vorming van een verkeersbeeld aan boord, een verkeersbeeld op de verkeersposten, een regionaal verkeersoverzicht, reisplanning en -monitoring, sluisplanning, terminalplanning en rampenbestrij-

ding. De afsluiting van het INDRIS-project leidde tot het indienen bij de Europese Commissie van COMPRIS als follow-up-project.

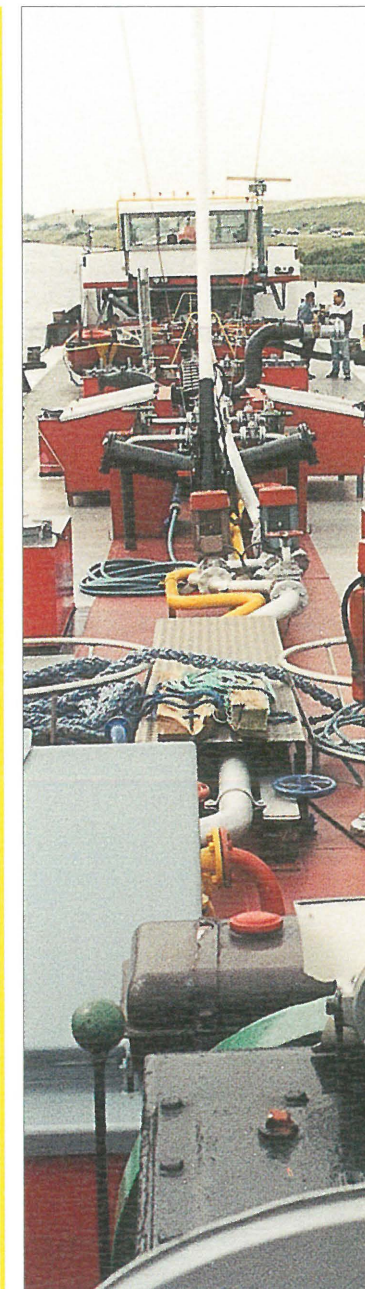
COMPRIS

Het "Consortium Operational Management Platform River Information Services" (COMPRIS) is de laatste stap voor de volledige implementatie van Rivieren Informatie Systemen (RIS) in Europa. Rivier Informatie Systemen hebben een belangrijke maatschappelijke functie en bieden toegevoegde waarde op het gebied van veiligheid, kwaliteit en efficiëntie. COMPRIS is een Europees RDD-project dat conceptueel werk levert, basisapplicaties ontwikkelt en de toepassingen test op een platform en demonstreert aan de toekomstige gebruikers.

De partners in COMPRIS zijn overheidsadministraties en waterwegbeheerders, belangenorga-

nisaties, consultants en universiteiten, leveranciers van hard- en software en potentiële eindgebruikers. Het project werd ingediend in het kader van de "Third Call for Proposals" in het Vijfde Kaderprogramma (1998-2002) voor Transport en Energie van de Europese Commissie (DG TREN).

In het verslagjaar werd vooral gewerkt aan het opstellen van de voorstellen. De aanvraag werd ingediend op 29 september 2000 en kreeg in maart 2001 een positieve evaluatie van de Europese Commissie. Het budget belooft tien miljoen euro, waarvan de helft als subsidie wordt bijgedragen door Europa. Op een ogenblik dat de contractnegotiaties nog lopen, hoopt Promotie Binnenvaart Vlaanderen op een spoedige formele beslissing, waarna het project zou kunnen starten vanaf september 2001. COMPRIS heeft een duur van dertig tot zesendertig maanden.



Opleiding: de sleutel tot kwaliteitsverbetering

Opleiding en voortdurende vorming zijn de toegangspoorten tot de kennismaatschappij. Promotie Binnenvaart Vlaanderen is zich daarvan bewust en stelt vast dat er bij de binnenvaartondernemers zelf een grote vraag bestaat naar opleiding en gespecialiseerde cursussen. De afgelopen jaren heeft de vereniging hier sterk in geïnvesteerd. Eén binnenvaartondernemer op drie heeft al gebruik gemaakt van een of andere opleiding, via initiatieven van Promotie Binnenvaart Vlaanderen. **Betere opleiding is een hefboom voor de toekomst en een waarborg voor kwaliteitsverbetering.**



Het afgelopen jaar ging de meeste aandacht uit naar opleidingen in de informatica. Hierbij wordt de cursisten geleerd om te gaan met de meest gebruikelijke toepassingen van tekstverwerking, rekenbladen en databeheer. Het totaal aantal personen dat via Promotie Binnenvaart Vlaanderen tot nu toe een opleiding volgde in informatica, is daarmee gestegen tot 238.

