

A blue and white flag is shown, waving. On the left side, there is a large yellow bell logo with a black outline. Below the bell, the text 'PROMOTIE BINNENVAART VLAANDEREN' is printed in white, bold, uppercase letters. The background is dark.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen

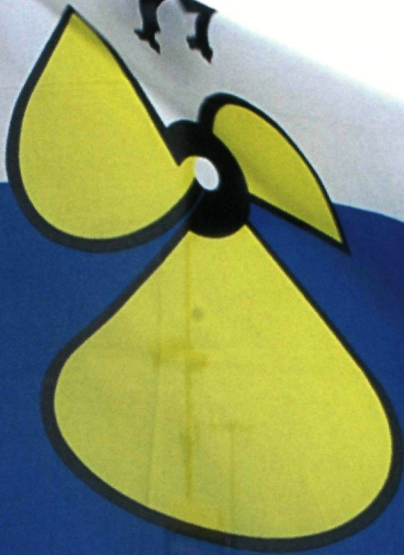
Jaarverslag 2005

Promotie Binnenvaart Vlaanderen

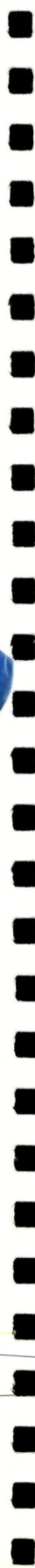
Jaarverslag

2005





PROMOTIE
BINNENVAART VLAANDEREN



INHOUDSTAFEL

Voorwoord / 5
2005: Op zoek naar toegevoegde waarde / 9
Een nieuwe beleidsimpuls / 15
Markt openen naar expediteurs / 19
Een Europees netwerk / 23
RIS-Richtlijn afgekondigd / 27
Krachten bundelen voor recreatie / 31
Communicatie rond imago, perceptie en gedrag / 35
Shortsea shipping: recordcijfers / 39
Balans / 42
Leden Promotie Binnenvaart Vlaanderen vzw / 45
Raad van Bestuur / 46
Contact / 48





Voorwoord

Voor de binnenvaart in Vlaanderen is 2005 een bijzonder boeiend jaar geweest. De inhuldiging van het Deurganckdok in Antwerpen en het Kluisendok in Gent, alsook de ontwikkeling van nieuwe estuaire transportvormen in Zeebrugge, bieden nieuwe opportuniteiten voor onze sector. Het afgelopen jaar bracht ook de afkondiging van de RIS-Richtlijn, die informatica- en telecommunicatietoepassingen in de binnenvaart mogelijk maakt. Tot slot zal ook het Europese NAIADES beleidsplan bijdragen tot een nieuw elan, noodzakelijk om de trafiekgroei te bestendigen en de mobiliteitscrisis in de samenleving te verlichten. »

In vergelijking met imago en perceptie van de binnenvaart nauwelijks tien jaar geleden, is de vooruitgang die geboekt werd ronduit spectaculair. Een ommekeer kwam tot stand, en een wat aftandse en volgens sommigen achterhaalde manier om goederen te vervoeren werd binnen de tijdsspanne van één decennium een moderne, kapitaalintensieve, milieuvriendelijke transportvorm met reguliere lijndiensten die stipt zorgen voor aan- en afvoer op de maritieme terminals. Weinig bedrijfstukken hebben zo'n ommezwaai kunnen maken in één decennium. Geen enkele industrie legde zo snel het traject af van verguisd naar aanbeden.

In 2005 zette de structurele groei van de Vlaamse binnenvaart zich door, zoals verder in dit Jaarverslag wordt gepreciseerd. Twee ontwikkelingen stonden daarbij in de kijker: de spectaculaire groei van het containertransport per binnenschip, dat opnieuw groeide met 13 procent, en de

geslaagde zoektocht naar het realiseren van meerwaarde, zoals blijkt uit de toename van ladingen en lossingen langs de waterwegen.

Het wordt nog altijd onvoldoende onderkend welk een belangrijke rol de binnenvaart speelt in de haven economie van ons land. In 2005 overschreed het binnenvaartverkeer in de Vlaamse zeehavens de kaap van 101 miljoen ton, een kleine helft van het maritiem goederenvervoer. Een groot deel daarvan is geen verlengstuk van een maritieme trafiek, maar wordt gegenereerd binnen het havengebied zelf. Door haar verankering in het industrieel apparaat, en in het bijzonder door de sterke rol die de binnenvaart speelt in de organisatie van nieuwe logistieke concepten zoals de 400 Europese Distributiecentra (EDC) in ons land en de zgn. postponed manufacturing, heeft de binnenvaart een eigen plaats verworven. In dit Jaarverslag berekenen wij dat er afgelopen jaar in de vier Vlaamse zeehavens maar liefst 2,65 miljoen TEU op binnenschepen werden overgeslagen. Bij de opening van containerterminals binnen het havengebied, die speciaal aan de binnenvaart zijn toegewezen, was er in 2005 een krachtig signaal dat ook in de containertrafiek de binnenvaart haar eigen plaats heeft verworven in het havenlandschap.

Dat de globale trafiekprestatie in 2005 voor het eerst in tien jaar verzwakte heeft zijn redenen – gezien de zwakke economische groei en het wegvallen van transittrafiek met het doven van de Luikse hoogovens. Maar het is een teken aan de wand dat, tien jaar na het Vlaams binnenvaartbeleidsplan van juni 1996, een nieuw elan ten volle rechtvaardigt. Daarom ook verwelkomen wij het Europees NAIADESplan dat de binnenvaart wil stimuleren tussen 2006 en 2013. In het bijzonder is er nood aan een betere toegang tot de kapitaalmarkten en aandacht voor een rendabiliteitsverbetering – zeker in het licht van de verdubbeling van de prijs van ruwe olie tot boven de 60 USD, die in 2005 de exploitatiemarges onder druk heeft gezet.

Het afgelopen jaar heeft ons zeer bemoedigende ontwikke-



lingen laten zien, die het beste doen verhopend voor de toekomst van de binnenvaart. Met de inhuldiging van het Deurganckdok, de opening van het Kluizendok en de concrete aanzet om te komen tot estuaire vaart vanuit Zeebrugge, heeft de Vlaamse *investeringsregering* grote verwachtingen gewekt. De prioritaire aandacht die Promotie Binnenvaart Vlaanderen het afgelopen jaar heeft besteed aan het ontwikkelen van contacten met expediteurs, heeft zichtbare resultaten opgeleverd in de vorm van een convenant.

Op Europees niveau werd op 30 september de RIS-Richtlijn uitgevaardigd, die tegen 2008–2009 de binnenvaart ingrijpend zal veranderen. En op het gebied van de economisch steeds belangrijker wordende pleziervaart, is er het goede nieuws dat een Overlegplatform werd opgericht, waarvan



onze vereniging het permanent secretariaat waarneemt. In de Vlaamse economie, en in het bijzonder bij distributie en logistiek, heeft de binnenvaart een vaste plaats verworven. Zeg maar dat de binnenvaart een *sterk merk* is geworden. Steeds meer ondernemers ervaren het vervoer per binnenschip als een economisch verantwoord alternatief voor het wegvervoer, zoals blijkt uit de vele best practice voorbeelden van hun collega's.

Het is een alternatief waarmee zij zelf hun voordeel doen – om financiële redenen maar ook omdat hun transport opnieuw voorspelbaar en betrouwbaar wordt. Volgens recente cijfers kosten de files in het wegverkeer ons ruim € 154 miljoen per jaar. Een vrachtwagenchauffeur die een uur in de file staat, kost zijn werkgever, of de klant, € 46. Als

het waar is, zoals de Europese Commissie beweert, dat het goederenvervoer tot 2015 met nog eens een derde zal stijgen, dan zullen bedrijven en ook de samenleving als geheel nog meer een beroep moeten doen op de binnenvaart dan in het verleden.



Filip MARTENS
Voorzitter Raad van Bestuur



2005: Op zoek naar toegevoegde waarde

- » **Sterke stijging containervervoer per binnenschip**
- » **Structurele groei binnenvaart intact ondanks verzwakking economie**
- » **Binnenvaart speelt grote rol in haven economie**

Twee hoofdthema's karakteriseren de ontwikkeling van de Vlaamse binnenvaart in 2005: de sterke toename van het containervervoer per binnenschip, en de verdere groei van ladingen en lossingen langs de waterweg. Beide ontwikkelingen wijzen in dezelfde richting: de binnenvaart creëert toegevoegde waarde in de Vlaamse economie, en de modale verschuiving is een realiteit. Deze vaststellingen worden nog versterkt door het belang dat de binnenvaart inneemt in de zeehavens – zowel in de afvoer van maritieme vracht als bij het autonoom gegenereerde transport vanuit havengebonden bedrijven. »

In 2005 bleef de structurele groei van de binnenvaart, globaal beschouwd, overeind – een trend die in Vlaanderen al tien jaar aanhoudt. Deze gunstige, structurele ontwikkeling is des te merkwaardiger, omdat twee ontwikkelingen roet in het eten gooiden: het wegvallen van transittrafiek van vaste brandstoffen en erts tussen Antwerpen en Luik (een gevolg van de afbouw van de staalnijverheid in Wallonië), en de bijna-halvering van de economische groei in België.

In 2005 kon de Europese Unie maar in beperkte mate profiteren van de aantrekkende vraag en de gezonde groei van de wereldeconomie. Na de krachtige heropleving van 2004, bleef de groei in de eurozone beperkt tot 1,3 procent – een ontgoochelende prestatie in het licht van de historisch lage langetermijnrente.

