

Promotie Binnenvaart Vlaanderen



Jaarverslag 2004

Voorwoord	2
2004: een Grand-Cru jaar	4
Een beleid dat de mobiliteit verbetert	10
Ten dienste van de klant	14
Een europa van 25 lidstaten	18
Telematica ondersteunt logistieke diensten	22
Recreatievaart in Vlaanderen	26
Communicatie: de moeder van het nieuw imago	30
Shortsea Shipping verbindt Europese gebieden	34
Financieel overzicht	38
Raad van beheer	41
Ledenlijst	42

Voorwoord

Twee structurele veranderingen hebben afgelopen jaar het kader gewijzigd waarin de Vlaamse binnenvaart opereert: de uitbreiding van de Europese Unie tot 25 lidstaten, en de consolidatie van de waterwegbeheerders in twee zelfstandige agentschappen. In een snel veranderende wereld zetten nieuwe uitdagingen de binnenvaart ertoe aan niet op de lauweren te rusten, teneinde het huidige succesverhaal te bestendigen.

*Filip MARTENS
Voorzitter van de Raad van Bestuur*



In 2004 wist de binnenvaart in Vlaanderen verder te groeien, voor het achtste jaar op rij. De trafiekstijging lag hoger dan de groei van de economie als geheel. Talrijke bedrijven hebben vervoersstromen overgeheveld naar het binnenschip. Tegen de achtergrond van de mobiliteitscrisis, en van de grote onderhoudswerken op de Antwerpse Ring in het bijzonder, hebben deze ondernemingen hun logistieke processen in vraag gesteld en gekozen voor de oplossing die hen het voordeligst uitkomt: de binnenvaart.

De groei van de binnenvaart kwam in 2004 tot uiting in de cijfers: tonkilometers groeiden met 4,1 procent tot 4,68 miljard. Met een groei van 4 procent doet Shortsea Shipping het even goed. Nadere analyse stelt het belang in het licht van de binnenvaart voor onze zeehavens. Zo'n 46 procent van alle havenactiviteit bestaat tegenwoordig uit binnenvaart. Het is een sterk argument van onze sector om een grotere stem te krijgen in de uitwerking van het havenbeleid.

Naast de cijfers, is er ook een succesverhaal in de diepte. In dit Jaarverslag gaan we nader in op twee kwalitatieve veranderingen: de explosieve groei met 38,4 procent van de containervaart op de Vlaamse binnenwaterterminals, en de kwaliteitsborging waardoor onze ondernemers nu volledig beantwoorden aan de nieuwe vereisten voor transport van veevoerders.

De structurele veranderingen in onze sector en de genoemde kwalitatieve verschuivingen staan niet op zichzelf. Na jaren begraven te zijn gebleven in werkgroepen en studietoelagen, komen thans boeiende telematica-toepassingen ook in de praktijk beschikbaar. Deze introducties vallen samen met de nakende afkondiging van de RIS-Richtlijn door Europese Raad en Parlement – wat eveneens de dagelijkse realiteit zal beïnvloeden.

Deze vernieuwingen versterken het belang dat Promotie Binnenvaart Vlaanderen besteedt aan opleiding en voortdurende vorming, een aspect dat we dit jaar met onze acties naar jongeren iets uitvoeriger toelichten in dit Jaarverslag.

De enige zekerheid is verandering, en alleen wie zich aanpast zal overleven. Het aanhoudend succes van de binnenvaart in het afgelopen decennium ging trouwens hand in hand met belangrijke veranderingsprocessen en ingrijpende wijzigingen – en vooral met de mate waarin onze ondernemers zich daaraan wisten aan te passen: liberalisering van de markt in 1998, schaalvergroting, sloopregeling en vlootvernieuwingsprogramma's, impulsprogramma's voor de bouw van kaaimuren, opkomst van de containervaart langs de binnenwateren, enz. Innovatie en flexibele aanpassing aan wijzigende omstandigheden, zijn noodzakelijke voorwaarden om het succes van de binnenvaart te bestendigen.

Het verheugt ons dat deze accenten zijn opgenomen in de Beleidsbrief van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Kris Peeters.

In de volgende maanden en jaren ontstaan er voor de binnenvaart enorme opportuniteiten. Vanaf 1 juli 2005 worden de eerste containerkades van het Deurganckdok operationeel. Willen wij een bijkomende congestie van de verkeerswegen rond Antwerpen vermijden, dan zal de binnenvaart een belangrijke rol moeten spelen in de afvoer naar het hinterland. Binnen het volgende decennium komt, met het nieuwe Kanaal "Seine-Nord Europe", ook de lang gevraagde verbinding tot stand tussen het bekken van de Schelde en dat van de Seine. Ook die evolutie zal de vervoersstromen ingrijpend veranderen – en die veranderingen zullen opnieuw van iedereen aanpassingen vergen.

Dit Jaarverslag van Promotie Binnenvaart Vlaanderen biedt een momentopname van enkele belangrijke aspecten waar onze sector in 2004 mee bezig was. Moge het tevens een gelegenheid zijn om ons te bezinnen over de uitdagingen van de toekomst. Voor de binnenvaart is dit niet het moment om te zwelgen in zelfgenoegzaamheid, maar de confrontatie met verandering en de noodzaak van aanpassing kunnen een zweepslag zijn om vooral niet op onze lauweren te rusten.

Filip MARTENS
Voorzitter van de Raad van Bestuur

2004, een Grand-Cru jaar

- *Belgische economie in stroomversnelling*
- *Goederenvervoer per binnenschip: 4,68 miljard tonkm (+ 4,1 procent)*
- *Containertrafiek explodeert: + 38,4 procent*

De heropleving van de economie in het grootste deel van 2004, werd sterk gevoeld in de expansie van de binnenvaart in Vlaanderen. Niet alleen benaderde de binnenvaartrafiek in de Vlaamse havens voor het eerst de 100 miljoen ton maar daarenboven valt vooral de sterke groei op van de containervaart. De groei van het goederenvervoer per binnenschip overtreft de groei van de economie als geheel.



Daarnaast kan worden vastgesteld dat de groei van de binnenvaart nog versnelt. Beide ontwikkelingen vormen een aanwijzing dat de goederenstroom in de bedrijven verschuift (modal shift) en dat de binnenvaart aan marktaandeel wint.



Het zijn duidelijke tekens dat het beleid van de Vlaamse overheid ten gunste van de binnenvaart resultaten afwerpt.

In 2004 kende de wereldeconomie de sterkste groei van de afgelopen kwart eeuw, een gevolg van het expansieve monetair en budgettair beleid in de grote economische blokken. De grote groei in China was voelbaar tot in ons land en het historisch dieptepunt van de lange termijnerente ondersteunde de investeringen. Tegenover het deflatiespook van de afgelopen jaren keerde het vertrouwen in de economie terug. Dat alles waren positieve ontwikkelingen die de economische groei versterkten en bijgevolg het goederentransport deden toenemen.

Als gevolg van de dure euro en de sterke stijging van de prijs van ruwe olie, kende de eurozone weliswaar maar een matige groei van nog geen 2 procent. In het bijzonder de West-Duitse economie, één van onze belangrijkste handelspartners, presteerde zwak.

Maar als zeer open economie profiteerde ons land toch, meer dan de andere EU-landen, van de sterke internationale heropleving. Met 2,7 procent lag de groei van het Bruto Binnenlands Product (BBP) niet alleen hoger dan wat in het begin van 2004 nog was voorspeld, maar onze economie groeide ook de helft meer dan in de eurozone als geheel.

In vergelijking met de 1,1 procent groei van het BBP in 2003, raakte de Belgische economie in 2004 duidelijk in een stroomversnelling.

Goederenvervoer per binnenschip: 4,68 miljard tonkm (+ 4,1%)

In deze gunstige internationale en Belgische omgeving, vormde 2004 een grand cru-jaar voor de binnenvaart in Vlaanderen. Uitgedrukt in tonkilometer (tkm) steeg het goederenvervoer per binnenschip tot 4,68 miljard tkm. Deze stijging met 4,07 procent tegenover 2003 is meer dan de helft groter dan

de groei van de economie als geheel. Deze vaststelling bevestigt de gangbare mening over de binnenvaart als voorlopende indicator in de

conjunctuurcyclus. In het algemeen loopt het transport van basisproducten zes maanden voor op de algemene economische ontwikkeling.

Twee elementen verklaren de glansprestatie van de Vlaamse binnenvaart in 2004. Vooreerst is er de toegenomen vraag naar grondstoffen op een ogenblik van conjuncturomslag. Daarnaast is er het grote belang van halfafgewerkte producten in het Vlaams industrieel weefsel. De binnenvaart staat traditioneel sterk in zowel het vervoer van grondstoffen als van halffabricaten.

Beleid van Vlaamse regering ten gunste van de binnenvaart werpt vruchten af

Containertrafiek explodeert: +38,4%

Dat de trafiekgroei in de binnenvaart versnelt, heeft ook andere redenen. Met name het vervoer van containers per binnenschip wijst op kwalitatieve verschuivingen in de diepte. In vergelijking met het vorig jaar, werden op de Vlaamse containerterminals in 2004 zo'n 38,4 procent meer TEU overgeslagen op een binnenschip. Elders in dit Jaarverslag berekent Promotie Binnenvaart Vlaanderen dat de totale aan- en afvoer van binnenvaart-containers in Antwerpen in 2004 zo'n 2,4 miljoen TEU bereikte.

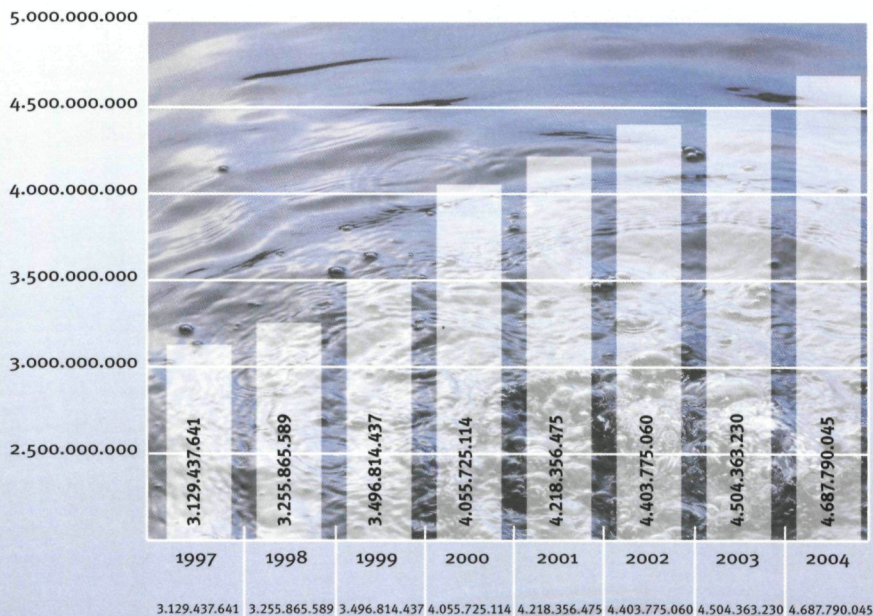
De kwalitatieve verschuivingen komen ook tot uiting in het toegenomen marktaandeel van de binnenvaart, zelf een gevolg van de modale verschuiving en van het toegenomen besef bij veel bedrijven van de negatieve effecten van de mobiliteitscrisis.

In 2004 werd in Vlaanderen bijna 4,7 miljard tonkilometer gerealiseerd op de binnenwateren (precies: 4.687.790.045 tkm). In vergelijking met 1997 is het aantal gevaren tonkilometer toegenomen met 49,8 procent. (Grafiek 1)

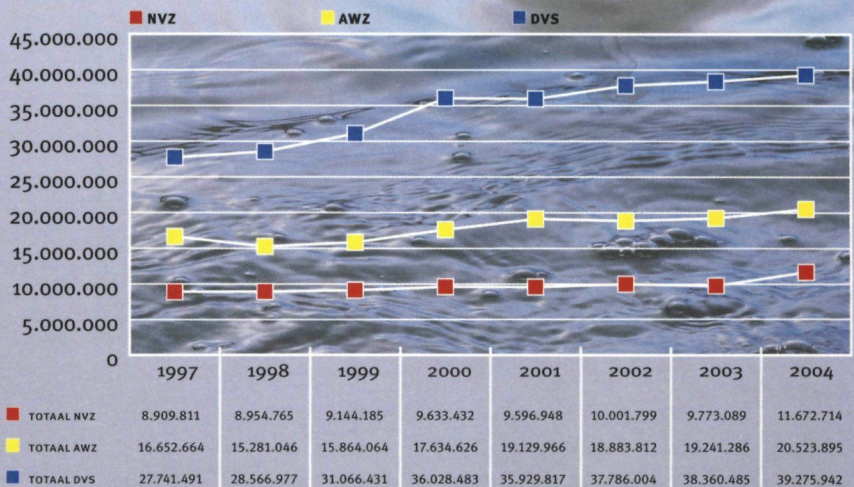
Uitgedrukt in tonkilometer is de trafiekstijging op de Vlaamse binnenwateren in 2004 algemeen. Bij de Dienst voor de Scheepvaart (vandaag NV De Scheepvaart) was er een toename met 1,16 procent, op de vaarwegen die beheerd werden door de Administratie Waterwegen en Zeewezen (vandaag mede onder het beheer van de NV Waterwegen en Zeekanaal) bedroeg de stijging 7,9 procent, en bij de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen (vandaag NV Waterwegen en Zeekanaal) groeide het aantal tonkilometer tegenover 2003 met 20 procent.