In het kader van een bevraging met het oog op de implementatie van BIVAS, werd eveneens gepeild naar perceptie en wensen inzake opleiding. De samenwerking met CMO-Waasland en de inhoud van de cursussen werd positief beoordeeld. Er blijkt evenwel een duidelijke voorkeur voor afstandsonderwijs boven klassikaal onderricht in Sint-Niklaas. Zo'n 42 procent van de ondervraagden wenst

een opleiding te volgen in een opleidingscentrum. Indien diezelfde opleiding gegeven wordt via afstandsonderwijs wenst 61% de opleiding te volgen.

Op basis van deze enquête, en rekening houdend met de moeilijke bereikbaarheid voor varendes schippers, werd aan CMO-Waasland gevraagd een voorstel uit te werken voor informatica-opleidingen via afstandsonderwijs, zoals dat al gebeurde voor de opleiding bedrijfsbeheer. Eind 2000 werd een nieuwe lessencyclus voorbereid, die een aanvang nam in februari 2001.

In het jaar 2000 werd de opleiding "binnenvaartondernemer" erkend op Vlaams niveau. Op het einde van het verslagjaar wachtten opnieuw twintig kandidaten om deze cursus te volgen.



Deze opleiding wordt georganiseerd zonder financiële tussenkomst van Promotie Binnenvaart Vlaanderen. De cursisten leveren zelf een financiële bijdrage van tienduizend frank.

Een toenemend en nog slecht onderkend probleem in de sector is de nood aan geschoolde of geoefende bemanningen. Zoals ook blijkt bij lokale capaciteitsproblemen, occasionele verzadiging, tekort aan wachtplaatsen voor lichters en problemen aan sommige sluizen, wijst het tekort aan bemanningsleden

in zekere zin erop dat de binnenvaart het slachtoffer is van zijn eigen succes. De trafiekstijging, de toenemende continudiensten en de verhoogde kapitaalintensiviteit maken dat binnenvaartondernemers hun schip optimaal willen laten renderen. Dat vereist vanzelfsprekend aanpassingen van de personeelsbezetting. In veel gevallen is de tijd voorbij dat één gezin nog de volle last van de bedrijfsexploitatie kan dragen. Gelijktijdig met de groeiende uitstroom, is er het fenomeen van de krimpende instroom.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen is alert voor deze ontwikkeling maar is geen betrokken partij. Zo spreekt de vereniging zich niet uit over de manier waarop de toenemende vraag naar personeel moet opgevangen worden. De opdracht van de vereniging is die van analyse, van klankbord naar de overheid en van het bekendmaken van mogelijkheden om de tewerkstelling te ondersteunen.

In het jaar 2000 stond de kwestie van de toegenomen vraag naar personeel op de

agenda bij Promotie Binnenvaart Vlaanderen. Uit bevraging of losse contacten blijkt dat er een effectieve vraag bestaat naar bemanningen.

Het beroep moet aantrekkelijker worden gemaakt, zowel voor startende ondernemers als voor bemanningsleden. In zijn contacten met gegadigden wijst Promotie Binnenvaart Vlaanderen op het bestaan van opleidingsvergoedingen en andere ondersteunende maatregelen.

Een bijzonder aspect, met belangrijke sociale implicaties, is

de noodzakelijke verbetering van de toegang voor schipperskinderen tot het kleuteronderwijs. Sommige beleidsopties van het ministerie van Onderwijs bemoeilijken die toegang. Promotie Binnenvaart Vlaanderen ondersteunt het plan van vzw de Schroef en werkt samen met hen aan een actieplan om de toegang tot het kleuteronderwijs te verbeteren.



Binnenvaart: een recreatieve verademing

De binnenvaart is niet alleen een economische activiteit en een belangrijk middel voor transport. Tienduizenden mensen ontdekken ieder jaar ook het potentieel van onze binnenwateren voor recreatie en ontspanning. De vrijetijdsmaatschappij zal het belang van deze functie alleen maar doen toenemen. Het bevorderen van de recreatie en het bieden van goede mogelijkheden tot vrijetijd op en langs de waterweg, behoren tot de kerntaken van Promotie Binnenvaart Vlaanderen.

Zoals ieder jaar ondersteunde de vereniging de toervaartreünies. Deze vonden in 2000 plaats te Gent (VVW), Leuven (VPF) en Geraardsbergen (LBWB). Een geüpdate versie van "Varen in Vlaanderen" werd beschikbaar gesteld op de Belgian Boat Show (BBS). Aan deze jaarlijkse beurs in Gent nam Promotie

Binnenvaart Vlaanderen deel in samenwerking met het GOWT (Grensoverschrijdend Watertoerisme). Voor 2001 wordt een samenwerking gepland met diverse waterwegbeheerders. Zoals ieder jaar worden op de stand van Promotie Binnenvaart Vlaanderen de waterwegenvignetten te koop aangeboden. Ondanks het minder goede weer, was het pleziervaartseizoen in 2000 toch nog goed. Zowel bij de Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) als de Dienst voor de Scheepvaart (DvS) en de NV Zeekanaal werd een stijging van het aantal recreanten waargenomen. Vooral de kleinere kanalen blijken in trek. De stijging van het aantal toervaarders leidt op zijn beurt tot meer passanten en dus tot meer bestedingen.