Met een groei van 1,5 procent van het Bruto Binnenlands Product (BBP) deed de zeer open Belgische economie het



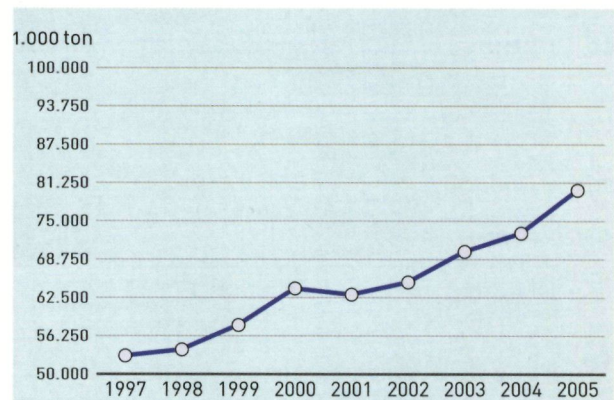
iets beter dan het Europees gemiddelde, maar toch bleef de economische groei bijna de helft onder het niveau van 2004. De prijs van een vat (van 159 liter) ruwe olie bereikte een piek boven de \$ 60 . In twee jaar is de prijs van een vat ruwe olie verdubbeld; in de afgelopen zeven jaar is de referentieprij van Brent Noordzeeolie verzesvoudigd. Hoewel de inflatie onder controle bleef en een grote schokgolf in de economie uitbleef, drukte de kleinhandelsprijs van gasolie de rendabiliteit van veel ondernemingen. In het bijzonder 1.00werden de prijsstijgingen gevoeld in de binnenvaart, een sector waar traditioneel gewerkt wordt met lage marges.

Toename van ladingen en lossingen

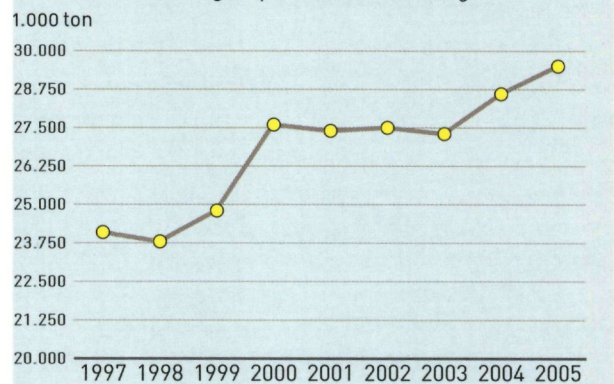
Zoals bekend bestaat er een rechtstreeks verband tussen de economische groei en de transportprestaties. Tegen het licht van een halverende economische groei is het daarom des te merkwaardiger dat de binnenvaarttrafiek in Vlaanderen stand hield. Als het wegvallen van de Luikse ertstrafiek

wordt geneutraliseerd, blijft de onderliggende, structurele trend een positieve groei vertonen.

Zeer bemoedigend is dat zowel de ladingen als de lossingen langs rivieren en kanalen in 2005 zijn toegenomen. In tegenstelling tot transitvervoer geven ladingen en lossingen een aanwijzing over de toegevoegde waarde die generaliseerd wordt bij het vervoer per binnenschip. Ze bewijzen



Grafiek 1a: Totaal ladingen op de Vlaamse waterwegen



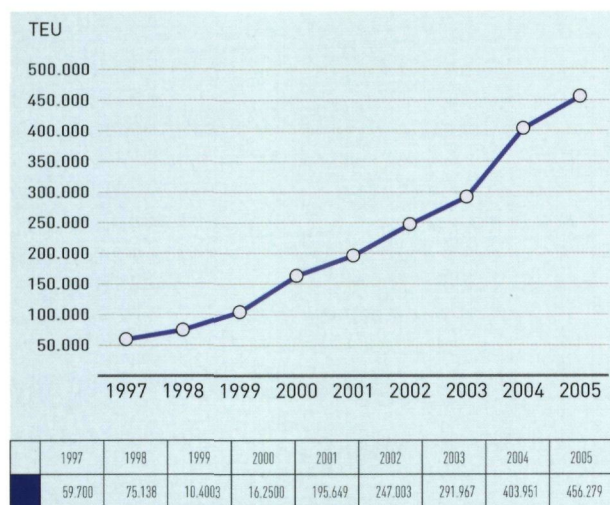
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Ladingen	5.292.362	5.409.641	5.799.752	6.405.205	6.343.481	6.522.529	7.017.377	7.294.682	8.040.740
Lossingen	24.132.591	23.821.685	24.801.054	27.619.159	27.389.715	27.515.141	27.315.543	28.616.444	29.533.426

Grafiek 1b: Totaal lossingen op de Vlaamse waterwegen

ook het succes van de politiek om de bouw van kaaimuren te ondersteunen, want zonder kaaimuren is er geen toegang mogelijk tot de waterweg – noch voor ladingen noch voor lossingen. In 2005 stegen de lossingen langs de Vlaamse waterwegen met 3,2 procent, en namen de ladingen toe met 10,2 procent. Dat de ladingen veel sterker stijgen dan de lossingen is een teken dat de verwerkende nijverheid voor haar afvoer de weg naar de waterweg heeft gevonden. De lossingen blijven vier keer zo belangrijk als het volume van de ladingen, maar hun relatief belang loopt terug. In 1997 vertegenwoordigden de ladingen 22 procent van de lossingen; in 2005 was dat percentage opgelopen tot 27,2 (zie grafiek 1).

Sterke groei containervervoer per binnenschip

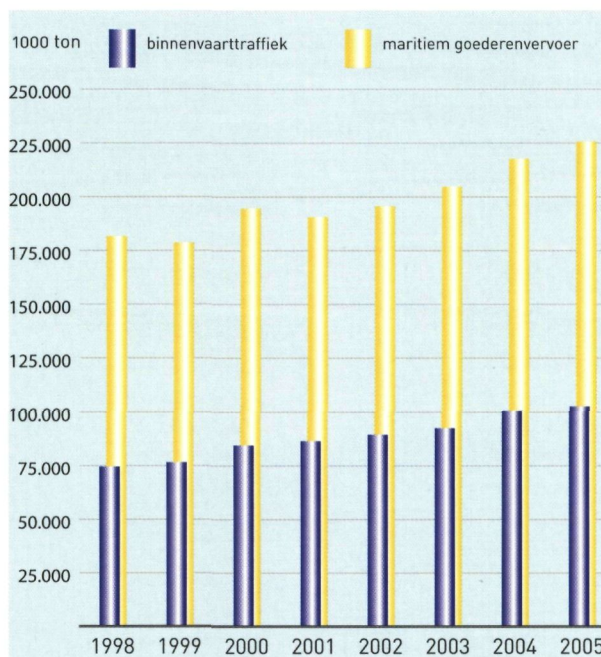
Dat de binnenvaart in 2005 focuste op meerwaarde, blijkt ook uit de blijvend sterke groei van het containervervoer. Het vervoer van containers per binnenschip is een relatief recent fenomeen. Het is een ontwikkeling die niet los kan gezien worden van de inplanting van binnenvaartcontainerterminals langs rivieren en kanalen. In 2005 waren er negen zo'n



Grafiek 2: Containeroverslag op de Vlaamse binnenvaartterminals in TEU

terminals operationeel langs de Vlaamse waterwegen, en vaste lijndiensten van binnenschepen tussen die terminals en de zeehavens zorgden voor een onderlinge verbinding.

Afgelopen jaar werden er op de Vlaamse containerterminals 456.279 TEU containers overgeslagen op een binnenschip, hetzij 52.328 of 13 procent meer dan in 2004 (zie grafiek 2). Ook de overslag van containers binnen de zeehavens blijft stijgen. In de vier Vlaamse zeehavens samen werden in 2005 zo'n 2.650.000 TEU overgeslagen op een binnenschip,



	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
binnenvaarttraffiek	73.803	75.686	83.671	86.104	89.078	92.183	99.626	10.1701
maritiem goederenvervoer	180.643	178.107	194.380	190.413	194.717	204.226	216.624	224.549

Grafiek 3: Maritiem goederenvervoer en binnenvaarttraffiek in de Vlaamse zeehavens

voor 95 procent in Antwerpen. Uitgedrukt in tonnenmaat volgde de groei van de containerbinnenvaart die van de maritieme containeroverslag: de eerste steeg met 9,6 procent, de tweede met 9,2 procent.

Belang van de binnenvaart voor de zeehavens

In 2005 vertegenwoordigde de binnenvaart in de vier Vlaamse zeehavens meer dan 101 miljoen ton (zie grafiek 3). Vooral in Gent en in Antwerpen draagt de binnenvaart in zeer belangrijke mate bij tot de totale vervoersprestatie in de haven. In 2005 werd in de haven van Antwerpen naast 160.054.000 ton voor de zeevaart ook 84.301.000 ton behandeld voor de binnenvaart, wat overeenkomt met een verhouding van 52,7 procent binnenvaart tegenover zeevaart. In Gent liep dit percentage zelfs op tot 74,2 procent – 16.490.000 ton binnenvaart ten opzichte van 22.223.000 ton zeevaart. In Zeebrugge steeg het binnenvaartvervoer met 26 procent tot 747.200 ton. Alhoewel het belang van de binnenvaart tegenover de maritieme overslag in deze haven slechts iets meer dan 2 procent bedraagt, zal dit percentage naar verwachting nog verder stijgen als gevolg van de estuaire ontsluiting van de kusthaven (zie grafiek 3).