Van het totaal aantal tonkilometer in Vlaanderen wordt 65,6 procent gerealiseerd op het Albertkanaal en de Kempense kanalen.

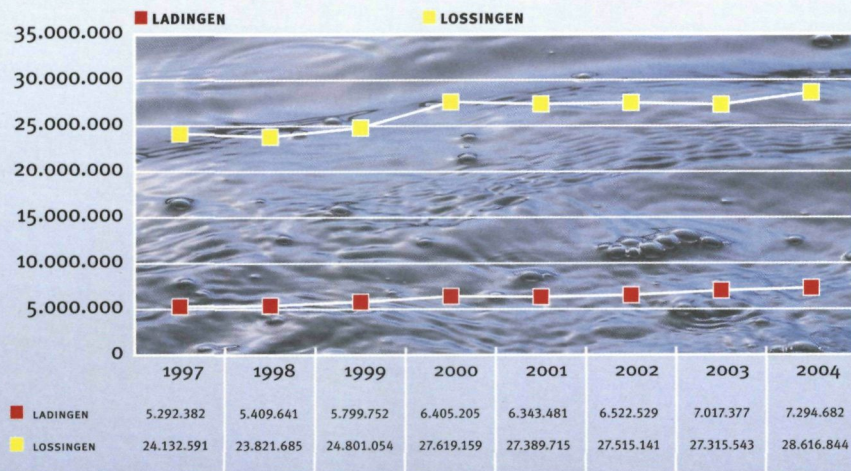
Grafiek 1: Tonkilometer Vlaamse waterwegen



Grafiek 2: Verscheepte tonnage op de Vlaamse waterwegen per waterwegbeheerder



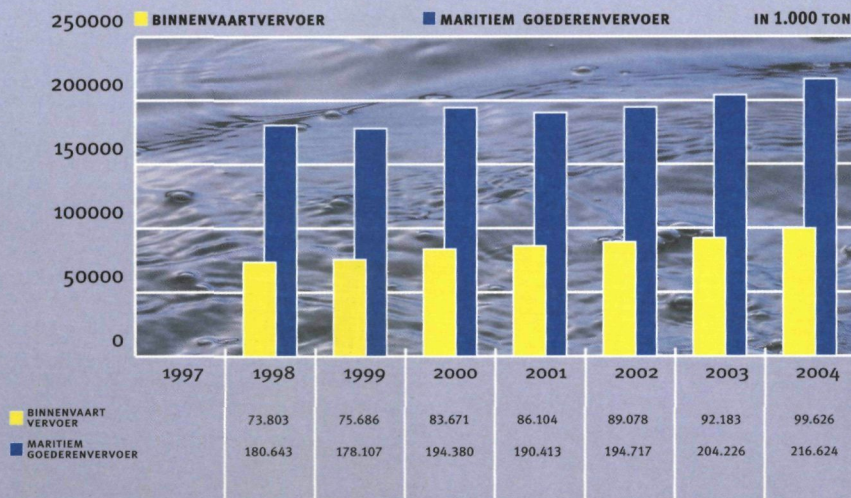
Grafiek 3: Totaal ladingen en lossingen op de Vlaamse waterwegen



De trafiekstijging doet zich voor op de netten van alle waterwegbeheerders. Bij de Dienst voor de Scheepvaart (vandaag NV De Scheepvaart) was er een toename met 2,4 procent, op de waterwegen die beheerd werden door de Administratie Waterwegen en Zeewezen (vandaag mede onder het beheer van de NV Waterwegen en Zeekanaal) lag het vervoerde volume 6,7 procent hoger, en de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen (vandaag NV Waterwegen en Zeekanaal) noteerde 19,4 procent meer tonnage dan in 2003. (Grafiek 2)

In tegenstelling tot de algemene trafiekcijfers die ook het transitverkeer bevatten, geven ladingen en lossingen een beter inzicht in de toegevoegde waarde van de binnenvaart voor de Vlaamse economie. De lossingen op de Vlaamse waterwegen liggen vier keer zo hoog als de ladingen. Toch stijgen de ladingen twee keer zo snel als de lossingen, een gevolg van de specifieke incentives die werden ingebouwd in het succesrijk programma om meer kademuren te bouwen langs de waterwegen. Tegenover 1997 zijn de lossingen toegenomen met 18,6 procent, de ladingen met 37,8 procent. (Grafiek 3)

Grafiek 4: Maritiem goederenvervoer en binnenvaartvervoer in de Vlaamse zeehavens



De Vlaamse binnenvaart is van groot belang voor de totale havenactiviteit. Met 99.626.000 ton benaderde het binnenvaartvervoer in de Vlaamse zeehavens verleden jaar voor het eerst de kaap van 100 miljoen ton. Met 8,1 procent groeit het binnenvaartvervoer in de zeehavens trouwens sneller dan de 6,1 procent van het maritiem goederenvervoer. In de vier Vlaamse zeehavens samen vertegenwoordigt het binnenvaartvervoer zowat de helft in vergelijking met het volume maritiem goederenvervoer. Dat relatief belang in de totale havenactiviteit gaat in stijgende lijn, van 41 procent in 1998 tot 46 procent in 2004. (Grafiek 4)

Met een trafiekgroei van meer dan 4 procent in 2004, zet de binnenvaart de stijging verder die vanaf het midden van de jaren 1990 is ingezet. De ommekeer van het jongste decennium viel samen met het Beleidsplan voor de binnenvaart dat de Vlaamse regering op 27 juni 1996 afkondigde en met de liberalisering van deze transportvorm die in Vlaanderen vanaf 1 december 1998 werd doorgevoerd. Mede door een ambitieus programma voor de bouw van kaaimuren, die de toegang tot de waterweg op veel plaatsen hebben verbeterd, werpen de beleidsmaatregelen van het afgelopen decennium duidelijk vruchten af. In vergelijking met 1995 werd op de Vlaamse binnenwateren in 2004 61,5 procent meer tonkilometers gevaren.

De sterke prestatie van de binnenvaart in 2004 mag geen aanleiding zijn om op de lauweren te rusten. De vervoerseconomie blijft een spiegel van de algemene economische ontwikkeling.

Dat de relatief krachtige groei van de Belgische economie in 2004 werd aangedreven door de gezinsconsumptie, een segment met slechts een beperkte impact op de binnenvaart, en dat de economische groei zowel in ons land als in de eurozone lijkt te vertragen in het vierde kwartaal van 2004 en het begin van 2005, zijn ontwikkelingen die de algemene euforie enigszins horen te relativeren. De sterke euro, de dure olie en de groeivertraging in de buurlanden zijn ontwikkelingen die op termijn ook hun weerslag zullen hebben op de binnenvaart.

De goede resultaten over 2004 moeten bijgevolg vooral een aansporing betekenen om alert te blijven voor nieuwe ontwikkelingen en om het tot nu gevoerde beleid verder te zetten. Niet omdat dit beleid een doel op zichzelf zou zijn, wel omdat de binnenvaart substantieel kan bijdragen om de mobiliteitscrisis te verbeteren door het goederenvervoer meer beheersbaar te houden.





Een beleid dat de mobiliteit verbetert

- *100^{ste} Kaaimuurproject staat in de steigers*
- *Verhoogde investeringen en onderhoud van waterwegennet bevorderen mobiliteit van het goederenvervoer*
- *Binnenvaart moet hoeksteen worden van Vlaams havenbeleid*

Als vereniging die het middenveld vertegenwoordigt, laat Promotie Binnenvaart Vlaanderen zijn stem horen in het uitstippelen van het vervoersbeleid. Dit gebeurt vooral op Vlaams en op Europees niveau, in mindere mate ook op het federale vlak. Afgezien van de blijvende zorg om investeringen en onderhoud van de waterweg, stonden daarbij afgelopen jaar vooral de Vlaamse verkiezingen en het aantreden van een nieuwe regering centraal. Onze vereniging stuurde een Memorandum uit aan de mandatarissen, en volgde van nabij het tot stand komen van de Beleidsnota van de Vlaamse minister van Openbare Werken.

Twee ontwikkelingen hebben in 2004 hun stempel gedrukt op het beleidskader waarin de binnenvaart zich ontplooit: de consolidering van het waterwegbeheer in Vlaanderen en de verruiming van de Europese Unie van 15 tot 25 lidstaten. Op dit tweede aspect gaan we nader in binnen het hoofdstuk Europa van dit Jaarverslag.



De omvorming tot twee extern verzelfstandigde agentschappen van respectievelijk de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer (NVZ) en van de Dienst voor de Scheepvaart (DVS) werd door de regering ingepast in een ruimere operatie Beter Bestuurlijk Beleid (BBB). Parallel hiermee werden eerst de Waterwegen van de Kust ondergebracht bij de Afdeling Bovenschelde (ABS) van de Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ), en vervolgens werd ABS geïntegreerd in NVZ. De nieuwe waterwegbeheerders kregen ook een nieuwe naam, enerzijds NV Waterwegen en Zeekanaal, en anderzijds NV De Scheepvaart. Terwijl AWZ als aparte entiteit blijft voort werken, ontstaan er aldus twee grote structuren voor waterwegbeheer in respectievelijk het Oosten en het Westen van het land.

Investerings en onderhoud

Een belangrijk aandachtspunt van onze vereniging blijft het infrastructuurbeleid voor de binnenvaart. De klemtonen van dat beleid zijn drievoudig: het kaaimurenprogramma, het wegwerken van flessenhalzen in het hoofdvaarwegennet, en de verbinding van de Vlaamse havens met het Seinebekken. Voor deze laatste twee meerjarenprogramma's verwijzen wij naar vorige edities van dit Jaarverslag.

Het programma voor de bouw van kaaimuren is een succesverhaal, dat mede aan de basis ligt van de trafiekgroei. Rekening houdend met onvermijdelijk voor- en natransport, vormen kaaimuren de



noodzakelijke toegang tot de waterweg. Dit stimuleringsprogramma is gebaseerd op publiek-private samenwerking (voor details zie http://www.binnenvaart.be/nl_html/klanten/index.asp?kaaimuren.asp) en draagt de instemming weg van de Europese Commissie. In 2004 keurde de EC de verlenging van de Vlaamse steunregeling goed tot 2010.

Daarenboven werden de voorwaarden nog verruimd, waardoor meer infrastructuur in aanmerking komt voor subsidiëring, en stijgt het budget tot € 10 miljoen per jaar.

Eind 2004 waren er in Vlaanderen 110 PPS-projecten voor kaaimuren goedgekeurd. Op 1 oktober 2004 waren 45 kaaimuurprojecten in bedrijf. Door het reeds vanaf 1998 opgestart kaaimuurprogramma, worden op termijn honderdduizenden vrachtwagenritten uitgespaard op de Vlaamse wegen. De verbintenissen die de bedrijven op zich namen als tegenprestatie

voor de financiële inbreng van de overheid worden zeer goed nageleefd. Bij een opvolgingsstudie over de 29 projecten die op 1 januari 2004 minstens al één jaar in gebruik waren, bleek dat de bedrijven 34 procent meer volume (m³) per schip hadden vervoerd dan waartoe ze contractueel verplicht waren, 137 procent meer containers, en 19 procent meer tonnage.

De vernieuwde aandacht voor uitbouw van investeringen en voor een inhaaloperatie van onderhoudswerken op de Vlaamse waterwegen, gaat niet onopgemerkt voorbij. Zo wijst ook de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen in een Aanbeveling van 14 juli 2004 op de trendbreuk die vanaf 1997 is ingezet. In 1997 werd aan infrastructuurwerken voor binnenvaart en waterbeheersing ongeveer 40 procent minder uitgegeven

dan in 1980.

Dat deze werken thans een beleidsprioriteit zijn, blijkt uit de stijging tussen 1999 en 2003 met 40 procent voor de investeringen en met 104 procent voor het onderhoud van het waterwegennet.

Zowel uit de cijfers voor 2004 als uit de

initiële cijfers voor 2005 blijkt dat de budgettaire inspanning voor investeringen en onderhoud stabiliseert op het verhoogde niveau van de afgelopen paar jaren. Na budgetcontrole bedroeg het onderhoudsbudget van de waterwegen in 2004 zo'n € 29,6 miljoen; de investeringskredieten beliepen € 87,5 miljoen.

Trendbreuk in infra- structuurbeleid voor water- wegen: tussen 1999 en 2005 stegen investeringen met 40 procent en verdub- belden de begrotings- kredieten voor onderhoud.



De aandacht voor investeringen, voor het wegwerken van de flessenhalzen, en voor het op diepte houden van de vaarweg, worden door onze vereniging gesitueerd binnen het beleid ter bevordering van de mobiliteit in Vlaanderen. Tegenwoordig staan Belgische automobilisten per jaar zo'n negen miljoen uren in de file. Gebouwd in 1969 voor 45.000 voertuigen van alle slag per dag, persten zich in 2004 alleen al 30.000 vrachtwagens per dag doorheen de Antwerpse Kennedytunnel. Naar schatting veertig procent van de Antwerpse Ring is gevuld met vrachtwagens. Bedrijven verliezen op de Belgische wegen zo'n 900.000 uren per jaar, omdat hun vrachtwagens in de file staan. Hoewel de binnenvaart geen mirakeloplossing is voor het fileleed, kan een modale verschuiving in de sector van het goederentransport alvast wel bijdragen tot een vlottere mobiliteit.