Deze gunstige economische effecten zijn tevens merkbaar in de renovatie en revitalisering van de directe omgeving van aanmeerplaatsen door plaatselijke ondernemers, bewoners en gemeenten. De ontwikkeling en aanleg van passantenvoorzieningen heeft dit proces nog versneld. Promotie Binnenvaart Vlaanderen heeft als beleidsoptie aangenomen om acties te steunen, die niet alleen de recreatie op maar ook langs het water bevorderen. De ontwikkeling van watertoerisme kan inderdaad leiden tot andere vormen van recreatie, zoals fiets- en wandelroutes, en bijgevolg tot het aantrekken van investeerders.

Het project grensoverschrijdend watertoerisme liep af op 31 december 2000. Promotie Binnenvaart Vlaanderen was hiervan een der initiatiefnemers en

blijft tot vandaag een van de belangrijkste motoren. Opgestart in 1996 had dit project een tweeledig doel: het bevorderen van het watertoerisme en het verbeteren van de voorzieningen voor het grensoverschrijdend toerisme. Onze vereniging werkte er zij aan zij met de Nederlandse provincies Brabant en Limburg, en de Belgische provincies Antwerpen en Limburg.

Het projectplan werd uitgevoerd vanaf 1998, nadat het in november 1997 was goedgekeurd door





het Interreg-comité voor het Benelux Middengebied. Bij de talrijke organisaties, betrokken bij dit grootschalig project, vermelden we gemeenten, provincies, waterbeheerders, promotieorganisaties, Toerisme Vlaanderen en het Nederlands ministerie van Economische Zaken.

Het project grensoverschrijdend watertoerisme heeft belangrijke resultaten opgeleverd. Op twaalf locaties, waarvan zeven in België, werden 350 plaatsen aangelegd met mogelijkheden voor aanmeren en voor passanten. Sanitaire voorzieningen, water, elektriciteit, verlichting en straatmeubilair op de wal hebben geleid tot sterk verbeterde faciliteiten. Er werden verscheidene wervings- en promotie-initiatieven genomen: ontwikkeling van een eigen huisstijl, ter

beschikking stellen van reclame- en promotiemateriaal, de realisatie van een vaargids en een vaarkaart. Door intensief overleg met andere Interreg-regio's kwam nu een eenvormige vaargids tot stand met herkenbare en op elkaar afgestemde lay-out, opzet en inhoud. Op 51 plaatsen werden toeristische informatiepanelen opgericht, met name bij passantenplaatsen, knooppunten, centra van verenigingen, commerciële havens, sluiscomplexen. Op kruispunten van waterwegen werden 36 vooraanduidingsborden geïnstalleerd. Op knooppunten van water- en landrecreatie kwamen zes afmeerplaatsen tot stand, met een aanbod van fiets- en wandelroutes.

Nu het project grensoverschrijdend watertoerisme formeel ten einde is gekomen, wenst Promotie Binnenvaart Vlaanderen



deze activiteit ten gunste van de recreatie op een andere manier verder te zetten. In samenwerking met lokale besturen wordt gewerkt aan een synergie met de oeverrecreatie. De partners in het project grensoverschrijdend watertoerisme overwegen hun

samenwerking verder te zetten in de vorm van een Stichting met als doel om verdere promotieactiviteiten te ontwikkelen om de toeristische (infrastructuur-) mogelijkheden die nu werden tot stand gebracht verder te promoten en uit te bouwen.

Communicatie als brug naar de samenleving

Promotie Binnenvaart Vlaanderen leeft niet op een eiland. De vereniging wordt bevroegd door de samenleving, en speelt zelf in op de vragen die leven. De binnenvaart geniet een grote bekendheid en heeft een positief imago, geassocieerd met milieuvriendelijkheid, energiebesparing, stiptheid, kostenbeperking, efficiëntie en reservecapaciteit. Die boodschap uitdragen vormt de kern van onze strategische communicatie. De vernieuwde politieke belangstelling, de veranderende maatschappelijke perceptie en de toenemende aanwezigheid in de media zijn zichtbare resultaten van onze inspanningen op het gebied van communicatie. Dat de Vereniging van Maritieme Journalisten begin 2001 onze vereniging lauwerde voor haar dynamisme, ervaren wij als een erkenning van ons communicatiebeleid.