Van belang, ook voor het beleid, is daarbij te beseffen dat de binnenvaart niet enkel een zeer belangrijk deel inneemt van de afvoer van maritieme vrachten naar het achterland, maar evenzeer een groeiende rol speelt in de autonome transportafhandeling van havengebonden bedrijven en logistieke ondernemingen in het havengebied.

Transittrafiek vermindert

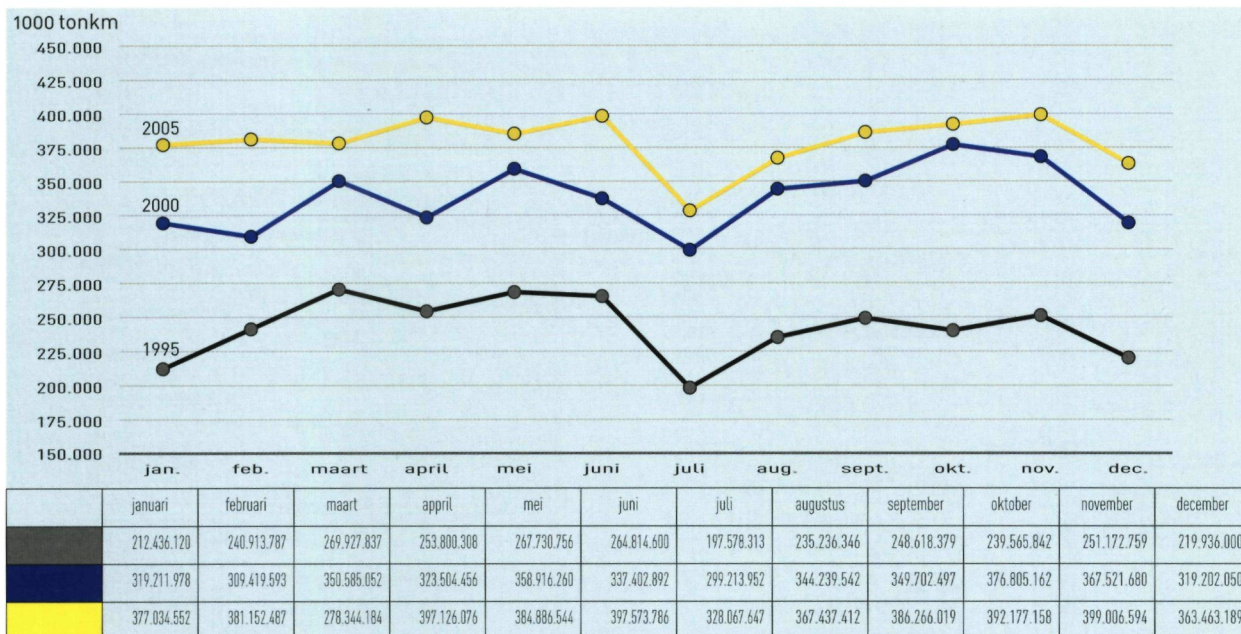
Alles samen genomen realiseerde de binnenvaart verleden jaar 4,55 miljard tonkilometer (om precies te zijn: 4.552.535.648 ton). Een tonkilometer is het vervoer van één ton over een afstand van één km. De vervoersprestatie betekent een achteruitgang met 2,9 procent tegenover 2004, de eerste daling in tien jaar sedert de trendbreuk die ingezet werd met het Vlaams binnenvaartbeleidsplan van 27 juni 1996 (zie grafiek 4).

De ontwikkeling van de trafiekprestatie verschilt volgens de waterweg. Het totale trafiekvolume op de ABC-as (Antwerpen-Brussel-Charleroi) bleef nagenoeg stabiel; op de waterwegen van de nieuwe afdeling Bovenschelde (ABS) van W&Z NV was er een stijging met 4,2 procent – met uitlopers tot 9,1 procent op de Leie en 60,3 procent op het kanaal van Bossuit; en op de vaarwegen van de Scheepvaart (met name het Albertkanaal) was er een daling met 3,5 procent (zie grafiek 5). In termen van vervoerd vrachtvolume en gevaren tonkilometers blijkt het Albertkanaal veruit de belangrijkste waterweg van Vlaanderen.

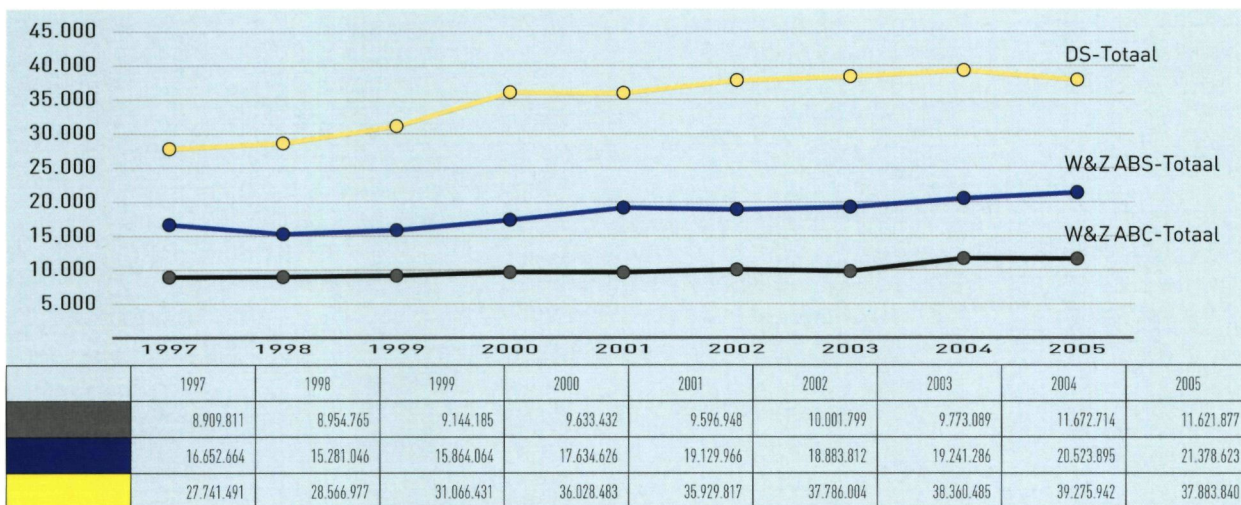
De totaalcijfers van het vervoerd vrachtvolume werden in 2005 ongunstig beïnvloed door de sterke vermindering van één transittrafiek tussen Antwerpen en Luik. Bij de vaste brandstoffen was er op het Albertkanaal een verlies van 511.620 ton, en bij het vervoer van ertsen was er een terugloop van 932.840 ton. Dit gezamenlijk transitverlies van 1.444.460 ton was groter dan de globale vermindering van het vrachtvervoer op het Albertkanaal – wat bewijst dat de overige trafieken en dus de structurele stijging van het binnenvaartvervoer in Vlaanderen in 2005 intact bleef.

Het is van belang om de trafiekprestatie van de binnenvaart in 2005 in perspectief te zien. Niet alleen vervoert de binnenvaart 57 procent meer goederen dan in 1995, maar daarenboven is ook het marktaandeel de afgelopen jaren gestegen – een vaststelling die ook gemaakt wordt in MIRA-T 2005, het recent gepubliceerde Milieurapport Vlaanderen. Toch moet de structureel stijgende trend van de binnenvaart ook gerelativeerd worden, want het totale vrachtvervoer is de afgelopen jaren ook sterk toegenomen – wat het fileprobleem en de mobiliteitsproblematiek nog verscherpt.

Bij het begin van 2006 zijn de vooruitzichten voor een verdere groei van het goederenvervoer per binnenschip gunstig, als gevolg van de stabilisering van de prijs van ruwe olie, de stijging van het ondernemersvertrouwen, het hernemen van de investeringen, de voorspelde stijging van het BBP met 2,25 procent in België, en de aantrekkende economie in de eurozone – in het bijzonder bij onze belangrijke handelspartner Duitsland.



Grafiek 4: Tonkilometer op Vlaamse waterwegen



Grafiek 5: Totaal vervoerde tonnage op de Vlaamse waterwegen

DE BINNENVAART, VLO(O)T TRANSPORT



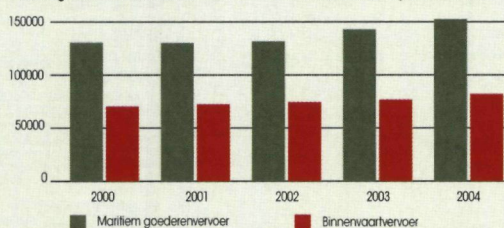
Naar aanleiding van de opening van het Deurganckdok, is de binnenvaart klaar om de extra 6 miljoen TEU (= bijna 4 miljoen extra containers) zonder verkeersproblemen naar het hinterland te vervoeren.

Wist je dat?

Bedrijven kiezen voor Binnenvaart. Je IKEA-stoel, je Nike-sportschoenen, ... worden per schip vervoerd tot het distributiecentrum. Enkel de laatste kilometers tot de winkel in je buurt wordt afgelegd met de vrachtwagen.

Mobiliteit en verkeersveiligheid, daar doen we met z'n allen iets aan. Binnenvaart is veilig, nagenoeg geen verkeersongevallen en gelukkig nog zeldzamer verkeersslachtoffers.