Memorandum

Het beter bekend maken van het vervoer over water als alternatief voor de mobiliteit van goederen – dat was ook de bedoeling van diverse acties die Promotie Binnenvaart Vlaanderen ondernam kort voor en onmiddellijk na de verkiezingen van 13 juni 2004.

In een brochure "Mijn keuze is snel gemaakt" ontvingen zowel verladers als de nieuw verkozen Vlaamse parlementsleden een publicatie waarin onze vereniging tien goede redenen opsomt om het goederenvervoer via de binnenwateren te ontwikkelen. De brochure bevat alle kerncijfers over de Vlaamse binnenvaart (waterwegennet, details over trafieken, kaaimuren, modal split en externe kosten), en focust op volgende karakteristieken: betrouwbaar en snel; energiezuinig, duurzaam, en flexibel; innovatief en gevarieerd; ondernemend en internationaal; de integratie in het geheel van de logistiek; en een infrastructuur die capaciteitsuitbreiding toelaat.

Reeds op 6 juli 2004, onmiddellijk na de verkiezingen, trad Promotie Binnenvaart Vlaanderen naar buiten met een Memorandum, waarin de uitdagingen voor een verdere uitbouw van de binnenvaart worden opgesomd en waarin als prioriteiten voor de volgende jaren worden naar voren gehaald: het verbeteren van de toegang tot de waterwegen voor de bedrijven; het verbeteren van de concurrentiepositie en van de voorwaarden voor toegang tot het beroep van binnenvaartondernemer; het onderhouden en moderniseren van het waterwegennet en het efficiënter beheer van het verkeer op de waterwegen.

De volledige tekst van dit belangrijk strategisch document kan worden gedownload van de PBV-website op http://www.binnenvaart.be/nl_html/meerweten/index.asp?foldersenbrochures.asp.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen heeft van dichtbij de opstelling en publicatie gevolgd van de Beleidsnota's van diverse ministers in de nieuwe Vlaamse regering. Alle maatregelen, die onze vereniging sinds jaren bepleit, worden vermeld in de Beleidsnota Mobiliteit van de Vlaamse minister van Openbare Werken. Tegen de achtergrond van het grote belang dat de minister hecht aan het havenbeleid, bepleit onze vereniging dat prioritair de interrelatie van de Vlaamse havens met de binnenvaart zou worden verbeterd. Dit pleidooi wordt des te meer ondersteund door de vaststelling dat de binnenvaart in de zeehavens de helft vertegenwoordigt van het maritiem goederenvervoer.

In de Beleidsnota van de Vlaamse minister van Economie wordt bijzonder belang gehecht aan innovatie (onderzoek), kennisintensieve activiteiten en ondersteunende financieringsinstrumenten. Bij de doelstellingen van de federale minister van Mobiliteit onthouden wij o.a. dat steunmaatregelen voor de promotie van het multimodaal vervoer overwogen worden en dat, in overleg met de gewesten, gedacht wordt aan diverse acties ter bevordering van de binnenvaart.

Een beleid dat de mobiliteit verbetert



Ten dienste van de klant

- *PBV creëerde draagvlak voor kwaliteitsborging in transport van veevoerders*
- *Bedrijven kiezen voor containervervoer via de binnenvaart*
- *Studie onderstreept "groene troeven" van de binnenvaart*

Hoewel Promotie Binnenvaart Vlaanderen zich principieel niet inlaat met de commerciële contacten tussen opdrachtgevers en binnenvaartondernemers, is de dienstverlening door de vereniging wel sterk klantgericht.

Twee ontwikkelingen stonden daarbij in 2004 centraal: de kwaliteitsborging en certificering van veevoedertrafiek, en de evolutie naar intermodale transportsystemen.



Deze laatste werd nog versterkt door de grote onderhoudswerken op de Antwerpse Ring en het bereiken van de capaciteitsgrens op de maritieme terminals.

Als ondersteuning van de klantgerichte werking, maakte PBV in 2004 ook de resultaten bekend van een studie naar het Groen Imago van de binnenvaart. Dat dienstverlenende en ondersteunende acties aansloegen bij de bedrijven, bewijzen een hele reeks voorbeelden van ondernemingen die voortaan een deel van hun goederen over de waterweg gaan vervoeren.

De vraag naar kwaliteitsborging is een algemene maatschappelijke ontwikkeling, die niet beperkt is tot de binnenvaart maar die wel van vitaal belang is voor onze sector. Het is geen overdrijving te zeggen dat de hele binnenvaart buiten spel zou komen te staan, indien de sector en dus de binnenvaartondernemers niet hadden ingespeeld op de vraag naar borging van de vervoerskwaliteit. Door de voedselcrisis van de afgelopen jaren, werd die maatschappelijke vraag ineens erg acuut.

Kwaliteitsborging

De vereisten van de vrijwillige GMP-code (Good Manufacturing Practices) en van het van overheidswege opgelegde stelsel van autocontrole, werden uitvoerig beschreven in het vorig Jaarverslag. Van belang is eraan te herinneren dat autocontrole, meldingsplicht en traceerbaarheid in de voedselketen vanaf 1 januari 2005 in werking zijn getreden. Voor de subsector van de veevoerders (Feed) heeft het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV) de GMP-code aanvaard die opgesteld werd door de beroepsvereniging van de mengvoederfabrikanten BEMEFA en de door haar opgerichte vzw OVOCOM.

Als vertegenwoordiger van het middenveld heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen in dit proces een onvervangbare rol kunnen spelen. Door informeren, sensibiliseren, opleiden en belangenbehartiging heeft onze vereniging ertoe bijgedragen de initiële weerstand van veel binnenvaart-ondernemers te overwinnen en een draagvlak voor deze maatregelen te creëren binnen de sector. Het belang hiervan kan onmogelijk overschat worden. *Mengvoeders vormen een belangrijke activiteit, en in het vervoer hiervan speelt de binnenvaart traditioneel een belangrijke rol.* Alleen al in Vlaanderen bevoorraden 20.000 veeboeren zich met mengvoeders. Belgische varkens, kippen en koeien eten iedere dag maar liefst 16 miljoen kilogram voeder.

Met name heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen in 2004 infosessies georganiseerd waarvoor 1.457 binnenvaartondernemers of rederijen zich aanmeldden, van wie 705 Vlaamse bedrijven met ten minste één schip.

Belgische varkens, kippen en koeien eten iedere dag maar liefst 16 miljoen kg voeder. Dat alles moet aangevoerd worden, wat het belang onderstreept van kwaliteitsborging in de binnenvaart.

In totaal waren 564 schepen vertegenwoordigd. Met OVOCOM werd overeengekomen dat elke binnenvaartondernemer die zich registreert, binnen de drie maanden zo'n infosessie kon volgen. Dit was de noodzakelijke voorwaarde om verder te kunnen deelnemen aan het transport van veevoeders binnen de GMP-keten. Omdat het FAVV van mening is dat OVO-

COM wel de bedrijven van veevoeders vertegenwoordigt, maar niet noodzakelijk representatief is voor menselijke voeding, gelden de attesten vooralsnog uitsluitend voor Feed (voeder) en niet voor Food (voedsel).

Intermodale samenwerking

De ontwikkeling van de intermodale samenwerking is nauw verbonden met de explosieve groei van het containervervoer in de binnenvaart en daarmee samenhangend

de bloei van de containerterminals langs de Vlaamse binnenwateren (zie grafiek 5).

De sterke groei van het aantal containers dat verhandeld wordt op de binnenvaartterminals, geeft slechts zeer gedeeltelijk het belang aan dat het containervervoer op de binnenwateren is gaan innemen – een relatief recent verschijnsel zoals uitvoeriger beschreven in het vorig Jaarverslag.

Volgens eigen berekeningen van Promotie Binnenvaart Vlaanderen kan het totaal aantal TEU dat jaarlijks via de binnenvaart wordt aan- en afgevoerd in Antwerpen, becijferd worden op zo'n 2,4 miljoen. Daarin zijn begrepen: 400.000 TEU op de Vlaamse binnenvaartcontainerterminals, 700.000 TEU op de Rijnvaart, zo'n 300.000 TEU op interne pendeldiensten binnen de haven, en nagenoeg 1 miljoen TEU op de binnenvaart pendeldiensten naar en van Rotterdam.

Twee ontwikkelingen vormden in 2004 een bijkomende belasting om de snelle groei van het intermodaal transport enigszins beheersbaar te houden.



De congestie op de maritieme terminals die tot spanningen leidde tussen de verscheidene transportvormen, was een algemeen West-Europees probleem en veroorzaakt door een tekort aan infrastructuur. In Antwerpen zou de opening van het Deurganckdok vanaf medio 2005 hieraan moeten verhelpen. Een tweede complicatie was het groot onderhoud dat werd uitgevoerd op de Antwerpse Ring. Zowel voor het ene als het andere heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen bijgedragen om flexibele oplossingen uit te werken: het operationeel maken van een Mobiliteitsfonds, het opzetten van een expertenpool, het publiceren van afvaartenlijsten op de specifiek hiervoor opgestarte website www.containerafvaarten.be, en het informeren en begeleiden van de binnenvaartondernemers.

Geconfronteerd met de vraag van hun klanten en leveranciers, maar evenzeer met de capaciteitsproblemen op de terminals en het fileeeld op de Antwerpse Ring hebben talrijke bedrijven in 2004 een deel van hun goederenvervoer geheroriënteerd naar de

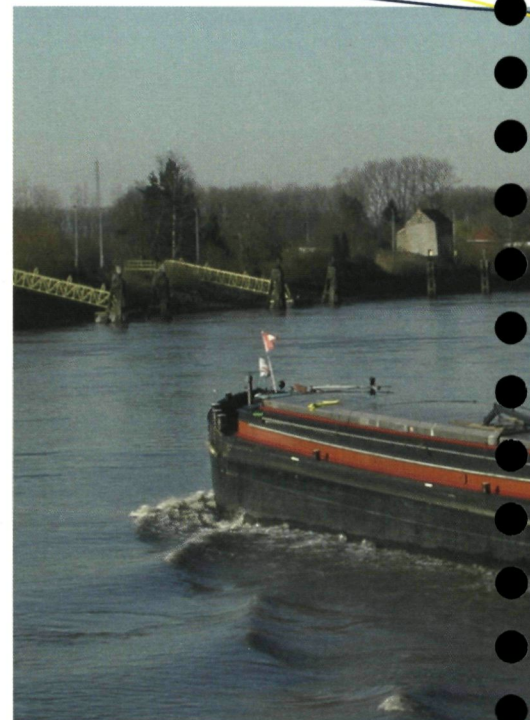


waterweg. Daartoe behoorden Atlas Copco Airpower in Wilrijk, Corus Aluminium in Duffel, de producent van stortklaar beton Inter-Beton in Mechelen, Agfa-Gevaert in Mortsel, Umicore in Hoboken, de rijsthandelaar Boost Nutrition in Merksem, de verhuisfirma Gosselin Worldwide Moving in Deurne, en Carrefour Belgium.

Groen Imago

Tijdens het verslagjaar maakte Promotie Binnenvaart Vlaanderen de resultaten bekend van een wetenschappelijke studie naar het Groen Imago van de binnenvaart, uitgevoerd door de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO). Aan de basis van de conclusies ligt een bevraging van binnenschippers, die nieuwe gegevens aan het licht brengt over casco, motoren en brandstofverbruik op binnenschepen. De resultaten werden gebruikt als ondersteuning voor de marktwerking en voor een publiekscampagne, die de troeven van de vervoersmodus belichtte.

Het VITO-rapport vergelijkt wegverkeer, spoorvervoer en binnenvaart, en concludeert dat het goederenvervoer per binnenschip de milieuvriendelijkste transportvorm is. Omgerekend per tonkilometer verbruikt een binnenschip minder brandstof en veroorzaakt het veel minder luchtvervuiling dan andere transportvormen. De binnenvaart scoort ook veel beter voor veiligheid, congestie en geluidshinder. Optelling van brandstofverbruik, emissies, veiligheid, congestie en geluidshinder geeft een idee van de totale externe kosten. De totale externe kosten voor een binnenschip liggen zeven keer lager dan voor het wegverkeer.

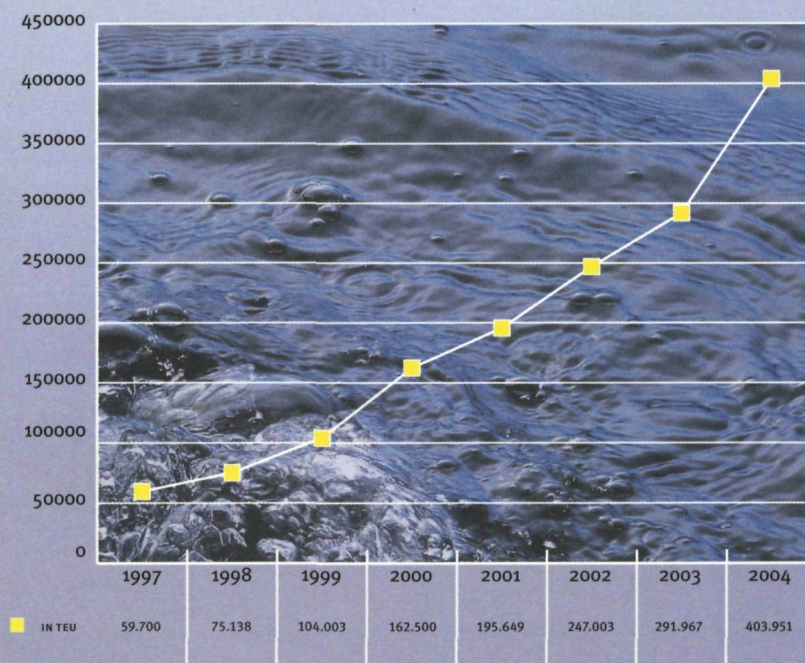


Bij een berekening van het primair energieverbruik, concludeert VITO dat een binnenschip per tonkilometer slechts de helft verbruikt van een gemiddelde goederentrein, die dan nog op zijn beurt slechts half zoveel energie verbruikt als een vrachtwagen. VITO waarschuwt wel dat de milieubaten van de binnenvaart tegen 2010 zullen verminderen, als de sector niet zou inspelen op de algemene trend naar zuiniger en properder motoren.