Zoals de binnenvaart zelf, wil onze vereniging mensen verbinden.

Als dienstverlenend bedrijf staat de klant centraal, en wie nog geen klant is willen wij de mogelijkheden van deze vervoersmodus leren kennen.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen levert grote inspanningen voor zijn communicatie. In het verslagjaar stond de organisatie centraal van een Binnenvaartcolloquium, dat uitgroeide tot een echt trefpunt voor verladers, binnenvaartondernemers en overheid.

Meer dan 350 geïnteresseerden schreven zich in voor deze "Staten-Generaal van de Binnenvaart", die plaatsvond op 8 september 2000. Ze hadden onder andere de mogelijkheid om kennis te maken met de nieuwe website voor container-

lijndiensten in de binnenvaart, die werd ontworpen in samenwerking met de Antwerpse Lloyd. In drie workshops werd nader ingegaan op aspecten, die de aantrekkingskracht van vervoer per binnenschip moeten verbeteren. Aandacht werd geschonken aan de aanpassing van de infrastructuur en de exploitatie van de waterwegen; de toekomst van het intermodaal vervoer; en het onderzoek naar de potentiële vervoerstromen van de toekomst. In de namiddag werden infosessies georganiseerd over de Europese en federale regelgeving, over BIVAS en over familiale bedrijfsopvolging. De minister vice-president van de Vlaamse regering en minister van Mobiliteit, Steve Stevaert, besloot de dag met een toespraak.

De conclusies van de Binnenvaartstuurdag vormen



onze agenda voor de toekomst. Behalve de noodzaak van het voeren van een watergebonden grondbeleid, werden knelpunten aangehaald op het gebied van infrastructuur en beheer van de waterwegen. Missing links op het Albertkanaal, de ontsluiting van Zeebrugge en de verbinding tussen Schelde en Seinebekken moeten de infrastructuur vervolledigen. Maar ook het gebrek aan diepgang op sommige waterlopen, wat de rendabiliteit

van het vervoer te water ondermijnt, moet dringend worden aangepakt. Een conclusie van workshop 2, de vereenvoudiging van transportdocumenten, werd onmiddellijk na afloop aangepakt door de dienst Short Sea Shipping, die hierover een studie bestelde. Een hele opdracht is ook de geformuleerde wens naar intermodaliteit. Een grote toekomst is hiervoor weggelegd, als operators en coöperatieven voorstellen voor door-to-door le-

vering kunnen doen aan de verlader - niet alleen voor vervoer over het water, maar ook in verband met voor- en natransport en overslagfaciliteiten. Workshop 3 focuste op het potentieel van bijzondere transporten zoals ondeelbare stukken, en op vervoer van afval waar toe intercommunales kunnen worden aangezet via concessievoorwaarden.



In het verslagjaar gaf Promotie Binnenvaart Vlaanderen twee tijdschriften uit: NV Binnenvaart en Stroomversnelling. Beide publicaties worden vanaf 2001 samengevoegd tot één magazine voor transport via de binnenwateren. De traditionele vormen van communicatie, zoals folders, brochures en drukwerk, vinden

gretig aftrek. Bijzonder gegeerd zijn onze promotie-artikelen, zoals agenda's die een vaste plaats hebben op menig bureau van binnenvaartondernemers, verladers of journalisten. De vereniging is vertegenwoordigd op diverse beurzen, zoals de Belgian Boat Show in Gent en de Open Scheepvaartdagen in Antwerpen. Zoals de Verladersdag vormen ze een sociaal economisch trefpunt, waarnaar telkens opnieuw wordt uitgekeken.

PBV charterde de duwbak, van waarop al varend het vuurwerk werd afgeschoten. Promotie Binnenvaart Vlaanderen blijft ook een aanspreekpunt voor studenten die eindwerken voorbereiden en op zoek zijn naar documentatie. In samenwerking met het VBR (Vereniging Belgische Reders der Rijn en Binnenvaart) deelde



de vereniging afgelopen jaar voor de eerste keer prijzen uit aan de beste eindwerken van CENFLUMARIN.

Een goed werkend secretariaat ondersteunt onze communicatie-inspanning. Per dag worden 20 tot 25 brieven behandeld of verdeeld over de afdelingen. De infodesk ontving afgelopen jaar 2400 telefonische oproepen, over de meest uiteenlopende onderwerpen en vanuit een grote diversiteit van bellers. Elektronische mail neemt een hoge vlucht, met 1459 behandelde items - vooral algemene

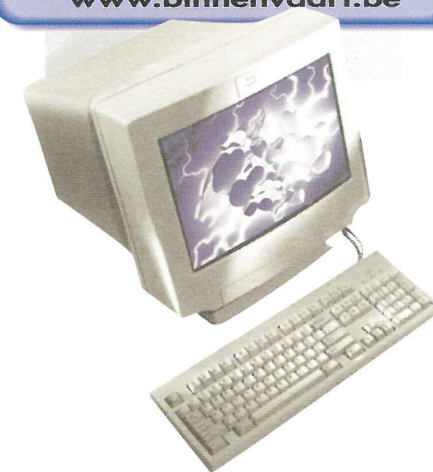
informatie en het bestellen van documentatie.