Maritiem goederenvervoer en binnenvaartvervoer in de Haven van Antwerpen in 1.000 ton



	KEMPENAAR	20 TEU
	NEOKEMP	32 TEU
	CANAL DU NORD	24 TEU
	D.E.K.	28 TEU
	R.H.K.	96 TEU
	GROOT RIJNSCHIP	165 TEU
	GROOT CONTAINERSCHIP	470 TEU
	DUWKONVOOI	576 - 654 TEU

1 TEU - 1 Twenty feet Equivalent Unit

De twee meest gangbare container types zijn de 20 voet (= 6 m lang) en de 40 voet (= 12 m lang). De verhouding tussen het aantal 20' en 40' containers die overgeslagen worden verschilt enorm van haven tot haven. Om een vergelijk tussen het totaal behandeld containervolume te kunnen maken rekent men in TEU. In Antwerpen ligt de verhouding op 40% 20' en 60% 40' containers. Als de capaciteit van het Deurganckdok op 6 miljoen TEU wordt geschat, rekent men dus op 3,75 miljoen 20' en 2,25 miljoen 40' containers.

Meer informatie: www.containerafvaarten.be



Promotie Binnenvaart Vlaanderen

Kempische Kaai 57, 3500 Hasselt, tel. 011 23 06 06, fax 011 23 06 09,
e-mail: pbv@binnenvaart.be, www.binnenvaart.be

Een nieuwe beleidsimpuls

- » Europees NAIADESplan betekent nieuwe impuls voor binnenvaart
- » Nieuwe infrastructuur schept extra kansen voor de binnenvaart
- » Eén vrachtwagen die een uur in de file staat, kost € 46 aan de wegvervoerder of aan zijn klant.

Tien jaar na de afkondiging door de Vlaamse regering van een succesrijk binnenvaartbeleidsplan, geeft het NAIADES actieplan van de Europese Commissie een nieuwe impuls aan de ontwikkeling van onze sector. Promotie Binnenvaart Vlaanderen speelde een actieve rol in het tot stand komen van dit nieuw beleid, o.a. via de actieve medewerking in de afgelopen jaren aan het Europese SPIN-TN programma voor research en ontwikkeling (R&D). Voor de Vlaamse regering biedt het NAIADESplan opportuniteiten om met eigen accenten de binnenvaart in Vlaanderen verder te stimuleren. »

Het ondersteunen van beleidsmaatregelen en het ontwikkelen van nieuw beleid behoren tot de strategische doelstellingen van onze vereniging. Wij doen dat vanuit onze eigen deskundigheid, maar ook door de inbreng van onze leden. Als vertegenwoordiger van het middenveld is Promotie Binnenvaart Vlaanderen het enige forum waar alle markspelers samen zitten, een noodzakelijke structuur bij het nastreven van een maat-

schappelijk draagvlak voor het ontwikkelen of uitvoeren van nieuw beleid.

Op 17 januari 2006 stelde de Europese Commissie een ambitieus actieplan voor om de binnenvaart te stimuleren, een globaal pakket voornemens dat ook door Promotie Binnenvaart Vlaanderen gunstig werd onthaald. Het actieplan is genoemd naar de NAIADES, in de Griekse mythologie de



nimfen van het stromend water, van rivieren, bronnen en meren.

Van SPIN-TN naar NAIADESplan

Aan het actieplan van de EC ging een grondige voorbereiding en consultatie vooraf. Onze vereniging speelde hierin een belangrijke rol, via de koepelorganisatie Inland Navigation Europe (INE). Meer in het bijzonder namen onze vertegenwoordigers deel aan de activiteiten van SPIN-TN, een thematisch netwerk van de EC dat van juli 2002 tot november 2005 expertise bijeenbracht en aanbevelingen formuleerde. SPIN-TN was een R&D-project, waarvan de afkorting staat voor *Strategy to promote inland navigation in Europe*. Het SPIN-netwerk droeg bij tot het opstellen van een strategisch visiedocument, dat wil beantwoorden aan de noden en behoeften van het middenveld. De problemen waarmee de binnenvaart wordt geconfronteerd, werden gebundeld in een vijftal actiedomeinen. De EC heeft de SPIN-TN partners gevraagd mee te werken aan haar eigen communicatie over binnenvaart.

Het NAIADES actieplan dat hieruit volgde *Navigation And Inland Waterways Action and Development in Europe* bestrijkt een periode van zeven jaar, van 2006 tot 2013. Europees transport-commissaris en vice-voorzitter van de EC, Jacques Barrot,

noemde het in een interview 'een plan naar Belgisch model.' Uitgangspunt is de marktontwikkeling in Europa, waarvan de EC zegt dat het goederenvervoer tot 2015 nog met een derde zal toenemen. Om de negatieve effecten van nog meer wegtransport te vermijden, wil de EC de binnenvaart stimuleren door te verhelpen aan een gebrekkige financiering, een tekort aan politieke aandacht en een slecht imago. De EC zegt de extra transportcapaciteit van de binnenvaart te willen benutten, en energiezuinig en veilig vervoer te willen aanmoedigen. Met een vloot van 11.000 vaartuigen en een capaciteit die gelijk is aan 10.000 treinen of 440.000 vrachtwagens kan de binnenvaart volgens de EC het vervoer in Europa efficiënter, betrouwbaarder en milieuvriendelijker maken.

Het actieplan schetst de krachtlijnen van een sectorale politiek, die nog verder moet vertaald worden in horizontale programma's. Ook de budgettaire invulling moet nog nader gebeuren, naarmate de actiepunten worden omgezet in concrete doelstellingen. De strategische krachtlijnen zijn toegespitst op vlootvernieuwing en betere toegang tot kapitaal, het aantrekken van geschoold personeel, het coördineren van promotieacties, het consolideren van een reeks gefragmenteerde instellingen die zich met binnenvaart inlaten. De EC wil o.a. een subsidiehandboek voor de binnenvaart opstellen, richtlijnen voor staatssteun publiceren, een Europees promotienetwerk oprichten dat de nationale agentschappen overkoepelt, en een Europees platform voor marktobservatie tot stand brengen. Het document maakt ook gewag van de wenselijkheid om de binnenvaart te laten betalen voor het gebruik van infrastructuur – een beleidsvoornemen dat onze vereniging wil behandeld zien in de algemene problematiek van charging and pricing voor alle transportmodaliteiten (zie www.europa.eu.int/comm/transport/iw/prospect/index_nl.htm).

Vlaamse beleidsinitiatieven

Het EC meerjarenplan voor het stimuleren van de binnenvaart, biedt mogelijkheden voor de Vlaamse regering om eigen beleidsaccenten te leggen. Deze kunnen aansluiten bij

de Vlaamse Lissabon strategie en de doelstellingen van het Pact van Vilvoorde. Promotie Binnenvaart Vlaanderen heeft hieraan herinnerd in haar Memorandum aan de Vlaamse regering, opgesteld na de verkiezingen van 13 juni 2004. Een update hiervan in het licht van het Europees NAIADESplan, werd door onze vereniging voorbereid in 2005.

Tien jaar na het Vlaams binnenvaartbeleidsplan van 27 juni 1996, opgesteld in de context van een nakende liberalisering en afschaffing van de toerbeurt, zijn nieuwe impulsen voor de binnenvaart in Vlaanderen inderdaad wenselijk. Des te meer daar het beleidsplan van 1996 zeer concrete en zichtbare resultaten heeft opgeleverd: in tien jaar kon het imago van de binnenvaart grondig worden bijgesteld en is het aantal tonkilometer in Vlaanderen gestegen met 57 procent.

Een belangrijke rol daarin werd gespeeld door de publiek-private samenwerking rond de bouw van kaaimuren, waardoor extra vracht naar de binnenvaart werd georiënteerd. Eind 2005 hadden Vlaamse bedrijven 119 dossiers voor de bouw van kaaimuren ingediend, waarvan er inmiddels 50 operationeel zijn. Met goedkeuring van de EC laat het programma toe dat de overheid tot 80 procent van de infrastructuurkosten voor zijn rekening neemt. De voorwaarden worden opgesomd op www.binnenvaart.be/nl_html/klanten/index.asp?kaaimuren.asp.

Drie belangrijke infrastructuurprojecten, die in 2005 gereed kwamen of definitief op de sporen werden gezet, zullen eveneens een zeer gunstige weerslag hebben op de verdere ontwikkeling van de binnenvaart. Op 4 juli werd in Antwerpen het Deurganckdok ingehuldigd, waar tegen 2010-2012 een bijkomende 7 tot 7,5 miljoen TEU moeten afgevoerd worden. Vanuit Antwerpen gebeurt de afvoer naar het hinterland nu al voor meer dan 30 procent per binnenschip. Ook de opening van het Kluisendok in Gent op 14 november zal op termijn zorgen voor 30 procent meer overslag op binnenschepen. Afgelopen jaar kwamen ook de specificaties gereed waaraan estuaire schepen moeten voldoen, om de

afvoer per binnenschip vanuit Zeebrugge mogelijk te maken. Promotie Binnenvaart Vlaanderen hoopt dat de estuaire vaart vanuit Zeebrugge op termijn kan bijdragen tot een voor de binnenvaart even succesrijke *modal split* als in de haven van Antwerpen.

Bij alle successen van dit binnenvaartbeleid mag niet vergeten worden dat het goederenvervoer over de weg in de afgelopen tien jaar nog sterker is gegroeid. Volgens de federale minister van Mobiliteit kostten de files in België € 154,1 miljoen per jaar. Voertuigen die in de file staan verliezen per jaar 12,67 miljoen uur. Een vrachtwagen die een uur in de file staat, kost aan de wegvervoerder (of aan zijn klant) € 46. Onze vereniging had in 2005 de gelegenheid het milieuvriendelijk karakter van de binnenvaart nog eens extra in het licht te stellen, naar aanleiding van de inspraakronde over de Vlaamse Klimaatconferentie.