De containertrafiek op de Vlaamse binnenvaartterminals stijgt spectaculair, met 38,4 procent tegenover 2003. In vergelijking met 1999, nauwelijks vijf jaar geleden, is er nagenoeg een verviervoudiging van het aantal verhandelde containers.

grafiek 5: Containerbinnenvaart op de Vlaamse Containerterminals



Een Europa van 25 lidstaten

- *Uitbreiding Europese Unie: bedreiging maar ook opportuniteit*
- *RIS-Richtlijn: verre gaande gevolgen voor de binnenvaart*
- *Groen licht voor Seine-Schelde verbinding*

De uitbreiding van de Europese Unie van 15 naar 25 lidstaten op 1 mei 2004 was een belangrijk moment voor de binnenvaart.

Op korte termijn vallen evenwel meer praktische gevolgen te verwachten van de nakende afkondiging van de RIS-Richtlijn door de Europese Raad en het Europees Parlement. Via ons actief lidmaatschap in Inland Navigation Europe (INE) is Promotie Binnenvaart Vlaanderen betrokken bij de beleidsvoorbereiding in diverse Europese dossiers, zoals de Seine-Schelde verbinding en de steunprogramma's voor modal shift.



Onze vereniging is ook een partner in het Thematisch Netwerk SPIN-TN, een EU-project voor de promotie van de binnenvaart. Hierin worden aanbevelingen gedaan over het uitbouwen van een aangepaste infrastructuur en over het ontwikkelen van een statistisch instrument voor marktobservatie, van innovatieve logistieke concepten, en van communicatie en imago.

De toetreding van tien nieuwe landen tot de Europese Unie versterkt nog de economische en politieke positie van het Europa van de 25 in de wereld. In oppervlakte is EU-25 weliswaar maar een kwart tot de helft zo groot als Rusland, China of de VS. Maar met een bevolking van 455 miljoen mensen weegt EU-25 veel zwaarder dan de 288, 145 of 127 miljoen inwoners van de VS, Rusland of Japan. Het Bruto Nationaal Product (BNP) van EU-25 is nagenoeg even groot als dat van de VS en twee keer zo omvangrijk als dat van Japan. Maar uitgedrukt per hoofd van de bevolking is het BNP van de VS en van Japan nog altijd aanzienlijk groter dan dat van het verruimde Europa.



Voor de binnenvaart betekent de EU-verruiming dat nieuwe gedeelten van Donau, Elbe en Oder aan het Europees net van binnenwateren worden toegevoegd. In plaats van zes binnenvaartlanden, zullen voortaan tien landen meepraten over deze vervoersmodus (de vier nieuwe binnenvaartlanden zijn: Polen, Hongarije, Tsjechië en Slowakije). Daarnaast moeten diverse binnenvaartregio's zoals de Po-vallei, de Britse eilanden, de grote rivieren van Spanje en Portugal, of enkele merengebieden in Scandinavië worden meegerekend die onderling weliswaar niet met elkaar verbonden zijn, maar die via Shortsea Shipping toch bereikbaar zijn voor binnenschepen.

Het bevaarbaar deel van het Europees binnenvaartnet benadert nu de 30.000 km.

Toch moet de impact van de verruiming enigszins gerelativeerd worden. Volgens Eurostat-cijfers over 2002 presteerde EU-25 slechts 4,3 miljard tonkm meer dan de 125,1 miljard tonkm in EU-15.

Ook de binnenvaartvloot in de nieuwe landen is beperkt, voor een stuk verouderd, en ingebed in relatief kleine economieën.

Sommigen blijven de EU-uitbreiding zien als een bedreiging voor de binnenvaart zoals

die in EU-15 bestaat. Met evenveel recht kan deze ontwikkeling evenwel gezien worden als een opportuniteit. In de praktijk lijkt de uitbreiding nauwelijks een probleem op te leveren, zeker niet in Vlaanderen waar de meeste binnenvaartbedrijven een sterk familiaal karakter hebben en hoe dan ook varen zonder of met slechts een

De uitbreiding van de EU heeft voorlopig maar een beperkte impact op de binnenvaart.

beperkte bemanning. Voor de tewerkstellingsvoorwaarden en de afgifte van werkvergunningen aan matrozen uit nieuwe lidstaten heeft de EU alleen een algemeen tijds kader opgelegd dat loopt tot mei 2011.





De lidstaten zullen voor een stuk zelf het ritme bepalen waarmee zij bestaande arbeidsreglementeringen willen handhaven of verruimen. Zo kunnen in Nederland, maar niet in ons land, matrozen-werknemers uit de nieuwe EU-lidstaten al sinds 1 mei 2004 versneld een werkvergunning bekomen. Wel belangrijk wordt het om op termijn de eventuele deflatoire druk van de verruiming op de nationale binnenvaartmarkten van nabij op te volgen.

Rivier Informatie Diensten

Van veel directer belang wordt de invoering van de Richtlijn die minimale Rivier Informatie Diensten (RIS) oplegt voor binnenwateren van klasse IV of hoger. Hoewel verhoopt was dat het Europees besluitvormingsproces nog in 2004 zou afgerond worden, was de RIS-Richtlijn in het voorjaar van 2005 nog altijd niet afgekondigd. Grote politieke moeilijkheden worden evenwel niet meer verwacht, en het lijkt dan ook slechts een kwestie van tijd vooraleer de Richtlijn afdwingbaar wordt. Volgens het huidige ontwerp moeten de lidstaten uiterlijk 24 maanden

na de inwerkingtreding van de Richtlijn alle nodige wettelijke en administratieve bepalingen aannemen. Uiterlijk 36 maanden na de inwerkingtreding zullen de lidstaten voldoen aan de technische normen en specificaties die de Richtlijn oplegt.

Met de Richtlijn willen Raad en Parlement de veiligheid en doeltreffendheid verbeteren van het vervoer over de binnenwateren. Er worden gemeenschappelijke voorschriften en specificaties opgesteld om hulpmiddelen voor de navigatie alsook informatiesystemen tot stand te brengen die geharmoniseerd zijn, onderling uitwisselbaar en vrij toegankelijk. RIS zal diensten omvatten zoals vaarweginformatie, verkeersinformatie, verkeersmanagement, ondersteuning van rampenbestrijding, informatie voor vervoersmanagement, statistieken, douanediensten, waterwegheffingen en havengelden.

De Richtlijn vermeldt nadrukkelijk dat een reeks informatiediensten in een gestandaardiseerd, elektronisch formaat moeten aangeleverd worden, zodat ze ook bruikbaar zijn in grensoverschrijdend verkeer.

Dat is met name het geval voor gegevens die relevant zijn voor de reisplanning, scheepsrapportering en berichten aan de schippers. Voor waterwegen van klasse Va of hoger moeten de lidstaten daarenboven elektronische navigatiekaarten ter beschikking stellen van de RIS-gebruikers. Het is vanzelfsprekend dat de implementatie van deze Richtlijn over enkele jaren zeer ingrijpende gevolgen zal hebben voor de dagelijkse gang van zaken in de binnenvaart.

Seine-Schelde

Naast het opvolgen van de EU-verruiming en de RIS-Richtlijn, is Promotie Binnenvaart Vlaanderen via haar actieve werking in Inland Navigation Europe (INE) ook betrokken in diverse andere Europese dossiers.

Nadat de Raad van Transportministers eerder al het Seine-Schelde project had toegevoegd aan de lijst van prioritaire TEN-T infrastructuurprojecten, stemde in 2004 ook het Europees Parlement hiermee in. Deze ontwikkeling is van belang, omdat de Trans Europese Netwerken voor transportinfrastructuur behandeld worden

volgens de medebeslissingsprocedure van Raad en Parlement. Nog tijdens het verslagjaar werd duidelijk dat de voorwaarden om te komen tot een verhoogde cofinanciering van 50 procent, ook van toepassing zijn op de Seine-Schelde verbinding. Deze verbinding tussen het bekken van de Schelde en de Seine zal de "Gouden Delta" van de Lage Landen verbinden met

de Parijse agglomeratie. Onderdeel van deze verbinding is de verdere kalibrering van de Leie tot 1350 ton, en met name de doortochten van Kortrijk en Wervik, evenals de bouw van een 105 km lang "Seine-Nord Europe"-kanaal tussen Cambrai en Compiègne met een capaciteit van 32 miljoen ton lading. Tot slot moet nog gewezen worden op inspanningen om te komen tot een

betrouwbaar statistisch apparaat voor marktobservatie in Europa. Bedoeling is om zowel conjuncturele en structurele trends in de marktontwikkeling te onderkennen, als om rendabiliteitstudies te verrichten op het niveau van de bedrijfstak. Naast andere partners kan Promotie Binnenvaart Vlaanderen hierin een rol spelen om bedrijfsinformatie beschikbaar te maken vanuit de beroepsorganisaties.



Telematica ondersteunt logistieke diensten

- *PBV is actief in tal van Europese initiatieven*
- *Meerwaarde door RIS komt ook ten goede aan walfuncties*
- *Modules van “Werkpakket 5” komen eind 2005 on line.*

Van bij haar oprichting heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen veel belang gehecht aan de ontwikkeling van telematica voor het goederenvervoer op de waterweg. Met deze combinatie van informatica- en communicatietechnologie werd ondertussen veel ervaring opgedaan, en die expertise wordt ook door de buitenwereld erkend. Onze vereniging stelt deze kennis ter beschikking van anderen, en constateert met voldoening dat ook de Europese Commissie hiervoor op ons een beroep doet – met name voor de ontwikkeling van een Logistiek Data Platform (LDP).



Telematica vertoont veel aspecten.

Op de RIS-richtlijn werd nader ingegaan in het hoofdstuk van dit Jaarverslag dat handelt over Europa. Het creëren van een aantrekkelijke en geüp-date website en het tot stand brengen van een virtuele binnenvaartgemeenschap rond eigen e-mailboxen, wordt behandeld in het hoofdstuk over Communicatie.

Verder wordt hier alleen herinnerd aan de betrokkenheid van onze vereniging bij uiteenlopende telematica-initiatieven zoals de Arbeitsgruppe Telematik, de projectgroep Papierarm Varen, en de Expertengroep rond Tracking & Tracing.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen speelt een belangrijke rol bij de voorbereidingen en om de praktische implementatie van RIS mogelijk te maken. Enerzijds kan onze vereniging die rol spelen omdat zij het middenveld vertegenwoordigt, waardoor het RIS-project inhoudelijk werd bijgestuurd door feed-back van alle betrokkenen. Anderzijds kan PBV zijn rol concretiseren via het Europese R&D-project COMPRIS. Dit "Consortium Operational Management Platform River Information Services" is een tijdelijk samenwerkingsverband van 44 partners uit elf Europese landen.

Eén van de deelprojecten binnen COMPRIS betreft het zgn. Werkpakket 5, waarvan onze vereniging het voorzitterschap waarneemt. Opzet van dit werkpakket is om gegevens die door RIS verkregen

worden, ook beschikbaar te stellen voor geïnteresseerden op de wal.

Rivier Informatie Diensten zijn immers in eerste instantie geconcipeerd vanuit

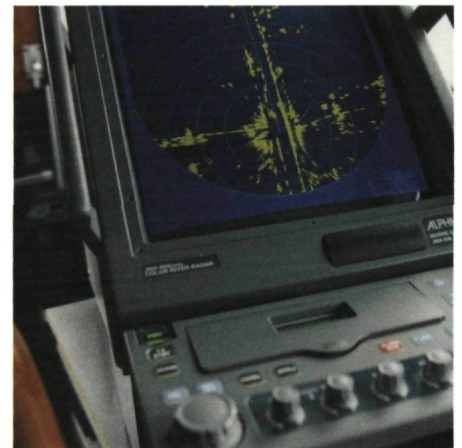
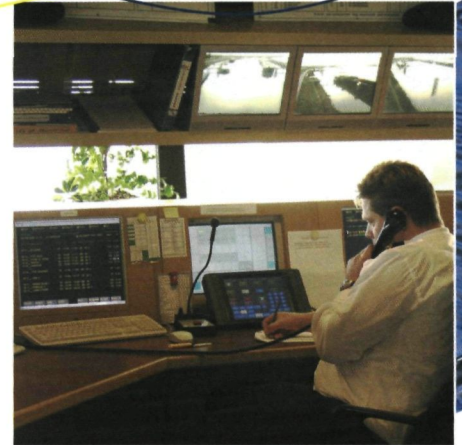
RIS-gegevens bevatten toegevoegde waarde die nuttig is voor logistieke spelers aan de wal

behoeften van de varende. Artikel 3 van de ontwerp RIS-Richtlijn sluit daarenboven interne commerciële activiteiten van bedrijven uit van

RIS-toepassingen – maar laat wel de mogelijkheid open om RIS te koppelen aan die commerciële activiteiten. Om deze zgn. "diensten met toegevoegde waarde" beschikbaar te maken voor logistieke spelers, werd binnen het COMPRIS-Werkpakket 5 een Logistiek Data Platform (LDP) ontwikkeld. Diverse functies op korte en langere termijn werden geïdentificeerd.