Zowel de binnenvaart als transportmodus als Promotie Binnenvaart Vlaanderen als vereniging genieten ruime aandacht in de binnen- en buitenlandse pers, zowel in de algemene media als in de vakbladen - zoals onze uitgebreide persdossiers bewijzen. De vereniging is verheugd dat ook de elektronische media steeds meer aandacht gaan besteden aan de binnenvaart.

Zo werden zij gecontacteerd voor producties van "De Late Shift", "Man bijt hond" en "De Zoete Zonde." Op de gewestelijke televisie voor Antwerpen (ATV) werd in december een reportage uitgezonden over de rol van de binnenvaart in de haven.

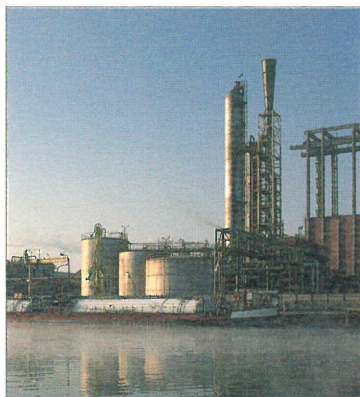
- ~2000: 10.022 keer bezocht
- ~1 maand: ± 835 bezoekers
- ~weekdag: 32 pagina's
- ~weekeinde: 17 pagina's/dag
- ~piekuren: 9u tot 17u
- ~bezoekers: 60% Belgen
11,4% Nederlanders

www.binnenvaart.be



Short Sea Shipping

De opdracht om Short Sea Shipping te ontwikkelen en te bevorderen, werd aan Promotie Binnenvaart Vlaanderen gegeven door de Vlaamse regering. In het verslagjaar kwam deze specifieke werking goed op dreef. Er is nu een administratieve structuur, er is een bedrijfsplan uitgeschreven, er is een eigen huisstijl uitgewerkt, er is een marktprospecteur aangeworven, er is een budget vastgelegd. De activiteiten worden gevolgd door een werkgroep, voorgezeten door ir. H. Verslype.



Short Sea Shipping omvat alle vervoer te water, zowel van goederen als passagiers, over een traject dat gedeeltelijk op zee ligt en waarbij de oceaan niet wordt gekruist. Het gaat om de kustvaart, de feedervaart en het fluviomaritiem transport langs alle Europese kusten, met inbegrip van de Middellandse Zee en de Zwarte Zee.

Het belang van Short Sea Shipping kan moeilijk overschat worden: meer dan drie kwart van de trafiekgroei in de Vlaamse havens werd in 2000 voortgebracht door deze transportmodus, de sterkste groeier in het maritiem verkeer. In de vier Vlaamse havens bedroeg het volume van Short Sea Shipping afgelopen jaar 96.566.382 ton,

dat is nagenoeg de helft van alle maritiem verkeer dat in Antwerpen, Brugge-Zeebrugge, Gent en Oostende samen 194 miljoen ton bedroeg. Dit aandeel gaat in stijgende lijn. Voor de haven van Antwerpen belooft het SSS-aandeel 44,97 procent, in Gent bedraagt het percentage 37,98 procent, in Brugge-Zeebrugge 68,86 procent en in Oostende 100%.

De relatieve onbekendheid van Short Sea Shipping blijft één van de belangrijkste knelpunten in deze fase van de werking. Het promoten van de mogelijkheden van Short Sea Shipping, als onderdeel van de supply chain in één concept van deur tot deur, is een van de hoofdbekommernissen van de marktprospecteur.

Diverse initiatieven zijn in 2000 genomen om de bekendheid te verbeteren: publicaties, reclame, presentaties, aanwezigheid op havendagen, deelname aan seminars. Algemene informatie werd samengebond in een nieuwe brochure en leaflet. Een landenspecial over Finland werd verspreid op 3500 exemplaren, en is al aan herdruk toe. Een special over Spanje-Portugal werd voorbereid voor publicatie in 2001. Naast economische informatie, verstrekken de landenspecials praktische inlichtingen, een vergelijking tussen Short Sea Shipping en wegvervoer in een concept van deur tot deur, en een overzicht van de SSS-mogelijkheden op de bestemmingen van de regio.

Een intensieve reclamecampagne, gebaseerd op herkenbaarheid, kende een goede respons.