Hoewel de binnenvaart globaal marktaandeel heeft gewonnen, zoals het recente Milieurapport Vlaanderen vaststelt, was de trafiekstijging van het wegvervoer met 85 procent het grootst. Als de binnenvaart thans een marktaandeel haalt van 14,3 procent, dan blijft het aandeel toch nog onder de 17 procent – het streefcijfer voor de binnenvaart in 2010 in het Mobiliteitsplan Vlaanderen Beleidsvoornemens. Ook de ontwikkeling van de trafiekcijfers in 2005 zet aan om op Vlaams niveau bijkomende stimulansen te bepleiten. Tot slot moet verwezen worden naar het jongste Jaarverslag van de Nationale Bank van België. Dat wijst op de, in vergelijking met het buitenland, *extreem laag* genoemde overheidsinvesteringen die in België teruggevallen zijn tot 1,8 procent van het BBP. Hoewel de Vlaamse *investeringsregering* in haar Septemberverklaring van 2005 investeringen van meer dan € 3 miljard aankondigde in de meerjarenbegroting 2006-2009, vreest de Nationale Bank dat ons land zijn troef van zijn geografische ligging maar ten volle kan uitspelen, als de openbare infrastructuur voldoende sterk wordt ontwikkeld.



Markt openen naar expediteurs

- » **PBV bemiddelt bij convenant met expediteurs**
- » **Nieuwe infrastructuur creëert nieuwe logistieke concepten**
- » **Binnenvaart scheidt ook waarde los van maritieme goederenstromen**

Als vereniging voor sectorale promotie richt PBV zich op de allereerste plaats tot klanten, en potentiële klanten, van de binnenvaart. Traditioneel onderhouden wij goede contacten met de verladers, die rechtstreeks belanghebbenden zijn en opdracht geven tot het uitvoeren van goederenvervoer. In 2005 werd dat actieterrein uitgebreid naar de expediteurs, die ook wel eens de architecten worden genoemd van de transportketen. Deze samenwerking met expediteurs kadert tevens in het ontstaan van nieuwe logistieke concepten en van intermodale transportvormen. In beide ontwikkelingen ziet de binnenvaart kansen om de eigen vervoersmodaliteit uit te bouwen en om bij te dragen tot een meer performante, efficiënte en milieuvriendelijke mobiliteit in de samenleving. »

Promotie Binnenvaart Vlaanderen is een sterk klantgerichte vereniging, maar streeft geen commerciële belangen na. Zowel de overheid en de waterwegbeheerders als het middenveld en de belangengroepen, zowel de verladers als de binnenvaartondernemers zitten bij ons rond dezelfde tafel. Onze vereniging is daarom een in Vlaanderen uniek forum om sectorale belangen te verdedigen en

om mensen samen te brengen. De acties om expediteurs met de binnenvaart in contact te brengen, zijn een mooi voorbeeld van de bemiddelende rol die Promotie Binnenvaart Vlaanderen voor de sector kan spelen.

Convenant

Een expediteur is een tussenpersoon tussen opdrachtgever

en uitvoerder. Hij selecteert de vervoersmodaliteit en organiseert het transport van zeeschip tot consument. Om die reden wordt hij ook wel de *architect van de transportketen* genoemd. In Antwerpen alleen al zijn er 400 tot 500 expediteurs actief. Ook in Gent spelen zij een belangrijke rol, in het bijzonder door hun inspanningen om lading aan te trekken. Antwerpen wordt traditioneel een expeditiehaven genoemd, dat wil zeggen een haven waarvan rederijen weten dat er altijd retourvracht op hen wacht. Zo'n reputatie creëert business, en die reputatie heeft Antwerpen te danken aan zijn expediteurs.

Omdat expeditiekantoren hun vrachttransporten traditioneel via het wegvervoer organiseren, heeft onze vereniging er een prioriteit van gemaakt de binnenvaart beter te leren kennen in deze kringen. Daarvoor bestaat een gunstig klimaat: de kostprijs van de verkeerscongestie, de onvoorspelbaar geworden tijd-van-aankomst in een economie waarin just-in-time levering noodzakelijk is, de veranderende eigendoms- en managementstructuren en in het algemeen de consolidering van belangen in de grote maritieme containerterminals.

Na aftastende gesprekken en een grondige voorbereiding, waarin onze vereniging haar rol speelde, werd in december 2005 een convenant gesloten tussen de *Vereniging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen* (VEA) en de *Belgische Federatie van Transportorganisatoren in de Binnenvaart* (BFTB). Promotie Binnenvaart Vlaanderen bracht beide partijen te samen.

Het convenant bepaalt dat de VEA voortaan ook vrachtaanvragen van zijn leden zal doorsturen naar de BFTB. De algemene voorwaarden van vrachtoffertes in de binnenvaart worden gestroomlijnd en worden transparanter. De eigen contractuele gebruiken in de binnenvaart en enkele vooroordelen over de sector, die nog dateren van de periode vóór de liberalisering, waren traditionele knelpunten in de verhouding van de binnenvaart met de expediteurs. Tot slot wordt voortaan de expediteurscommissie (FAC, of *Forwarding Agent Commis-*

sion), die tot nu toe alleen gold in de zeevaart, ook uitgebreid naar transporten die de expediteurs naar de binnenvaart oriënteren. Nadat dit convenant werd afgesloten, organiseerde Promotie Binnenvaart Vlaanderen een reeks cursussen om bedienden van de expeditiekantoren op een vlotte manier de hedendaagse wereld van de binnenvaart te leren kennen.

Logistiek

Afgelopen jaar heeft onze vereniging ook een studie uitgevoerd rond de haalbaarheid van een *Central Booking Platform* voor containers. Verhoopt wordt dat de samenwerking met de expediteurs kan uitgebreid worden met een platform voor het herpositioneren van containers. Uitgangspunt is dat een betere organisatie van het goederenvervoer en betere afspraken tussen alle betrokkenen kan leiden tot een beperking van het vervoer van lege containers. Tot 40 procent van alle containers op het Albertkanaal is leeg, een gevolg van imperfecties in de markt, van de dominerende positie van maritieme rederijen, en van de praktijk om een vergoeding te vragen voor het herpositioneren van containers naar of van binnenvaartterminals.

Deze situatie leidt tot een onevenwicht in de goederenstromen die de binnenvaart te verwerken krijgt. De toegang tot de markt wordt bemoeilijkt door de dominerende positie van de maritieme rederijen in het binnenvaarttransport. Deze positie werd de afgelopen jaren nog versterkt door de consolidatie van belangen in de maritieme terminals. Daarbij komt dat de zeevaartrederijen eerder vooral de invoerstromen beheersen, terwijl de expediteurs meer lading aanbieden voor de export. Een betere afstemming tussen het ene en het andere segment, kan bijgevolg tot een optimaler gebruik van containers leiden – en de binnenvaart kan hierin een rol spelen. Onze vereniging hoopt dat het *Central Booking Platform* voor containers in 2006 kan gerealiseerd worden, en intensifieert met het oog hierop haar contacten met alle partijen.

Van belang is deze ontwikkelingen te zien in de context van logistieke ontwikkelingen in het bredere havengebied. Als

afzonderlijke vervoersmodaliteit heeft de binnenvaart zich de afgelopen jaren gepositioneerd als een autonoom gebeuren binnen de zeehavens. Met het operationeel worden van enkele binnenvaartterminals binnen het havengebied, is deze tendens afgelopen jaar ook in het containervervoer in het licht getreden. De binnenvaart creëert niet alleen toegevoegde waarde door het afvoeren van maritieme vrachten naar het hinterland, maar ook door haar verankering in het industrieel apparaat in en rond de zeehavens. Een belangrijk deel van de binnenvaarttrafiek wordt gegenereerd door industriële bedrijven. Het zijn ladingen die niets te maken hebben met zeevaart.

Deze ontwikkeling heeft verregaande gevolgen, niet alleen voor het havenbeleid en voor de havenexploitatie – waarin de binnenvaart een eigen plaats moet verwerven. Maar ook de bedrijven zelf hebben hieruit lessen getrokken, met de oprichting van toegewezen *dedicated* terminals voor de binnenvaart. Dit zijn terminals waar de afhandeling van binnenschepen kan gebeuren met specifieke infrastructuur, met specifiek personeel en ook volgens specifieke afspraken. In het bijzonder gaat het om drie soorten trafieken: transport binnen de haven, transport tussen havens (de zgn. *feeding*), en hergroeperings- of shuttlediensten in het havengebied.

Europese distributiecentra

Daarbij moet bedacht worden dat nieuwe haveninfrastructuur, zoals het Deurganckdok in Antwerpen, ook aanleiding geeft tot het ontwikkelen van nieuwe logistieke concepten. Door de samenwerking tussen binnenvaartcontainerterminals en de maritieme terminals in de havens kunnen aan de rederijen globale logistieke oplossingen aangeboden worden, zoals bijvoorbeeld een *terminal haulage*. Het toenemend belang van Europese Distributiecentra (EDC) en het zgn. *postponed manufacturing* bieden nieuwe kansen voor de binnenvaart.

Volgens een recente studie zijn er in Vlaanderen zo'n 400 EDC's die 24.733 mensen voltijds tewerk stellen. Deze

centra creëren € 6,6 miljard aan waarde of 4 procent van het BBP van Vlaanderen. *Postponed manufacturing* bestaat uit order-gestuurde productie-activiteiten zoals eindbewerking, eindassemblage, configuratie of verpakking naar de wens van de klant die, kort voor de distributie, nog worden toegevoegd aan het in lage-loonlanden vervaardigd product. De Vlaamse minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, Kris Peeters, heeft herhaaldelijk verklaard dat *postponed manufacturing*, in combinatie met flexibel geïntegreerd transport, Vlaanderen in de volgende jaren op de wereldkaart moet houden. Promotie Binnenvaart Vlaanderen volgt deze evolutie van nabij, en werkt mee aan oplossingen om de binnenvaart een plaats te geven in de nieuwe logistieke concepten.