BORIS

Reisplanning is één van deze functies die een praktisch nut hebben voor transportorganisatoren. Daartoe werd binnen het LDP een applicatie ontwikkeld die gebaseerd is op het Internet, en waarin informatie over de vaarweg wordt samengebracht met gegevens over schip, lading en volume. Deze erg gebruiksvriendelijke toepassing wordt BORIS genoemd naar "Barge Operator River Information Services." Nadat de plaats van laden en lossen alsook aard en tonnage van de lading werden ingevoerd, berekent BORIS de optimale reisroute, het type schip dat best kan ingezet worden, en de verwachte reisduur.



De module houdt rekening met weekendbediening van bruggen en sluizen, laat een beperkte overbelading toe, en biedt ook alternatieven aan. In sommige omstandigheden kan het inderdaad nuttig zijn om de lading te verdelen over twee schepen in plaats van ze te transporteren op een groter schip dat een veel langere vaarroute moet volgen. De module is gratis maar vereist registratie. Ze kan geraadpleegd worden op www.LDPris.info. Ook de gestandaardiseerde Edifact-berichten met reis- en ladinginformatie, die nu worden gebruikt in communicatie

met de waterwegbeheerder, zal via LDP een ruimere toepassing krijgen. Door deze Edifact-berichten ook op de Europese server "Electronic Reporting International" (ERI) te plaatsen, kunnen logistieke spelers er onder voorwaarden toegang toe krijgen. De selectieve toegang wordt bepaald door rollen, in functie van locatie (zoals voor terminals) of positie binnen de transportketen (zoals opdrachtgever, schipper, verlader). Deze op het Internet gebaseerde ERI-module wordt nog verder ontwikkeld, maar is al beschikbaar voor demonstraties. Afhankelijk van de

hun toegewezen rol, kunnen derden de informatie bekijken in html-formaat, ofwel voor verdere bewerking downloaden als xml- of Edifact-document.

Een derde module die binnen het LDP wordt ontwikkeld en eveneens al gedemonstreerd wordt, betreft positiebepaling van schepen die onafhankelijk gebeurt van de gebruikte technologie. Toepassingen van Tracking & Tracing bieden vanzelfsprekend grote mogelijkheden voor logistieke bedrijven aan de wal. Essentieel is hier dat de schipper zelf kan bepalen wie al dan niet

toegang krijgt tot deze informatie. Tot slot wordt een applicatie ontwikkeld die conversie mogelijk maakt van de elektronische laadlijsten, die nu al gebruikt worden in het containervervoer maar die nog altijd manueel moeten ingegeven worden voor de stuwageplannen. Deze zgn. COARRI-berichten zouden als bijlage bij een e-mail bericht worden meegestuurd en het de schipper mogelijk maken automatisch een stuwage-

programma te downloaden. Technisch is deze module klaar, maar nader overleg is nog nodig met de terminaloperatoren.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen is fier op de rol die de vereniging sinds 2,5 jaar heeft kunnen spelen in dit COMPRIS-werkpakket. In een eerste fase werden de behoeften van logistieke spelers aan RIS-informatie en -functies gedetecteerd. Na de analyse gebeurde de ontwikkeling van de software,

en op dit ogenblik lopen de testfases. Het LDP-project wordt eind 2005 afgerond, als de verscheidene applicaties on line zullen beschikbaar komen.

Voor nadere informatie wordt verwezen naar de portaal-site <http://www.LDPris.info>.



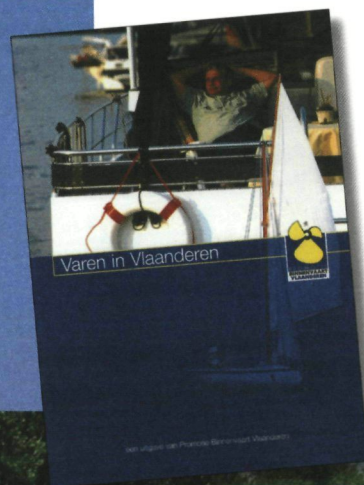
Recreatievaart in Vlaanderen

- *Buitenlanders ontdekken recreatievaart in Vlaanderen*
- *Enquête belicht economisch belang van Toervaart*
- *Beleidsplan voor Waterrecreatie en Watertoerisme*

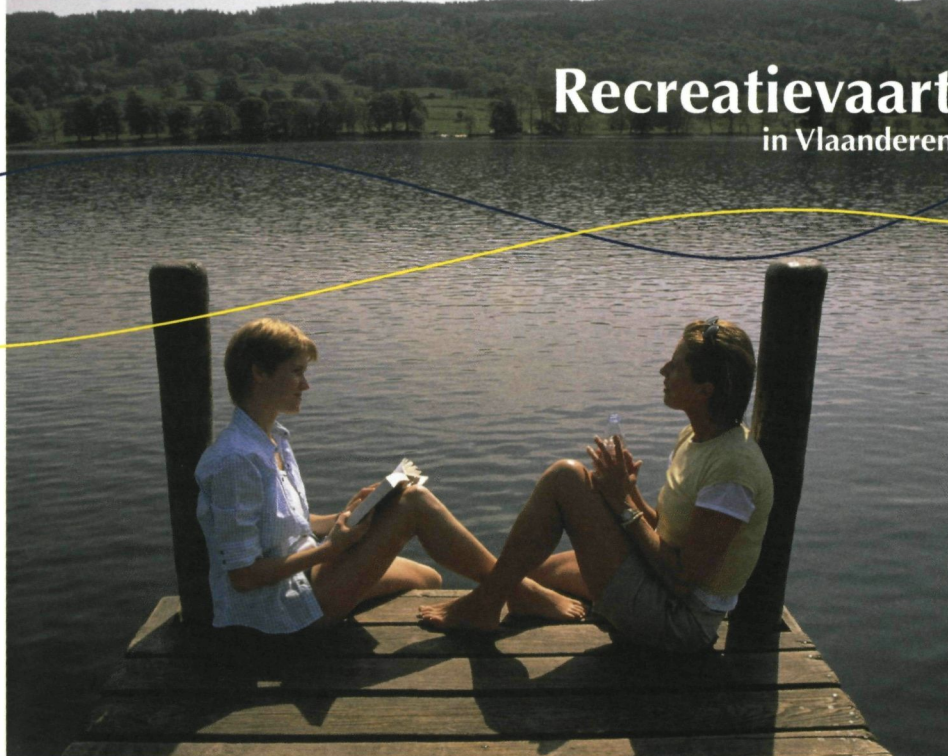
Volgehouden investeringen en promotie werpen hun vruchten af in de ontwikkeling van sport en recreatie op de waterweg.

Dank zij gerichte acties ontdekken ook steeds meer buitenlanders de unieke troeven van “Vlaanderen Waterland.” Promotie Binnenvaart Vlaanderen voert een actief beleid om de recreatie op en langs het water te bevorderen.

In 2004 kwam dat tot uiting in het afronden van een Beleidsplan voor “Waterrecreatie en -toerisme” waaraan onze vereniging haar medewerking verleende. Ook werd door Toerisme Vlaanderen een rapport gepubliceerd waarin voor het eerst systematisch gegevens werden verzameld over het toervaren in Vlaanderen.



In de multifunctionele benadering van de waterweg wordt het aspect recreatie steeds meer benadrukt. Dat gebeurt door acties van de overheid, toeristische diensten en promotie-organismen – maar komt ook tot uiting in het toenemend succes van watergebonden recreatie bij het groot publiek. Daarbij gaat het zowel om vormen van sport en recreatie op het water, als om activiteiten waarin de waterkant en zelfs de stadsvernieuwing worden betrokken.



Het belang van de buitenlandse interesse voor waterrecreatie in Vlaanderen kan niet overschat worden. Onze vereniging heeft de promotie naar deze doelgroep de afgelopen jaren opgevoerd, in het bijzonder door aanwezig te zijn op publieks- en vakbeurzen. Daarbij moeten in het bijzonder “Boot” in Düsseldorf en de “Belgian Boat

Show” te Gent worden vermeld. Het zijn publiekstrekkingen die telkens weer massa’s geïnteresseerden op de been brengen. Promotie Binnenvaart Vlaanderen neemt aan deze initiatieven deel hetzij als partner in “Vlaanderen Waterland”, een initiatief van de Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ), hetzij binnen een samenwerkingsverband van waterwegbeheerders.

De service die onze vereniging verleent via de verkoop van waterwegvignettes of via het ter beschikking stellen van informatiemateriaal, wordt telkens weer

geapprecieerd. In 2004 zorgde PBV voor een herdruk van de folder “Varen in Vlaanderen.” Ook de verkoop van de verschillende “Toervaartgidsen” blijft

Aanwezigheid van PBV op buitenlandse vakbeurzen maakte Vlaamse waterrecreatie bekend in de buurlanden

populair: volgens een recente studie heeft niet minder dan 60 procent van de ondervraagde toervaarders een “Toervaartgids” aan boord. Daarnaast

steunt Promotie Binnenvaart Vlaanderen ook de jaarlijkse Toervaartreünies, die georganiseerd worden door de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW), de Landelijke Bond voor Watersport Beoefening (LBWB) en de Vlaamse Pleziervaart Federatie (VPF). Samen overkoepelen deze verenigingen zo’n negentigtal clubs.

Benelux Middengebied

De ontwikkeling van de watergebonden recreatie heeft de afgelopen jaren een

belangrijke stimulans gekregen door de Europese Interreg-impulsprogramma's. Deze gaven aanleiding tot de uitbouw van een watergebonden infrastructuur, dikwijls in nauwe samenwerking met gemeenten en lokale besturen. In het jongste Interreg-3 programma "Beleef het water" wordt de nadruk gelegd op de ontwikkeling van het waterfront als bijdrage tot stadsvernieuwing, en worden er overstappunten en milieuvoorzieningen aangemoedigd. Promotie Binnenvaart Vlaanderen heeft zitting in het directiecomité en in gespecialiseerde werkgroepen van Interreg. Als onderdeel van het Interreg-3 programma liet Toerisme Vlaanderen door het West-Vlaams Economisch Studiebureau (WES) een studie uitvoeren over het Toervaren. Deze studie werd gepubliceerd in november 2004.

In een beschrijvend eerste deel worden de troeven, de goede toegankelijkheid en de aansluiting op de buurlanden beschreven van het Vlaamse waterwegenennet. Met een lengte van 466 biedt het Vlaamse deel van het Benelux Middengebied toe-

gang tot zowel de kuststeden als het Vlaamse platteland. Sluizen en beweegbare bruggen zijn bemand op zon- en feestdagen, en benevens 60 jachthavens zijn er ook nog eens 41 openbare aanmeerplaatsen voor passanten.

Uit een bevraging van toervaarders blijkt niet alleen dat driekwart al tien jaar vaarervaring heeft en dat de boten steeds groter worden. Bemoedigend is vooral het hoge aantal vaartochten. De ondervraagde toervaarders maken gemiddeld 18,2 dagtrips per jaar evenals 9,1 korte vakanties en 1,5 lange vaarvakanties. De gemiddelde duur van een dagtrip bedraagt 5,3 uur en een vaarvakantie duurt zelfs gemiddeld 37,3 dagen. Uit de bevraging wordt ook het economisch belang van de toervaart duidelijk: de gemiddelde besteding per dag bedraagt € 26,4. In zijn aanbevelingen bepleit dit verslag een integrale benadering van promotieacties en informatiestromen, en meer overleg tussen provincies, waterwegbeheerders, gemeenten, Gewest en toeristische sector.



Beleidsplan

In 2004 kwam ook het "Beleidsplan Waterrecreatie en -Toerisme van de Waterwegen en Kust in Vlaanderen" gereed. Het beleidsplan is een initiatief van de Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ), en aan de publicatie ervan ging uitgebreid overleg vooraf waar ook onze vereniging aan deelnam. Het is de bedoeling dat dit Beleidsplan in de toekomst ook geïntegreerd zou worden in andere beleidsplannen, zoals de Vlaamse Waterbeleidsnota en de verschillende bekkenbeheersplannen.