Het concept van een Nieuwsbrief werd uitgewerkt voor publicatie in 2001. We stellen vast dat we meer en meer vragen krijgen om inlichtingen. Een website werd voorbereid en zal in 2001 worden uitgebouwd tot een volledige informatiebron.

Een van de belangrijke knelpunten bij Short Sea Shipping blijft de documentenstroom, die veel aanzienlijker is dan bij het wegvervoer. Dat probleem wordt scherp gevoeld door verscheper, ontvangers, expediteurs, scheepsagenten en kapiteins van coasters. De werkgroep Short Sea Shipping besliste hiervoor een studieopdracht uit te schrijven, waarvan de beleidsaanbevelingen in 2001 zullen overgenomen worden aan het Belgisch EU-voorzitterschap. De studie onderzoekt de documentenstroom die gerelateerd is aan de lading

en gaat in op een aantal cases voor diverse SSS-bestemmingen.

Short Sea Shipping is bij uitstek een grensoverschrijdende transportmodus. Internationale contacten waren er onder andere in Duisburg en Dublin. Het Promotiebureau Short Sea Shipping Vlaanderen kon zich ook manifesteren op de ACEM-conferentie in Gent, op de Exportdagen Zuid-Europa van Export Vlaanderen en op de Binnenvaartstuurdag van Promotie Binnenvaart Vlaanderen. Op initiatief van het Vlaams Promotiebureau Short Sea Shipping ontstaat er eveneens een netwerk van Europese zusterorganisaties, dat in december 2000 in Antwerpen de basis legde voor verdere samenwerking. Het is één van onze meest beloftevolle initiatieven en zal in de toekomst een uitermate

belangrijke bron worden van informatie. Er zijn thans negen bureaus actief en contacten zijn opgenomen met de Europese Commissie, het Europees Parlement, ECSA, enz. Europese steunprogramma's zoals PACT en Interreg worden van dichtbij gevolgd. In het netwerk zitten Zweden, Finland, Nederland, Vlaanderen, Frankrijk, Italië, Griekenland, Ierland en Denemarken. Kandidaten voor toetreding zijn Spanje, Portugal, Duitsland, Litouwen en Noorwegen.



Financieel overzicht

Actief

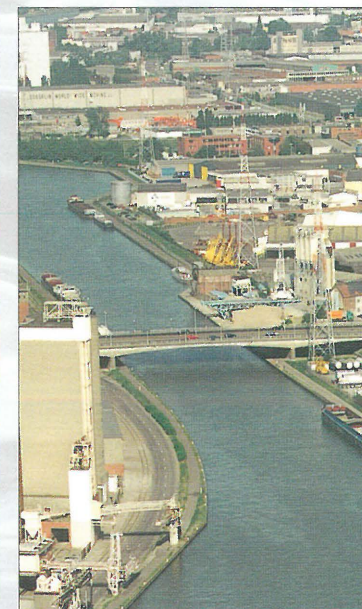


VASTE ACTIVA		31/12/2000	31/12/1999
I.	OPRICHTINGSKOSTEN	90.030	90.030
	AFSCHRIJVINGEN	-90.030	-90.030
III.	MATERIELE VASTE ACTIVA		
	KANTOORMACHINES	6.785.567	6.552.339
	MEUBILAIR	1.838.282	1.797.928
	MAQUETTES	550.390	550.390
	ROLLEND MATERIEEL	3.849.444	3.849.444
	INRICHTING GEHUURDE GEBOUWEN	4.340.795	4.340.795
	AFSCHRIJVINGEN	-12.632.436	-11.029.753
	Totaal vaste activa	4.732.042	6.061.143
VLOTTENDE ACTIVA			
IV	VORDERINGEN OP MEER DAN EEN JAAR		
VII.	VORDERINGEN OP TEN HOOGSTE EEN JAAR		
	A. VORDERINGEN SUBSIDIES	17.070.000	14.200.000
	B. OVERIGE BELEGGINGEN		
	GKB RT	653.967	2.069.102
	GKB SOCIAAL PASSIEF	4.482.375	4.482.375
	INTERREG. BENELUX-MIDDENGEBIED	314.819	425.262
	DEXIA SSS	1.730.101	
IX.	LIQUIDE MIDDELEN		
	BANK	81.330	-2.397.398
	KAS	19.058	19.529
X	OVERLOPENDE REKENINGEN	0	84.865
	Totaal vlottende activa	24.351.650	18.883.735
TOTAAL VAN HET ACTIEF		29.083.692	24.944.878