Mobiliteitsfonds

Om de dienstverlening te verbeteren, om de rendabiliteit te verhogen, en als bijdrage om de mobiliteitsproblematiek rond Antwerpen op te lossen in het kader van de grote onderhoudswerken op de Ring, heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen de afgelopen jaren een actieve rol gespeeld in het tot stand brengen van een Mobiliteitsfonds (zie vorige Jaarverslagen). Door een verdeling van extrakosten kon de binnenvaart bijdragen tot het realiseren van een 24-uurs-economie in de vrachtafhandeling.

Nu deze regeling in oktober 2005 afgelopen is, dringt onze vereniging erop aan dat de maatregel zou bestendig worden, volgens een marktconforme afrekening. Een evaluatie door Promotie Binnenvaart Vlaanderen wijst uit dat de extrakosten van nachtafhandeling rendementsverhogend werken en betaalbaar blijven, wanneer deze regeling wordt toegepast op ploegen die uitsluitend toegewezen worden aan de binnenvaart. Zo'n maatregel past eveneens in de verdere ontwikkeling van intermodale vormen van goederenvervoer. In de afgelopen acht jaar kende de combinatie binnenvaart/wegtransport een gemiddelde jaarlijkse groei van 29 procent.



Een Europees netwerk

- » **Verbinding Seine-Schelde: binnenvaartproject van de toekomst**
- » **Aandacht voor steun aan intermodaal en gecombineerd vervoer**
- » **Nood aan betrouwbare marktobservatie**

Gelegen in het hart van Europa, op het kruispunt van de grote vervoersassen en in het onmiddellijke achterland van enkele van de grootste zeehavens ter wereld, is het Vlaamse net van waterwegen ingebed in een Europees stelsel van rivieren en kanalen dat zowel de belangrijkste bevolkingscentra als de grootste industriebekkens met elkaar verbindt. De binnenvaart is bij uitstek een grensoverschrijdende transportmodaliteit. Via de koepelorganisatie Inland Navigation Europe (INE), waarvan PBV een stichtend lid is, volgt onze vereniging van dichtbij een hele reeks Europese dossiers. »

In de Europese Unie van 25 lidstaten zijn er tien landen die onderling verbonden zijn door binnenwateren. Diverse andere landen beschikken over een nationaal net van rivieren, kanalen en meren, en kunnen via shortsea shipping ook andere lidstaten bereiken. De 36.000 km bevaarbare waterwegen in Europa vertegenwoordigen maar een tiende van de landwegen en minder dan 20 procent van het spoorwegennet. Toch kunnen alle grote bevolkingscentra en alle industriebekkens worden bereikt langs de binnenwateren.

Daarenboven is de Europese binnenvaart, in tegenstelling tot weg- en spoorverkeer, een sector met een aanzienlijke reservecapaciteit. Hoewel de EU drie keer zoveel bevaarbare

waterwegen heeft als de VS, wordt er in Europa proportioneel toch maar de helft zoveel per binnenschip vervoerd dan aan de andere zijde van de Atlantische Oceaan. De Europese binnenvaart telt zo'n achtduizend ondernemingen, maar 70 procent daarvan zijn gezinsbedrijven met slechts één schip. Met een gemiddelde ouderdom van 35 tot 40 jaar is de Europese vloot in het algemeen verouderd – hoewel de jongste jaren innovatie en nieuwe transportvormen zichtbaar worden.

Versnippering

Naar schatting drie kwart van alle regelgeving over de binnenvaart wordt rechtstreeks of onrechtstreeks vastgelegd



door de Europese Unie. Het NAIADES actieprogramma ter stimulering van de binnenvaart in Europa werd behandeld in een vorig hoofdstuk van dit Jaarverslag. Op de afkondiging van de Richtlijn over *River Information Services* wordt nader ingegaan in het hoofdstuk dat hierop volgt. Binnen dit bestek beperken wij ons tot een summier overzicht van diverse dossiers, waarmee de Europese Commissie onze sector probeert om te vormen tot een competitieve en innovatieve vervoersvorm van de toekomst. Eén van de gemeenschappelijke kenmerken van deze maatregelen is dat hiermee de versnippering door een strikt nationale en regionale aanpak wordt tegengegaan.

Eén van de belangrijkste infrastructuurprojecten van vandaag is het ontwerp en de bouw van een moderne binnen-

vaartverbinding tussen de bekken van Schelde en Seine (zie vorige Jaarverslagen). In het afgelopen jaar heeft onze vereniging dit dossier van nabij opgevolgd. Een grensoverschrijdend Frans-Belgisch coördinatiecomité werd officieel geïnstalleerd. Aan Franse kant werden de studies afgerond en zijn consultatie en inspraak volop aan de gang. In eigen land worden de werken aan de doortocht van Kortrijk en Wervik verdergezet, die de Leie op het Europees gabariet van 1350 ton zullen brengen. Op de A-verladersdag heeft onze vereniging deze plannen voorgesteld aan de klanten van de binnenvaart. Ook werd een terreinbezoek georganiseerd voor de vertegenwoordigers van DG TREN TEN-T, waarop o.a. de criteria voor een 'grensoverschrijdend project' werden verduidelijkt. De benoeming van een EU coördinator is voorzien voor 2006.

Tot de andere dossiers die in 2005 opgevolgd werden, behoren o.a. de Kaderrichtlijn Water (WFD) en de tussentijdse evaluatie van het EC Witboek over het vervoersbeleid in de Unie. Bij deze zgn. mid term review kreeg Inland Navigation Europe (INE) de gelegenheid het standpunt van de binnenvaart toe te lichten tijdens een raadpleging die georganiseerd was door het Brits voorzitterschap. Doel van de herziening is het implementeren en actualiseren van de voorziene maatregelen. Een nieuwe versie van het Witboek wordt voorbereid, waarin zowel nieuwe maatregelen als een sectoraal programma voor de binnenvaart worden voorzien.

In 2005 heeft de EC eveneens een Groen Boek gepubliceerd ter voorbereiding van een actieplan over efficiënt energieverbruik. Transport is één van de beoogde sectoren, waarin verbeterde milieuprestaties, energiebesparende maatregelen en properdere motoren een rol zullen spelen. Naar verwachting worden doelstellingen en acties hieromtrent in 2006 gepubliceerd in een Witboek. In tweede lezing heeft het Europees Parlement alvast de Richtlijn over het zwavelgehalte van maritieme brandstof goedgekeurd. Na goedkeuring door de Raad en publicatie zullen de lidstaten

maatregelen moeten nemen waardoor het zwavelgehalte van brandstoffen in de binnenvaart beneden de 0,2 procent daalt, en zelfs beneden de 0,1 procent vanaf 2010.

Intermodale samenwerking

Onze vereniging volgt van nabij de inspanningen van de EC om het intermodaal vervoer, en in het bijzonder het gecombineerd vervoer weg/waterweg te stimuleren. Dat gebeurt via ons lidmaatschap van Inland Navigation Europe (INE), maar ook via de Unie van Europese Kamers van Koophandel Rijn, Rhône, Donau en Alpen waarin PBV de Belgische Kamers vertegenwoordigt in de Werkgroep Waterwegen. Deze acties zijn gericht op de ontbrekende schakels in het Europees verkeersnet, op de negatieve gevolgen van de vogel- en habitatrichtlijnen voor het bedrijfsleven, en op diverse aspecten van de Europese transportpolitiek.

Afgelopen jaar heeft de Europese Raad het Marco Polo II programma goedgekeurd voor de periode 2007–2013. Dit programma wil een modale verschuiving bevorderen door financiële steun te geven aan vijf soorten van grensoverschrijdende activiteiten. De tussenkomsten van INE-leden waren in het bijzonder gericht op het verlagen van de financiële drempels en het versterken van de mogelijkheden voor KMO's in de binnenvaart.

Met instemming van de EC hebben talrijke landen steunprogramma's ingevoerd om het gecombineerd vervoer te bevorderen. Promotie Binnenvaart Vlaanderen heeft de Vlaamse overheid hierop bij herhaling attent gemaakt, en gewezen op de mogelijkheden die dit biedt voor de binnenvaart in eigen land.

Zo heeft Groot-Brittannië een begroting van £ 1,8 miljoen uitgetrokken om intermodaal vervoer (weg/waterweg en weg/spoorweg) te ontwikkelen. Voor een Waals steunprogramma voor gecombineerd vervoer stemt de EC in met een begroting van € 3 miljoen tussen 2004 en 2006. Steun wordt verleend voor infrastructuur en faciliteiten bij overslag, voor

intermodale los- en laadsystemen, en voor het uitvoeren van haalbaarheidsstudies over modale verschuiving. Het maximumpercentage van de steun bedraagt 30 procent voor investeringen (met een maximum per project van € 250.000) en 50 procent voor studies. Ook in Nederland, Frankrijk en Duitsland heeft de EC ingestemd met steunprogramma's voor kaaimuren, voor het inbouwen van milieuvriendelijke motoren en voor gecombineerd vervoer. In Duitsland gaat het om € 15 miljoen tot eind 2006.