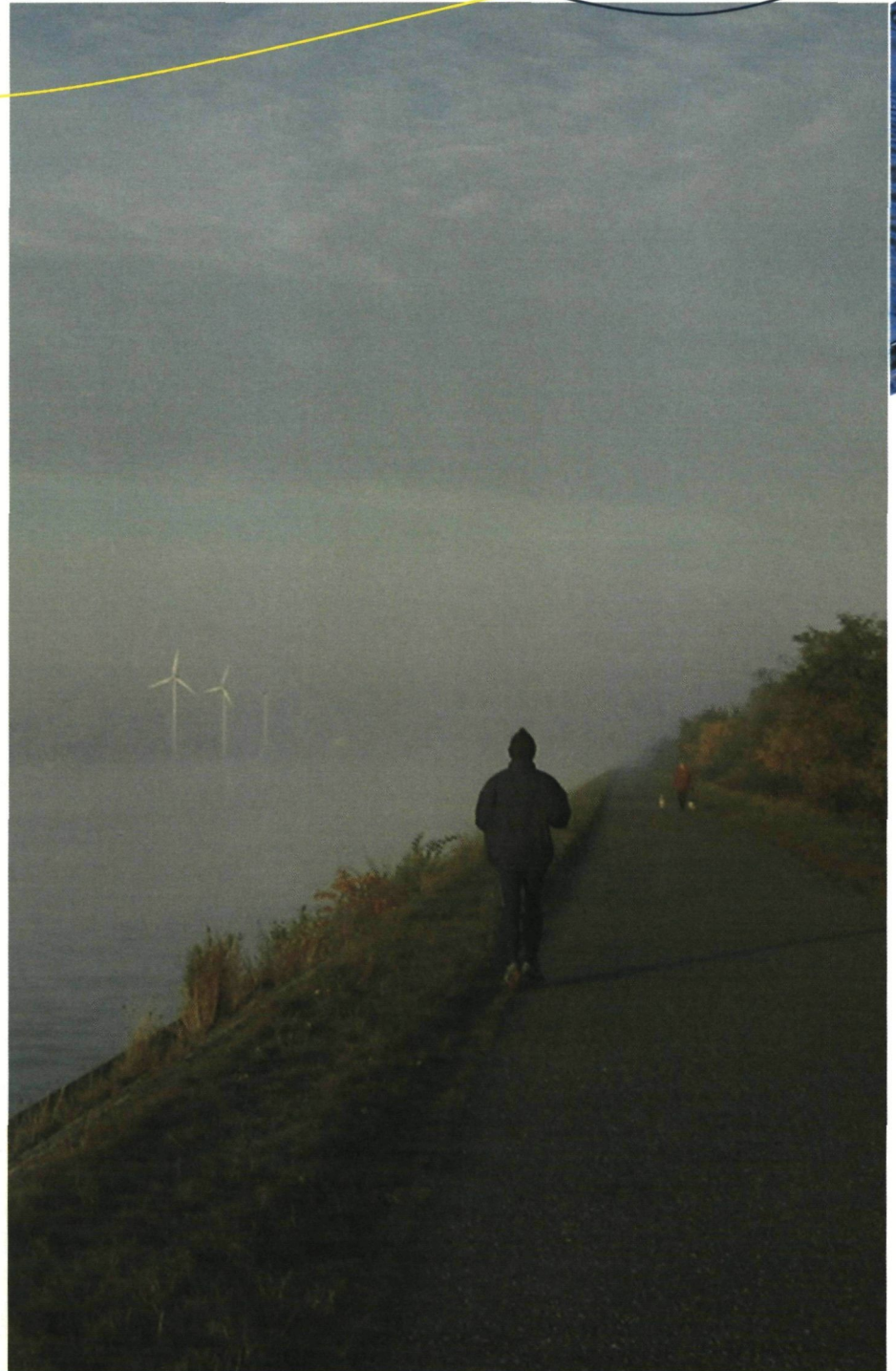
Het Beleidsplan Waterrecreatie en -Toerisme legt sterk de nadruk op de verscheidenheid van recreatie, sport en toerisme op en langs de waterwegen. Daarbij gaat het om zowel actieve als meer passieve sporten, en om zowel zachte (bv vissen) als harde (bv waterski) recreatie. Benevens gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde waterrecreatie,



jaagpadrecreatie en oeverrecreatie, vraagt het Beleidsplan ook aandacht voor nieuwe watersporttrends. Elk van deze recreatievormen moet eigen kansen krijgen, al dan niet op voorbehouden delen van de waterweg. Het Beleidsplan somt twaalf aandachtspunten op voor waterrecreatie en watertoerisme. Dit twaalfpuntenplan werd grotendeels overgenomen in de Beleidsnota van de Vlaamse minister van Openbare Werken, Kris Peeters.

Als actieve partner op het gebied van de ontwikkeling van waterrecreatie, wil Promotie Binnenvaart Vlaanderen ook in de toekomst betrokken blijven bij het uittekenen en ondersteunen van het beleid. Via de werkgroep Recreatie heeft onze vereniging tien jaar ervaring met deze materie. In het licht van de evolutie naar verdere professionalisering heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen al voorgesteld zijn werkgroep Recreatie te verbreden en open te stellen voor vertegenwoordigers van nieuwe takken van waterrecreatie om op deze manier een antwoord te bieden aan de behoefte van overleg tussen de diverse takken van waterrecreatie.

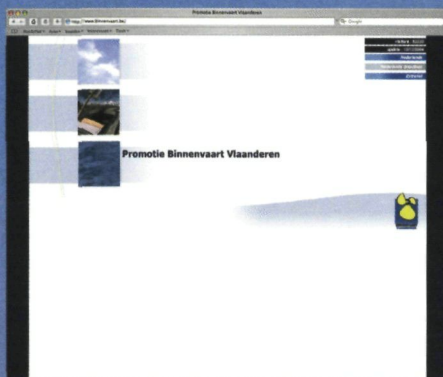
Teneinde zo'n watergebonden recreatiebeleid professioneel uit te bouwen, moeten volgens onze vereniging prioritair vier handicaps, of uitdagingen, worden onder ogen gezien: het uitbouwen van kwalitatief hoogstaande accommodatie en voorzieningen, het organiseren van een commercieel netwerk voor bootverhuur, de marketing van onze troeven in het buitenland, en samenwerking met professionele touroperatoren.



Communicatie: de moeder van het nieuw imago

- Vernieuwde website trekt 208 unieke bezoekers per dag
- Campagne “Groen imago binnenvaart” valt samen met verkiezingen
- Gerichte acties naar jongeren leren binnenvaart kennen

Het succes van de binnenvaart kent vele vaders, maar de moeder is telkens weer goede communicatie. In de afgelopen jaren is het imago van de binnenvaart zeer positief geëvolueerd: van een afstandse en romantische vervoersmodaliteit die bulkgoederen over grote afstand vervoert – tot een moderne, dynamische, en kapitaalintensieve bedrijfstak die nieuwe distributievormen ontwikkelt, die bijdraagt tot een duurzame economie, en die helpt om een mobiliteitscrisis in onze samenleving beheersbaar te maken.



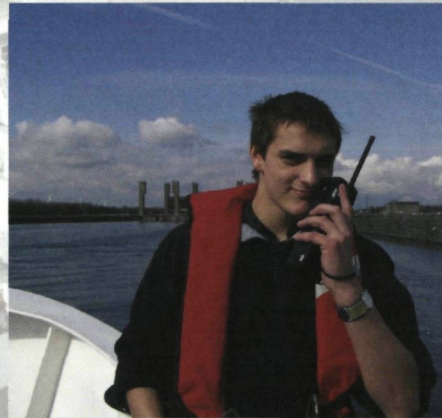
Een volgehouden communicatie-inspanning, ook van Promotie Binnenvaart Vlaanderen, heeft dat nieuw profiel in de hand gewerkt en het maatschappelijk draagvlak voor de binnenvaart versterkt. Het heeft mede gemaakt dat de naam van onze vereniging in Vlaanderen een sterke merknaam is geworden.



Het uitbouwen van goede communicatie is één van de strategische pijlers van onze vereniging. Het is een activiteit die, ook in 2004, vele vormen aannam.

De volledig vernieuwde website kwam on line op het url-adres <http://www.binnenvaart.be>. Niet alleen de vorm werd aantrekkelijk en overzichtelijk gerestyled, maar ook de inhoud werd veel omvattender. De PBV-website is ondertussen uitgegroeid tot een waardevolle bron van kennis en tot een portaalsite die de referentie werd voor al wie betrokken is bij de binnenvaart. De Internetsite werd heel snel een groot succes. Van 1 april 2004 tot het eindejaar werd de PBV-site meer dan 1,67 miljoen

vereniging ook informatie-aanvragen per e-mail, hoofdzakelijk van studenten en bedrijven.

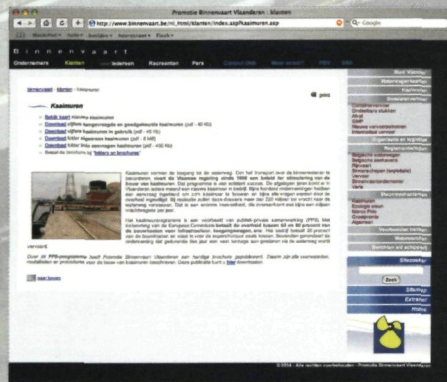


Een onderdeel van de nieuwe website is de Schependatabank, waar binnenvaartondernemers of reders gratis de basisgegevens van hun schip kunnen plaatsen, desgevallend met een foto en hyperlink naar hun eigen website. Voor deze module waren eind 2004 al 111 paswoorden aangevraagd. Ook de zgn. community-vorming is erg succesvol. Eind 2004 waren 190 elektronische brievenbussen aangevraagd op de domeinnaam binnenvaartonline.be, tegenover honderd een jaar eerder.

Media

Elektronische snuffjes trekken de aandacht en versterken het jong imago, maar klassieke communicatie blijft noodzakelijk en onvervangbaar. Vijf keer per jaar geeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen het magazine "Binnenvaart" uit, dat naar vakmensen en een bredere groep

van geïnteresseerden een ruim palet brengt van gediversifieerde onderwerpen uit onze vervoerstak. Onze vereniging onderhoudt intensieve contacten met de geschreven en elektronische media, en geniet van een gunstige pers. Geregeld worden persberichten uitgestuurd of worden woordvoerders van PBV gevraagd naar commentaar of duiding. Een sterke indruk in 2004 maakte de directeur van de warenhuisgroep Carrefour, die de binnenvaart als milieuvriendelijke vervoersmodaliteit aanpreekt voor toepassingen in de distributie. Promotie Binnenvaart Vlaanderen plaatste deze filmband van Kanaal-Z op de eigen website. Bovendien de logistieke steun van haar foto-archief, biedt onze vereniging aan journalisten ook praktische hulp om contacten te leggen voor reportages of interviews.



keer opgeroepen door een webbrowser en er werden 597.345 webpagina's opgevraagd. Iedere dag telt de website meer dan 208 unieke bezoekers die samen 2.172 pagina's bekijken. Bij de aanvragen van publicaties via de website, kwamen er 263 vragen van mensen met een recreatieve interesse, 152 van studenten, 58 van overheden, 46 van verladers, en 24 van schippers. Iedere werkdag ontvangt onze



Reclamecampagnes en radiospots komen ieder jaar terug als communicatietechniek. In het voorjaar van 2004 waren deze acties opgebouwd rond de verkiezingsdatum van 13 juni ("Mijn keuze is snel gemaakt"); in het najaar focusten krantenreclames op een schip als alternatief voor de vrachtwagen ("Ik wil de grootste"). Het effect van deze acties

werd versterkt door ze te bundelen in een globale campagne rond het "Groen imago van de binnenvaart", naar aanleiding van de VITO-studie over hetzelfde onderwerp (zie Hoofdstuk 3 van dit Jaarverslag). De campagne "Groen Imago" werd op gang getrokken door de Vlaamse minister van Openbare Werken en Mobiliteit, en ging gepaard met een persconferentie. Bovendien de al genoemde reclame-acties, werden binnen de campagne "Groen imago" ook nog het Beleidsmemorandum voorgesteld dat na de verkiezingen van 13 juni aan de Vlaamse gekozenen zou opgezonden worden, evenals een brochure over de troeven van de binnenvaart.

Een bijzonder aspect van de campagne "Groen Imago" betrof enkele gerichte acties naar jongeren. In de bredere context van het Lissabon-proces dat ondernemerschap wil stimuleren en innovatie wil bevorderen, hecht Promotie Binnenvaart Vlaanderen een bijzonder belang aan opleiding en toegang tot het beroep. De moeizame vernieuwing en generatiewissel op ondernemersvlak, evenals de zwakke instroom van werknemers, leggen immers een hypotheek op de toekomstige ontwikkeling van de binnenvaart in Vlaanderen. Zowel financiële als sociale drempels, evenals de vereiste

kwalificaties, liggen inderdaad zeer hoog. De acties naar jongeren toe en naar opleiding, nemen verschillende vormen aan.

Voor diegenen die al in het beroep zitten, heeft PBV sinds vele jaren de uitbouw van cursussen bedrijfsbeheer en informatica aangemoedigd. Tegenwoordig worden

die opleidingen verzorgd door Syntra Sint-Niklaas, maar onze vereniging blijft deze cursussen actief aanmoedigen. Een derde van de Vlaamse binnenvaartondernemers volgt de cursus bedrijfsbeheer.

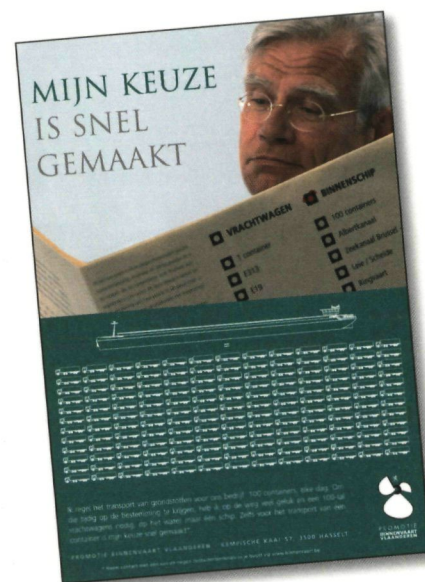
In 2004 werden 196 getuigschriften uitgereikt. Aan de cursus informaticaopleiding namen 275 binnenvaartondernemers deel. Beide opleidingen zijn ook beschikbaar op cd-rom en als afstandsonderwijs, en worden ondersteund via opleidingscheques.