Passief

EIGEN VERMOGEN		31/12/2000	31/12/1999
IV	RESERVES		
	BESCHIKBARE RESERVES SOC. PASSIEF	4.482.375	0
V	OVERGEDRAGEN RESULTAAT		
	OVERGEDRAGEN RESULTAAT	4.510.279	4.039.399
	Totaal eigen vermogen	8.992.654	4.039.399
VOORZIENINGEN VOOR RISICO'S EN KOSTEN			
VII	VOORZIENINGEN		
	RESERVE SOCIAAL PASSIEF	1.578.256	5.660.631
	OVERIGE RISICO'S EN KOSTEN	3.840.832	1.983.092
	Totaal voorzieningen	5.419.088	7.643.723
SCHULDEN			
IX.	SCHULDEN OP MINDER DAN EEN JAAR		
	HANDELSCHULDEN		
	A. LEVERANCIERS	8.814.441	10.040.330
	B. TE ONTVANGEN FAKTUREN	5.611.088	3.205.176
	OVERIGE SCHULDEN	246.421	16.250
X	OVERLOPENDE REKENINGEN		
	Toe te rekenen kosten	0	0
	Totaal schulden	14.671.950	13.261.756
	TOTAAL DER PASSIVA	29.083.692	24.944.878



Resultatenrekening

RESULTATENREKENING		31/12/2000	31/12/1999
I	BEDRIJFSOPBRENGSTEN		
A	INKOMSTEN LEDENGELDEN	260.000	240.000
B	SUBSIDIES	54.600.000	41.800.000
C	DIVERSE INKOMSTEN	234.985	87.831
D	EU-PROJECT	5.502.149	
	TOTAAL	60.597.134	42.127.831
II	BEDRIJFSKOSTEN		
A	PROJECTKOSTEN	33.502.218	17.702.591
B	DIENSTEN/DIVERSE GOEDEREN	7.949.469	7.638.753
C	PERSONEELSKOSTEN/BEHEERDERS	11.546.467	17.688.105
C BIS	KOSTEN EU SSS	5.215.801	
D	AFSCHRIJVINGEN VASTE ACTIVA	1.602.683	1.726.430
E	BELASTINGEN	16.687	35.101
F	VOORZIENINGEN SOC.PAS.	400.000	1.178.256
	TOTAAL	60.233.325	45.969.236
III	BEDRIJFSWINST/VERLIES	363.809	-3.841.405
	FINANCIELE OPBRENGSTEN / KOSTEN		
IV	FINANCIELE OPBRENGSTEN	11.282	126.836
V	FINANCIELE KOSTEN	-422.013	-234.691
	SALDO FINANCIEEL RESULTAAT	-410.731	-107.855
VI	WINST / (VERLIES) van het boekjaar	-46.922	-3.949.260
VII	UITZONDERLIJKE OPBRENGSTEN	517.802	0
VIII	UITZONDERLIJKE KOSTEN	0	0
	SALDO UITZONDERLIJK RESULTAAT	517.802	0
IX	WINST / (VERLIES) van het boekjaar	470.880	-3.949.260
X	RESULTAATVERWERKING		
	OVERGEDRAGEN VORIG BOEKJAAR	4.039.399	0
	RESULTAAT VAN HET BOEKJAAR	470.880	-3.949.260
	OVER TE DRAGEN SALDO	4.510.279	-3.949.260



Raad van Beheer

De Raad van Beheer van PBV is paritair samengesteld uit vertegenwoordigers van de overheid en privé instanties. Alle afgevaardigden zijn actief op het vlak van de binnenvaart of er rechtstreeks bij betrokken.

Voorzitter

De heer F. Martens

Ondervoorzitters

De heer J. Tielens
De heer J. Woestenborghs

Secretaris

De heer A. Descamps

Penningmeester

De heer L. Clinckers

Commissarissen

De heer P. Bausmans
De heer M. Verdonck

Leden

De heer P. Helsmoortel
De heer P. Lahaye
De heer J. Laurent
Mevrouw G. Maes-Buelens
De heer P. Monsieur
De heer O. Parmentier
De heer E. Portugaels
De heer R. Restiau
De heer J. Strubbe
De heer L. Van Ballaer
Mevrouw J. Van Gelder
De heer J. Van Hoof
De heer G. Verelst

Plaatsvervangende leden

De heer J. Balduck
De heer A. Bauwens
De heer C. Danckaerts
De heer L. De Bisschop
De heer K. De Groof
De heer P. Denayer
Mevrouw M. Evenepoel
De heer C. Herbosch
De heer J. Hufkens
De heer M. Parmentier
De heer L. Poppe
De heer F. Stevens
De heer E. Van den Eede
De heer W. Vandeurzen
De heer C. Van Lancker
De heer J. Voet

Waarnemers

De heer E. Bruyninckx
De heer J. Cosyn
De heer P. Gerard
De heer P. Kerckaert
De heer R. Opdelocht
De heer D. Schell
De heer E. Van Craeyvelt
De heer H. Verschueren
De heer H. Verslype

Het stafpersoneel van onze vereniging vormt het collectief geheugen van Promotie Binnenvaart Vlaanderen. Onze medewerkers zijn ons echte kapitaal. Met hun inzet en hun beschikbaarheid staat of valt onze werking en de uitstraling van de vereniging. Klantvriendelijkheid is hun opdracht. De weerklank die wij ontvangen bewijst dat hun inzet ook wordt gewaardeerd.