Marktobservatie

Een belangrijk aandachtspunt is het ontwikkelen en verfijnen van instrumenten die inzicht moeten bieden in de markttrends, een behoefte die in 2005 nog werd versterkt door de stijging van de brandstofprijzen. Met € 437,2 en € 446,18 per m³ lag het prijsniveau van de gemiddeld betaalde brandstofprijs in september en oktober 2005 bijna 117 procent boven dat van begin 2004. Ook de waterstanden, de stremmingen en de leegvaart zijn belangrijke economische parameters in de binnenvaart.

Het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB) ontwikkelde een kostenmonitor voor de Belgische binnenvaart. Daarin wordt het kostenaandeel van gasolie geraamd op 11 procent en de kapitaalkost op 18 procent. In de ITB conjunctuurenquête wordt het algemeen vrachtprijsniveau voor de eerste negen maanden *niet aantrekkelijk* genoemd, en voor het laatste kwartaal *aanvaardbaar*. Op basis van boekhoudingen werden ook in Nederland instrumenten voor marktobservatie en capaciteitsraming ontwikkeld.

In samenwerking met de lidstaten, de beroepsorganisaties en de rivierencommissies pleegt de EC overleg over het opzetten van een Europees marktobservatorium. Eind 2005 besprak het Europees Parlement een voorstel van verordening om, met ingang van 1 januari 2007, de kwaliteit van de binnenvaartstatistiek te verbeteren, met name op het vlak van containertransport en goederennomenclatuur.



RIS-Richtlijn afgekondigd

- » **Uitvaardiging RIS-Richtlijn introduceert telematica in de binnenvaart**
- » **RIS biedt mogelijkheden voor koppeling met commerciële diensten aan wal**
- » **Stimuli noodzakelijk om gebruik van RIS aan te moedigen**

De publicatie in 2005 van de zgn. RIS-Richtlijn is niet alleen de bekroning van vele jaren geduldig studiewerk rond telematica in de binnenvaart, maar de nieuwe EU-reglementering zal ook ingrijpend de manier van werken in onze sector veranderen. Niet alleen voor de binnenvaartondernemers of de waterwegbeheerders, maar op termijn evenzeer voor de logistieke dienstverleners aan de wal. Promotie Binnenvaart Vlaanderen is fier op de rol die de vereniging heeft gespeeld in het tot stand komen en doen aanvaarden van de nieuwe Richtlijn. Maar een enquête bij de belangrijkste doelgroep van de Richtlijn, de binnenvaartondernemers aan boord van hun binnenschip, wijst uit dat de Vlaamse overheid nog werk aan de winkel zal hebben om het RIS-gebruik te stimuleren zoals opgelegd in de Richtlijn. »

Telematica bestaat uit een combinatie van informatica- en communicatietechnologie. Door het ontwikkelen, beschikbaar stellen en doen aanvaarden van deze middelen, treedt ook de binnenvaart binnen in het tijd-

perk van de moderne technologie. Door de aard zelf van zijn relatieve isolatie op de waterweg, bleef de binnenvaart daar langer van verstoken dan andere transportvormen. *River Information Services* (RIS) zijn één van deze nieuwe vormen



van telematica. Samen met andere betrokkenen heeft onze vereniging daar de afgelopen jaren veel energie, tijd, expertise en mankracht in geïnvesteerd.

Compris

Terwijl de laatste hand werd gelegd aan de eigenlijke RIS-Richtlijn, was onze vereniging de jongste jaren betrokken bij het Europees R&D-project COMPRIS, het *Consortium Operational Management Platform River Information Services*. Dit samenwerkingsverband van 44 partners uit elf landen was opgedeeld in verscheidene werkpakketten, met PBV als voorzitter van werkpakket 5 rond een zgn. Logistiek Dataplatform (LDP). Daarin werd nader onderzocht welke diensten met toegevoegde waarde vanuit RIS konden ter beschikking gesteld worden van logistieke spelers op de wal. Tot de applicaties die in werkpakket 5 werden ontwikkeld, en die in het vorig Jaarverslag uitvoeriger zijn toegelicht, behoren de elektronische reisplanner BORIS, een module om gestandaardiseerde EDIFACT-berichten met reis- en ladinginformatie op te maken, en een toepassing van *Tracking & Tracing*.

In 2005 werd het COMPRIS-programma volgens planning afgesloten met een reeks zeer succesvolle demonstraties in Gent, Boedapest, Vilkovo, Constanza, Nijmegen, Oberwesel, Wenen en Bratislava. Dat de activiteiten een brede weerklank vonden, blijkt ook hieruit dat voor BORIS 315 paswoorden werden aangevraagd op een website die veertig hits per dag registreerde. Voor de ERINOT-toepassing werden 206 paswoorden toegekend, en ook de LDP-portalsite www.LDPRIS.info mocht sinds juni 2005 zo'n 459 bezoekers per maand registreren.

Afkondiging RIS-Richtlijn

De belangrijkste en meest verrijkende gebeurtenis van het verslagjaar was de publicatie op 30 september van de RIS-Richtlijn 2005/44/EG. Deze trad in werking op 20 oktober. De Richtlijn legt aan de lidstaten op om in de binnenvaart minimale informatiediensten ter beschikking te stellen om het verkeers- en vervoersmanagement te ondersteunen. Deze diensten moeten technisch kunnen gekoppeld worden aan die van andere vervoerswijzen. Het gaat o.a. om berichten aan de schipperij, elektronische scheepsrapportering,



systemen voor tracking & tracing, elektronische navigatiekaarten en daaraan verbonden geografische informatie over de waterweg, enz.

Volgens de RIS-Richtlijn moeten deze diensten beschikbaar zijn op waterwegen van klasse IV of hoger, wat in feite alle grote assen van watergebonden transport in Vlaanderen omvat met inbegrip van de maritieme toegangswegen en de zeehavens. Een strikte kalender is van toepassing voor de implementatie. Tegen 20 oktober 2007 moet de Richtlijn door de lidstaten opgenomen zijn in het nationaal recht. De EC zal technische specificaties publiceren vanaf 20 juni 2006. En uiterlijk 30 maanden na de inwerkingtreding moeten nationale maatregelen getroffen zijn om aan die technische normen te voldoen – in de praktijk tussen eind 2008 en midden 2009.

Van praktisch belang is dat de Richtlijn wel verplichtingen oplegt aan de overheid, maar dat het gebruik van de aangeboden diensten zelf niet wordt opgelegd. De bevoegde overheden moeten wel initiatieven nemen om het gebruik van

RIS aan te moedigen. Promotie Binnenvaart Vlaanderen stelt daarom voor dat de Vlaamse overheid financieel zou tussenkomen in het aanschaffen van hard- en software die met RIS gerelateerd is, voorzieningen voor draadloze internettoegang realiseert, indirecte ondersteuning voorziet door de installatie van een helpdesk, en in het algemeen zou bijdragen tot informatie- en communicatiecampagnes. Tot slot wordt verwezen naar specifieke ondersteuningsprogramma's die al een realiteit zijn in Wallonië, Oostenrijk en Nederland.

Omdat de RIS-Richtlijn voorziet in de mogelijkheid om deze diensten te koppelen aan commerciële activiteiten bij klanten van de binnenvaart en bij transportorganisatoren, voor wie RIS een logistieke meerwaarde kan betekenen, stelt onze vereniging voor dat de informatie- en communicatiecampagnes ook worden uitgebreid tot de logistieke dienstverleners op de wal.

Onbekend maar wel bemind

Op grond van een enquête naar het ICT-gebruik bij binnenvaartondernemers, afgenomen in december 2005, besluit onze vereniging dat er inderdaad alle reden bestaat om de inspanningen op te voeren die de vertrouwde met en het gebruik van RIS kunnen stimuleren. Het succes en de aanvaarding van de RIS-diensten zal afhangen van de mate waarin de binnenvaartondernemers omgaan met ICT en telematicatoepassingen.

Uit de enquête blijkt weliswaar dat er een zeer grote vraag bestaat om over RIS geïnformeerd te worden: 92 procent van wie een PC aan boord heeft, is hiervoor vragende partij. Maar verontrustend is dat een derde van diegenen die een PC aan boord hebben, nog nooit van RIS hebben gehoord. Minder dan de helft van dezelfde groep ervaart RIS als een positieve stap voor de binnenvaart, en slechts een derde meent dat RIS voor hen zelf aanzienlijke voordelen zal opleveren. Een kwart van diegenen die een PC bezitten, is zelfs van mening dat RIS voor hen zelf helemaal geen voordelen zal inhouden.





Krachten bundelen voor recreatie

- » **Overlegplatform waterrecreatie, -sport en -toerisme opgestart**
- » **Werkgroep Recreatie voert promotie in buitenland**
- » **Interreg-project: recreatie-zonder-grenzen**

Al geruime tijd is de binnenvaart in Vlaanderen veel meer dan professioneel goederenvervoer. In deze jachtige tijd vormt de waterkant één van de weinige plekken waar nog rust en verpozing kan gevonden worden. Nieuwe cijfers wijzen uit dat 1 op 324 inwoners tot de actieve watersporters mag gerekend worden. Daarnaast ontdekken een toenemend aantal buitenlanders de mogelijkheden om Vlaanderen te leren kennen van op het water – een trend waarop de promotiecampagnes van Promotie Binnenvaart Vlaanderen inspelen. De vernieuwde belangstelling voor recreatie op en langs het water kwam in 2005 tot uiting in het oprichten door de Vlaamse regering van een *Overlegplatform voor water-recreatie, -sport en -toerisme voor de waterwegen en de kust in Vlaanderen*. »

Sinds vele jaren doet onze vereniging grote inspanningen om de recreatie op de binnenwateren te bevorderen. De waterweg heeft vele functies, en behalve goederenvervoer is er ook de waterbeheersing, de watervoorziening, de natuurontwikkeling, en ook de recreatie. Voor dat laatste werkt Promotie Binnenvaart Vlaanderen samen met de Vlaamse regering en de waterwegbeheerders, maar ook met toeristische diensten, lokale en provinciale besturen, en ook de zeer talrijke verenigingen voor sport, recreatie en toerisme.