In de context van communicatie en opleiding, is het van belang eraan te herinneren dat 734 attesten werden uitgereikt na infosessies over kwaliteitsborging rond veevoerders – een wezenlijke voorwaarde om deze groep producten ook in de toekomst nog per schip te kunnen vervoeren. De zeer aanzienlijke communicatie-inspanning van Promotie Binnenvaart Vlaanderen heeft geleid tot het bereiken van 99,9 procent van de doelgroep.

Naar diegenen die nog niet in het beroep zitten, heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen belangrijke inspanningen gedaan om de sector bekend te maken, om de aantrekkelijke kanten ervan voor te stellen, en vooral om de toekomst van de maritieme beroepen en van de

maritieme know-how veilig te stellen. Samen met andere organisaties (Shortsea, baggervaart, koopvaardij, sleepvaart & offshore, zeevisserij en het Agentschap Waterwegen en Zeewezen) blijft onze vereniging de succesrijke campagne "Areyouwaterproof" ondersteunen voor de instroom naar opleidingen en beroep toe. Het Centrum voor Rijn- en Binnenvaartopleiding Cenflumarin in Kallo geniet de steun van PBV.

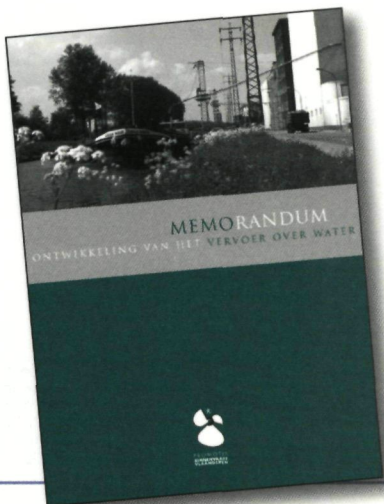
Aandacht voor jongeren en opleiding, als focus van communicatie rond binnenvaart



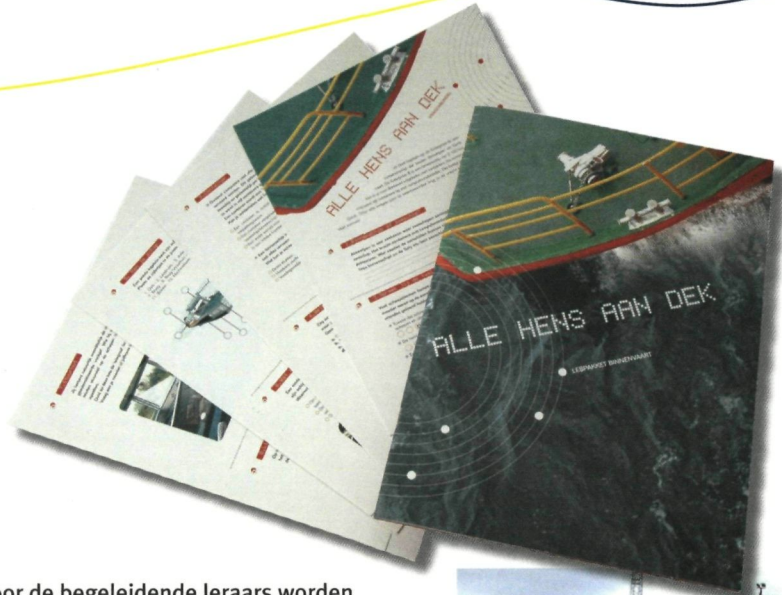
Dat ook de verkorte VDAB-opleiding voor matroos in de binnenvaart succes kent, blijkt uit het feit dat van de 57 cursisten die met de opleiding begonnen, er 45 slaagden in de examens en ondertussen er 35 werk hebben gevonden.

Binnen het kader van de campagne “Groen imago van de binnenvaart” werd, in samenwerking met het tijdschrift “Klasse, een gerichte actie ondernomen naar 11- en 12-jarigen met lessenspakketten waarin de “groene” en duurzame troeven van de binnenvaart worden bekendgemaakt in het lager onderwijs. De keuze om lessenspakketten te focussen op de laatste jaren van het lager onderwijs, gebeurde doelbewust. De eerste evaluatie van deze actie is trouwens bijzonder positief, met 367 toegestuurde pakketten.

Aangenomen werd dat de veel bredere doelgroep van 15- en 16-jarigen voor informatie over de binnenvaart terecht kon in het Havencentrum van Lillo, waar met de steun van Promotie Binnenvaart Vlaanderen een interactieve informatiestand is opgebouwd rond binnenvaart en Shortsea Shipping. Meer dan 10.000 bezoekers per jaar komen langs in Lillo.



Voor de begeleidende leraars worden informatiepakketten, strip-albums en cd-roms ter beschikking gesteld. Andere promotionele acties om de binnenvaart-beroepen bekend te maken zijn de succesrijke stages aan boord van binnenschepen die georganiseerd worden voor studenten in technische opleidingen. Boottochten voor studenten expeditie brachten in 2004 zo'n 400 studenten in contact met binnenschepen. Afgezien van het verspreiden van promotiemateriaal en de aanwezigheid op vak- en publieksbeurzen zoals de stand van Export Vlaanderen op SITL in Parijs, moet bij de public relations-initiatieven zeker de succesrijke A-Verladersdag worden genoemd – traditioneel een professionele en vriendschappelijke reünie. In 2004 bereikte Promotie Binnenvaart Vlaanderen bijna 200 professionele contacten op deze dag die, met infosessies en bezoeken ter plaatse, helemaal in het teken stond van de implicaties voor de binnenvaart van de opening van het Deurganckdok vanaf juli 2005.



Shortsea Shipping verbindt Europese industriegebieden

- *Helpt van alle trafiek in de Vlaamse zeehavens is SSS*
- *ESN: een Europees netwerk van SSS-Promotiebureaus*
- *Landen-specials als doelgericht communicatiemiddel*

In nauwelijks vijf jaar tijd is het trafiekvolume van Shortsea Shipping in ons land toegenomen met 21 procent. In 2004 werd meer dan 107 miljoen ton ontvangen en verscheept met deze vervoersmodaliteit. In combinatie met de binnenvaart, brengt Shortsea Shipping alle grote industriële gebieden van

Europa binnen bereik van het goederenvervoer over water. Steeds meer bedrijven realiseren zich welk potentieel voor Shortsea Shipping nog is weggelegd, op een continent dat aan drie zijden omringd is door water en dat doorkruist wordt door grote rivieren en kanalen.



De 107,4 miljoen ton die in 2004 via Shortsea Shipping werd verscheept in Vlaanderen, vertegenwoordigt een toename met 4 procent of bijna 5 miljoen ton tegenover 2003. In vergelijking met 1999 bedraagt de stijging 18,9 miljoen ton of 21 procent. In de vier Vlaamse zeehavens is Shortsea Shipping goed voor bijna

Het afgelopen jaar 2004 was het tweede werkingsjaar binnen het tweede businessplan (2003-2005) van SSS-Vlaanderen. Er werd gewerkt rond vier pijlers: het nemen en/of stimuleren van concrete promotie-initiatieven; het detecteren van knelpunten en het ondernemen van acties om deze op te

name om Vlaamse succesverhalen direct op de website te plaatsen. In 2004 hebben 16.800 unieke bezoekers de ESN-website op <http://www.shortsea.info> bezocht. Via de eigen SSS-website werd 2.072 keer doorgelinkt naar ESN. Uit de eigen contacten probeert het Vlaams Promotiebureau voor SSS interessante praktijkvoorbeelden en succesverhalen te halen die, met akkoord van de betrokkenen, gepubliceerd worden om weer anderen te overtuigen.

LKW-Maut

Sinds de economische crisis zijn meer bedrijven bezig met het herbekijken van hun logistieke organisatie in het geheel van de transportketting. Vooral de verladers zien dit als een belangrijke kwestie, die voor een stuk hun concurrentiepositie bepaalt. Maatregelen als de LKW-Maut en grootschalige wegenwerken hebben een aantal verladers aan het denken gezet. Dat ondanks de crisis de cijfers voor SSS blijven stijgen is veelbetekenend.

Een aantal knelpunten blijven een handicap voor SSS. Het hierover reeds in 2003 opgestarte overleg met het Vlaams Gewest werd verder gezet. Met de Vlaamse Nautische Autoriteit (VNA) werd het Vlaams SSS-beleid onder de loep genomen en werden een aantal strategische lijnen uitgezet. Ook de aanloopkosten naar de havens voor de coasters werden verder bekeken. Met name werd onderzocht of een uitbreiding van de voorwaardelijke vrijstelling van loods mogelijk is.

50 procent van alle overslag. Met 5 procent realiseerde Shortsea Shipping in 2004 de sterkste groei in Antwerpen. Het aantal zee/rivier schepen op de grote kanalen blijft enigszins afnemen, een gevolg van de ongunstige kostenbalans en van structurele knelpunten waaronder de vrije doorvaarthoogte van enkele bruggen. Op het Albertkanaal werden in 2004 zo'n 362 zeeschepen geteld, op het Zeekanaal Brussel-Schelde waren dat 581 schepen.

lossen; het uitbouwen van de Europese dimensie van SSS en netwerking; en ten slotte de algemene promotie van SSS.

Dank zij een derde subsidie van de Europese Commissie werd een upgrade van de website en databank van het Europese Shortsea Netwerk (ESN) doorgevoerd. Een aantal technische verbeteringen maken het mogelijk voor de Promotiebureau's om zelf de Internetsite aan te passen, en met



Het onderzoek wordt in 2005 verder gezet. Maatregelen die de Vlaamse havens nemen om de havenkosten van coasters te reduceren, worden beklemtoond tijdens presentaties en in persartikels.

De zee/riviertrafik op het Albertkanaal en het Zeekanaal blijft een probleem. In het laatste kwartaal van 2004 werd gestart met een onderzoek naar de mogelijke oorzaken van de terugval der trafikien. De bevindingen zullen met de waterwegbeheerders in 2005 worden besproken.

Veel belang hecht het Vlaams SSS-Promotiebureau aan de uitbouw van het Europees Shortsea Netwerk (ESN). Het netwerk is in 2004 verder gegroeid en telt officieel zestien leden: Finland, Zweden, Noorwegen, Litouwen, Polen, Duitsland, Nederland, Vlaanderen, Ierland, het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk, Spanje, Portugal, Italië, Denemarken en Griekenland. In 2004 was ESN heel actief, o.a. met de organisatie van bilaterale workshops: op 26 oktober sloegen Portugal en Vlaanderen de handen in elkaar voor



de organisatie van een workshop die de synergie tussen weg en shortsea belichtte. Er waren 158 deelnemers.

Zes promotiebureau's (Finland, Zweden, Nederland, Polen, Vlaanderen en Italië) sloten een onderlinge overeenkomst om nieuwe Bureau's te helpen opstarten. Een aanvraag voor dit 'tutoring'-project werd ingediend, en de Europese Commissie ging akkoord om deze activiteit financieel te ondersteunen. Litouwen, Malta, Cyprus, Slovenië en Letland zijn de nieuwkomers die worden geholpen en ook financiële opstartsteun zullen krijgen. Het project loopt tot midden 2006.

Netwerken

Onder het lers voorzitterschap (januari-juni) werd het eerste ESN Jaarboek samengesteld en verspreid. Dit initiatief kreeg heel wat weerklank in de (Europese) pers. Netwerken blijft een belangrijke opdracht voor het Vlaams SSS-Promotiebureau. Intensief blijven de contacten met de Europese Commissie, en met organisaties



als ECSA (European Community Shipowners Association), ESPO (European Shipping Ports Organisation), e.a. Binnen het "Maritime Industries Forum" (MIF) werkt het Promotiebureau mee aan de verdere ontwikkeling van SSS. Export Vlaanderen blijft een belangrijke partner.

Zo werd met de vertegenwoordiger in Lissabon de hoger genoemde workshop

met het wegtransport opgezet. In 2004 werden de contacten met de wegtransportbedrijven voortgezet op individuele basis. Het Vlaams Promotiebureau voor SSS schaart zich achter de acties van het Vlaams Instituut voor Logistiek (VIL) om Vlaanderen bekend te maken als distributieland.

Promotie en communicatie vormen de laatste pijler van de SSS-werking. De eigen website <http://www.shortsea.be> werd 18.796 maal bezocht in 2004, een stijging met liefst 84 procent tegenover 2003. Midden 2004 kreeg de website een face-lift en update. De rubrieken werden logischer geschikt, nieuwe rubrieken ("Jongerenhoekje") toegevoegd, de nieuwsrubriek werd zichtbaar gemaakt op de frontpagina. Deze nieuwe elementen verhoogden in sterke mate de aantrekkingskracht van de website, met een verhoogd aantal bezoekers als gevolg.

De landen-specials van SSS-Promotie vormen een vaste waarde. In 2004 produceerde het Vlaams Promotiebureau

de Denemarken-special in eigen beheer. In het najaar werd de Baltische Staten-special verspreid, met bijzondere aandacht voor Estland, Letland en Litouwen. Beide specials verwijzen nadrukkelijk naar de invoering van de Duitse Maut, die voor verladers en hun logistieke medewerkers een aanleiding kan zijn om hun logistieke keten opnieuw te bekijken. De specials werden op 6.000 exemplaren verspreid.