De toename van de taken en de expansie van de vereniging worden weerspiegeld in de groei van het stafpersoneel. Promotie Binnenvaart Vlaanderen beschikt thans over acht vaste medewerkers. Zij zijn de trekkers van de vereniging. Zij zorgen voor de dagelijkse permanentie en dragen verantwoordelijkheid voor de werking.

Als administratief verantwoordelijke voor de zetel in Hasselt, verzorgt Evelyne Bresciani nauwgezet het algemeen secretariaat. De verschillende activiteitsdomeinen zijn toegewezen aan één of meer medewerkers: Annick Javor volgt de ontwikkelingen op het gebied van telematica, Christa Kellens staat in voor de communicatie, Hilde Bollen onderhoudt de contacten met de beleidsinstanties op Vlaams en Europees niveau.



Binnen het team vormt de marktprospectie een afzonderlijke cel, die werkt vanuit Antwerpen. Paul Lambrechts en Ivo Calcoen leggen zich exclusief toe op contacten met de industrie. Sinds 2000 is het team versterkt met twee nieuwkomers, die alle activiteiten rond Short Sea Shipping voor hun rekening nemen. Ook zij werken vanuit Antwerpen. Willy De Decker is er marktprospecteur voor Short Sea Shipping en Kris Recour staat in voor de administratieve ondersteuning.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen vzw

Ledenlijst 2000

AG Haven Oostende

Slijkensesteenweg 2 • 8400 Oostende

Algemene Aktiecomité der Belgische Binnenvaartorganisaties

Donkseinde 14 • 2930 Brasschaat

Belgische Syndicale Kamer voor Tussenpersonen Binnenvaartvervoer vzw

Nassastraat 16 • 2000 Antwerpen

Belgische Transportarbeidersbond

Paardenmarkt 66 • 2000 Antwerpen

Christelijke Vervoersarbeiders en Diamantbewerkers

Entrepotplaats 12/14 • 2000 Antwerpen

Creditmar nv

Verviersstraat 4 • 2000 Antwerpen

De Boei vzw

Voorhavenlaan 22C • 9000 Gent

De Schroef vzw

Elzasweg 14 • 2030 Antwerpen

Fabrimetal vzw

Diamantbuilding - Reyerslaan 80 • 1030 Brussel

General Bulk

Verbindingsdok OK 13/19 • 2000 Antwerpen

Havenbedrijf Gent GAB

John Kennedylaan 32 • 9000 Gent

Havenbedrijf Stad Antwerpen

Havenhuis - Entrepotplaats 1 • 2000 Antwerpen

Imporgrasa vzw

p/a Kanaaldijk 25 • 2900 Schoten

Landelijke Bond van Watersportverenigingen vzw

IJzerlaan 59 • 9050 Ledeberg

Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen nv

Isabellalaan 1 • 8380 Zeebrugge

Nautibel vzw

Akkerhage 10 • 9000 Gent

Northern Shipping nv

p/a Mulhouseaan Zuid 14 - Kaai 150 • 2030 Antwerpen

NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen

Brielen 43 • 2830 Willebroek

Ons Recht

Straatsburgdok NK 3 • 2030 Antwerpen

Trans Aqua Services cvba

Straatsburgdok NK 3 • 2030 Antwerpen

Unie der Continentale Vaart

Mexicostraat 3 - Haven 43 • 2030 Antwerpen

Unie van Agenten van Rijnrederijen Antwerpen

Markgravesstraat 12 • 2000 Antwerpen

Vereniging Belgische Reders Rijn- en Binnenvaart vzw

H. Dunantlaan 25 • 2900 Schoten

Vereniging Zeekanaal Schelde - Brussel NV

Gansbroekstraat 31 • 2870 Ruisbroek

Vlaamse Gewest c.o.

Administratie Waterwegen en Zeewezen

Graaf de Ferrarisgebouw

Koning Albert II-laan 20 • 1000 Brussel

Vlaamse Havenvereniging

Brouwersvliet 33/8 • 2000 Antwerpen

Vlaamse Pleziervaart Federatie

Dijkweg 32 • 9031 Drogen

Vlaamse Vereniging voor Watersport vzw

Beatrijslaan 25 • 2050 Antwerpen