Handicaps voor SSS op Vlaamse kanalen: ongunstige kostenstructuur en beperkte doorvaarthoogte onder sommige bruggen

De SSS-nieuwsbrief blijft een belangrijke publicatie voor de marktspelers. Omwille van de impact ervan, worden zoveel mogelijk praktijkvoorbeelden opgenomen. Ook de informatie over nieuwe diensten blijkt aan te spreken. Deze nieuwsbrief verschijnt vier maal per jaar, in een Nederlandse (5.000 ex.) en een Engelse (1.000 ex.) versie. In april 2004 werd gestart met een elektronische nieuwsbrief waarin summier een aantal nieuwsberichten worden vermeld, met doorverwijzing naar de website voor meer volledige informatie.

Deze elektronische nieuwsbrief wil ander nieuws brengen dan de gedrukte nieuwsbrief, met de bedoeling sneller op de actualiteit te kunnen inspelen.

Tien Promotiebureau's brachten informatie bijeen over het pure transitverkeer door België op de Noord-Zuidas. Bedoeling was om de SSS-alternatieven in het licht te stellen voor een vervoersvorm die op zichzelf geen toegevoegde waarde aanbrengt in ons land. Daarop aansluitend werden de

SSS-mogelijkheden van de Vlaamse havens opgenomen, evenals de regelmatige binnenvaartdiensten naar het hinterland. Deze "Transitbrochure" werd verspreid op 6.500 ex., ook via ESN, onder de titel "Transit cargo through Belgium ? Think Shortsea !" De brochure werd verspreid vóór de aanvang van de grote onderhoudswerken op de Ring rond Antwerpen. De ondertitel "Streamlining your modal shift from road to sea" verduidelijkte het ruimer opzet.



	31/12/2004	31/12/2003
VASTE ACTIVA	97.388,08	110.090,92
I./II. OPRICHTING & IMMATERIELE VASTE ACTIVA	-	-
Oprichtingskosten	-	-
Afschrijvingen	-	-
III. MATERIËLE VASTE ACTIVA	89.347,54	102.090,92
A. Terreinen en gebouwen	-	-
Afschrijvingen	-	-
B. Inrichting en machines	92.980,37	79.368,05
Afschrijvingen	-67.899,31	-51.015,29
C. Meubilair en rollend materieel	73.154,37	69.821,39
Afschrijvingen	-57.696,84	-43.907,87
D. Overige materiële vaste activa	123.781,10	107.605,50
Afschrijvingen	-74.972,15	-59.780,86
IV. FINANCIËLE VASTE ACTIVA	8.040,54	8.000,00
C. Andere financiële vaste activa	8.040,54	8.000,00
V. VORDERINGEN OP MEER DAN ÉÉN JAAR	-	-
VLOTTENDE ACTIVA	908.072,42	949.981,58
VI. VOORRADEN EN BESTELLINGEN IN UITVOERING	-	-
A. Voorraden	-	-
B. Bestellingen in uitvoering	-	-
VII. VORDERINGEN OP ÉÉN JAAR	257.697,88	231.001,97
A. Handelsvorderingen	1.224,52	12.260,47
Klanten	1.224,52	12.260,47
Vooruitbetalingen	-	-
B. Andere vorderingen	256.473,36	218.741,50
Andere vorderingen	205.066,90	186.100,00
rc BTW	51.406,46	32.641,50
VIII. GELDBELEGGINGEN	-	-
IX. LIQUIDE MIDDELEN	621.085,88	685.624,42
Banken	619.794,88	684.491,62
Kas	1.291,00	1.132,80
Transferten	-	-
X. OVERLOPENDE REKENINGEN	29.288,66	33.355,19
TOTAAL ACTIVA	1.005.460,50	1.060.072,50

	31/12/2004	31/12/2003
EIGEN VERMOGEN	112.240,10	141.570,12
I. KAPITAAL	-	-
Kapitaal	-	-
IV. RESERVES	-	-
Beschikbare reserves	-	-
V. OVERGEDRAGEN RESULTAAT	112.240,10	141.570,12
Overgedragen resultaten	141.570,12	169.900,18
Resultaat boekjaar	-29.330,02	-28.330,06
VOORZIENINGEN	462.155,23	462.155,23
VII. VOORZIENINGEN	462.155,23	462.155,23
Voorzieningen andere risico's & kosten	462.155,23	462.155,23
SCHULDEN	431.065,17	456.347,15
VIII. SCHULDEN OP MEER DAN ÉÉN JAAR		
A. Financiële schulden	-	-
IX. SCHULDEN OP ÉÉN JAAR	431.065,17	456.347,15
B. Financiële schulden	-	-
C. Handelsschulden	358.334,03	398.276,95
Leveranciers	168.209,11	80.953,64
Te ontvangen facturen	190.124,92	317.323,31
E. Schulden belastingen - sociale lasten	72.731,14	58.070,20
Te betalen belastingen	-	-
Bezoldigingen en sociale lasten	72.731,14	58.070,20
F. Overige schulden	-	-
X. OVERLOPENDE REKENING	-	-
TOTAAL PASSIVA	1.005.460,50	1.060.072,50

Resultatenrekening

financieel overzicht

	31/12/2004	31/12/2003
I. BEDRIJFSOPBRENGSTEN	1.539.876,65	1.349.093,59
A. Opbrengsten	1.539.876,65	1.349.093,59
Omzet verkopen	24.955,05	18.438,08
Andere inkomsten	1.514.921,60	1.330.655,51
Nog te factureren	-	-
II. BEDRIJFSKOSTEN	1.585.642,51	1.400.841,38
A. Aankopen	638.803,38	528.372,88
Aankopen projecten	638.803,38	528.372,88
Voorraadwijziging	-	-
B. Diensten en Kosten	277.207,44	321.598,28
Kosten Gebouwen	75.507,75	46.923,78
Produktiekosten	2.473,50	7.531,17
Administratiekosten	60.924,37	67.085,19
Commerciele kosten	27.120,56	51.646,55
Bedrijfswagens	34.061,99	30.058,81
Andere diensten	30.889,21	65.947,03
Bezoldigingen presentiegelden	46.230,06	52.405,75
C. Bezoldigingen en Soc. Lasten	621.402,55	504.603,10
Bezoldigingen (*)	439.345,59	362.572,52
Patronale Bijdragen	182.056,96	142.030,58
D. Afschrijvingen	45.864,28	44.369,56
Afschrijvingen	45.864,28	44.369,56
E. Waardeverminderingen	-	-
F. Voorzieningen	-	-
Voorzieningen personeel	-	-
G. Andere bedrijfskosten	2.364,86	1.897,56
Bedrijfstaksen	2.364,86	1.897,56
III. BEDRIJFSRESULTAAT	-45.765,86	-51.747,79
IV. FINANCIËLE OPBRENGSTEN	17.462,88	24.203,72
V. FINANCIËLE KOSTEN	1.027,04	785,99
VI. EXPLOITATIE -RESULTAAT	-29.330,02	-28.330,06
VII. UITZONDERLIJKE OPBRENGSTEN	-	-
VIII. UITZONDERLIJKE KOSTEN	-	-
Resultaat voor belastingen	-29.330,02	-28.330,06
IX. BELASTINGEN OP HET RESULTAAT	-	-
XI. RESULTAAT BOEKJAAR	-29.330,02	-28.330,06

(*) Het personeelsbestand steeg van 7 naar 10 medewerkers



- *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.*

effectieve leden

MANDATEN VLAAMS GEWEST

Martens Filip
Voorzitter

Tielens Jaak
Ondervoorzitter

Clinckers Leo
Penningmeester

Strubbe Jan
Evenepoel Marleen
Laurent Johan
Portugaels Erik
Van Gelder Jenny
Van Hecke Dominique

MANDATEN PRIVATE SECTOREN

Binnenvaart rederijen

Van Ballaer Louis

Binnenvaart particulieren

Parmentier Octaaf
Van hoyweghen Louis
Bauwens Amand
Lahaye Patrick

Bevrachters en toeleveringsbedrijven

Herbosch Christian

Vlaamse Havenvereniging

Van Hecken Kristel

Watersportverenigingen

Voet Jos

waarnemende leden

Balduck Jan

Danckaerts Chris

Van den Eede Eric

De Bisschop Louis
Stevens Francis
Van Beneden Els
Vandeuren Willy

t Kindt Els

Hufkens Jules

Parmentier Marc
Poppe Louis
Bauwens Paul
Van Lancker Christian

Verschaeren Guy

Van Severen Paul

Denayer Paul

effectieve leden

COMMISSARISSEN VLAAMS GEWEST

Bausmans Piet
Verdonck Marcel

SECRETARIS

Descamps Antoine

WAARNEMERS

Vlaams gewest

Vautmans Valère
Hoet Ilse
Werkgroep voorzitter
Cosyn Jan

Shortsea Shipping

Vlaamse havens

Bruyninckx Eddy
Van Craeyvelt Eugeen
Coens Joachim
Gerard Paul

Verhaert Patrick
Verslype Kate
Van Cauwenberghe Patrick
Allaert Jan

Serv

Werkgevers

Van Wauwe Erna
De Wilde Ranell

Werknemers

Kerkhofs Joris
Opdelocht Roger

Goederen

Dries Marcel

Binnenvaartcontaineroperatoren

Buelens Gisèle

Federale overheid

Verschueren Herman

Ledenlijst 2004

ACV Transport en Communicatie

Entrepotplaats 12/14, 2000 Antwerpen

AG Haven Oostende

Slijkensessesteenweg 2, 8400 Oostende

Agoria vzw

Diamantbuilding - Reyerslaan 80, 1030 Brussel

Algemeen Aktiecomité der Belgische Binnenvaartorganisaties

Donkseinde 14, 2130 Brasschaat

Belgische Beroepsorganisatie Passagiersvaart vzw

Havengeul 17, 8620 Nieuwpoort

Belgische Federatie van Transportorganisatoren in Binnenvaart vzw

Ankerrui 20 bus 13, 2000 Antwerpen

Belgische Transportarbeidersbond

Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen

CBO nv

Vosseschijnstraat 59, Haven 182, 2030 Antwerpen

Cenflumarin

Scheldedijk 20, 2070 Zwijndrecht

nv De Scheepvaart

Havenstraat 44, 3500 Hasselt

Ethias bank nv

Sterrenkundelaan 19, 1210 Brussel

General Bulk cv

Verbindingsdok OK 13/19, 2000 Antwerpen

Havenbedrijf Gent GAB

John Kennedylaan 32, 9000 Gent

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

Havenhuis - Entrepotplaats 1, 2000 Antwerpen

Imporgrasa vzw

Doornveld 2D, Brussel

Landelijke Bond voor Waterrecreatie - motoryachting vzw

Ronsen Heerweg 50, 9700 Oudenaarde

Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen nv

Isabellalaan 1, 8380 Zeebrugge

Marec vzw

Maasdijk, 3640 Kinrooi - Ophoven

Nautibel vzw

Priester Cuypersstraat 3, 1040 Brussel

NautiV vzw

Witte Burg 70, 8670 Koksijde

Ons Recht

Bisschoppenhoflaan 291/10, 2100 Deurne

Trans Aqua Service cv

Hoge weg 29, 2870 Brecht

Unie der Continentale Vaart vzw

Schomhoeveweg 15, 2030 Antwerpen

Unie van Agenten van Rijnrederijen Antwerpen

Kouwenbergdreef 9, 2970 Schilde

Vereniging Belgische Reders Rijn-en Binnenvaart vzw

Lathyrusplein 12, 2900 Schoten

Vlaamse Gewest c.o. Agentschap voor Waterwegen en Zeewezen

Koning Albert II-laan 20, 1000 Brussel

Vlaamse Havenvereniging vzw

Brouwersvliet 33/8, 2000 Antwerpen

Vlaamse Pleziervaart Federatie vzw

Dijkweg 32, 9031 Drogenen

Vlaamse Vereniging voor Watersport vzw

Beatrijslaan 25, 2050 Antwerpen

Waterwegen en Zeekanaal nv

Oostdijk 110, 2830 Willebroek

Waterwegen en Zeekanaal vzw

Visserij 201, 9000 Gent

Zagrika vzw

Ringlaan 89 bus 2, 2610 Wilrijk

Contact

Promotie Binnenvaart Vlaanderen

Hoofdzetel Hasselt

Kempische kaai 57

B-3500 Hasselt

Tel. +32 (0)11 23 06 06

Fax +32 (0)11 23 06 09

e-mail: pbv@binnenvaart.be

www.binnenvaart.be

Kantoor Antwerpen

Verbindingsdonk Oostkaai 13 B10

B-2000 Antwerpen

Tel. +32 (0)3 20 20 515

Fax +32 (0)3 20 20 524

e-mail: pbv@binnenvaart.be

www.binnenvaart.be

Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen

Verbindingsdonk Oostkaai 13 B10

B-2000 Antwerpen

Tel. +32 (0)3 20 20 520

Fax +32 (0)3 20 20 524

e-mail: shortseas@shortsea.be

www.shortsea.be



Promotie Binnenvaart Vlaanderen

Kempische Kaai 57

B - 3500 Hasselt

Tel. 011 - 23.06.06

Fax 011 - 23.06.09

pbv@binnenvaart.be

www.binnenvaart.be