Economisch belang

Het belang van waterrecreatie, watersport en watertoeerisme mag geenszins onderschat worden. Een recente studie over watersport economie in België is ter zake verhelderend. Ze heeft betrekking op cijfergegevens van 2003, en werd uitgevoerd door Vlerick Leuven Gent Management School in opdracht van Nautibel, een belangenvereniging voor watersportbedrijven in België, en de Belgian Boat Show/Flanders Expo.

Het aantal aanmeerplaatsen aan aangepaste steigers in jachthavens wordt in deze studie geraamd op achtduizend. Afhankelijk van de berekeningswijze zouden er in België tussen 18.000 en 74.500 jachten ingeschreven zijn. Op basis van de nieuwe inschrijvingen bestaat drie kwart van de totale markt uit motorjachten. De studie berekende ook nieuwe cijfers van het aantal actieve watersporters, becijferd op 1 per 324 inwoners. De omzet van alle watersportbedrijven belooft € 102,5 miljoen, maar de totale impact van productie en toerisme wordt geraamd op € 877 miljoen. De sector stelt drieduizend mensen tewerk. De bestedingen van de betrokken consumenten belopen € 30 miljoen per jaar.

Er zijn in België een 15-tal bouwers van jachten en boten, waarvan enkele van wereldniveau. Ook het verenigingsleven is erg bloeiend, hoewel sterk versnipperd. De studie telde 744 verenigingen met in totaal 73.952 leden en een gezamenlijke omzet van € 14,3 miljoen. Hoe sterk de groei ook is in de recreatieve binnenvaart, het is toch van belang het perspectief te behouden. Zo zijn er in Nederland 225.000 motorboten en 120.000 zeiljachten ingeschreven. In Duitsland heeft 1 op 184 inwoners een boot of een ander pleziervaartuig, in Frankrijk is dat 1 op 66,5, in Nederland 1 op 41 en in Finland zelfs 1 op 7.

Promotie

Als onderdeel van een actief promotiebeleid is in onze vereniging een *Werkgroep Recreatie* actief. Afgelopen jaar werd dit forum uitgebreid met nieuwe leden: het Nederlandstalig Kanoverbond (NKV), de Belgian Boat Show (BBS), en de Belgische Beroepsvereniging voor de Passagiersvaart (BBP). Daarnaast wordt intensief samengewerkt met o.a. het Verbond van Vlaamse Watersportverenigingen Recrea (VWV-Recra), de Landelijke Bond voor Watersportbeoefening (LBWB) en de Vlaamse Pleziervaart Federatie (VPF).

Deelname aan vak- en publieksbeurzen is één van de voorrechte kanalen om ons doelpubliek op het gebied van

recreatievaart te bereiken. De interesse is telkens bijzonder groot, in het bijzonder met betrekking tot zeer praktische vragen: de bedieningstijden van sluisen, de bereikbaarheid van de Vlaamse kunststeden via de binnenwateren, of de vraag naar marifoonfrequenties aan de kunstwerken. Promotie Binnenvaart Vlaanderen bevestigde ook in 2005 zijn aanwezigheid op *Boot* in Düsseldorf, en op de *Belgian Boat Show* (BBS) in Gent. Daarnaast was onze vereniging aanwezig op de succesrijke tweedehandsbeurs *Cap°Okaz* in oktober 2005 in Nieuwpoort.

Bij de publicaties die op deze beurzen worden verspreid moeten vermeld worden: de volledig geüpdate *Toeristische Vaargids voor het land van Maas en Schelde*, een marifoonbrochure met de geldende radiofrequenties, en een nieuwe viertalige brochure *Ontdek een verrassend ánder Vlaanderen*. De zeer gevraagde *Vaargids* is een toeristisch referentiewerk van 206 pagina's, tot stand gekomen in nauw overleg met de partners van het Europees Interreg-3 project *Beleef het Water*, waarop in vroegere Jaarverslagen werd ingegaan. Promotie Binnenvaart Vlaanderen verleende ook zijn medewerking aan het ontwikkelen van een vaarkaart voor België, met inbegrip van recreatieve informatie, opgesteld door het Nationaal Geografisch Instituut (NGI). Om de promotionele acties naar toervaarders ook in de toekomst te ondersteunen, zorgde Promotie Binnenvaart Vlaanderen in 2005 voor incentives bij diverse watersportverenigingen – teneinde hen aan te zetten tot medewerking aan een follow-up studie over het economisch gedrag van toervaarders.

Overlegplatform

De belangrijkste ontwikkeling van 2005 op het gebied van recreatieve ontwikkeling van de binnenvaart, was zonder twijfel de oprichting door de Vlaamse regering van het *Overlegplatform voor waterrecreatie, -sport en -toerisme voor waterwegen en kust in Vlaanderen*. Dat gebeurde op 22 juli, op voorstel van Vlaams minister van Cultuur, Jeugd, Sport en Brussel; Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands

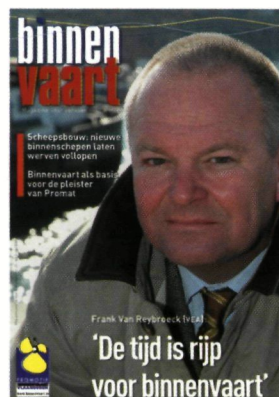
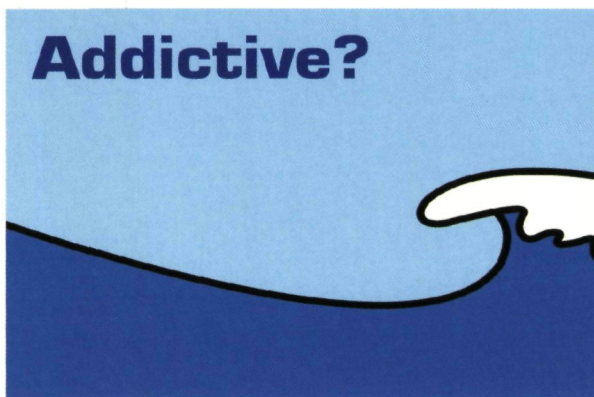
Beleid, Media en Toerisme; en Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur.

Het Overlegplatform geeft uitvoering aan het twaalfpuntenprogramma van het Beleidsplan Waterrecreatie en -Toerisme, waarover in het Jaarverslag 2004 werd gerapporteerd. Doelstellingen zijn het uitwisselen van kennis en het verzorgen van netwerking, het maken van afspraken over lokale en algemene maatregelen, en het bijdragen tot het tot stand komen van een draagvlak voor divers recreatief-sportief-toeristisch gebruik. Daartoe zal het Overlegplatform dienen als overleg- en informatieorgaan, zal het

initiatiefrecht hebben in de beleidsontwikkeling, en wordt het gevraagd vroegtijdig potentiële conflicten te detecteren en te signaleren.

Het Overlegplatform brengt, in de ruimst mogelijke zin, alle betrokkenen van watersport, waterrecreatie en watertoe-risme samen. Promotie Binnenvaart Vlaanderen neemt het permanent secretariaat van dit Overlegplatform waar, en is tevens op alle niveaus van de werking vertegenwoordigd: zowel in de algemene vergadering als in het kernteam en de twee subteams – één voor de kustjachthavens en één voor de binnenvaartwegen.





Communicatie rond imago, perceptie en gedrag

- » **Binnenvaart is een sterk merk geworden**
- » **Steeds meer vraag naar elektronische communicatie**
- » **Aanspreekpunt voor de media**

Informatie en communicatie raken de kern van onze opdracht bij Promotie Binnenvaart Vlaanderen. Het bekendmaken van de troeven van de binnenvaart en het overtuigen van verladers en transportorganisatoren om de geboden kansen te benutten als bijdrage om de mobiliteitsproblemen te beperken, is een permanente opgave. In deze opdracht is onze vereniging het afgelopen decennium zeer efficiënt geweest – te oordelen naar de groeiende trafiekcijfers, de effectieve modale verschuiving en de wijziging van het imago van onze sector in de publieke opinie. Toch is communicatie meer dan een opsomming van activiteiten, initiatieven en events. Als non-profit organisatie positioneren wij een uniek product in een groeiende markt en wij slagen erin om van de binnenvaart een sterk merk te maken. Meer dan aan public relations doen wij aan public affairs. Gedragswijziging – dat blijft het uiteindelijk doel van onze communicatie-inspanningen. »

Het wijzigen van imago, perceptie en uiteindelijk van gedragingen is een werk van lange adem. De resultaten van communicatie moeten dan ook op een langere termijn beoordeeld worden. In het midden van de jaren 1990 werd de binnenvaart nog algemeen gezien als een enigszins aftandse transportsector – zeker in vergelijking

met de blitse glitter van altijd sneller lijkende bolides op de weg. Het heette dat de binnenvaart zijn beste tijd achter de rug had; dat de glorieperiode van het kanaltijdperk al honderd jaar achter ons lag; dat bulkvervoer van steenkool en erts tot verdwijnen gedoemd was met het uitdoven van de hoogovens. De schepen waren verouderd; de bedrijfs-

structuur was achterhaald; en de perceptie van staken en klagen versterkte de overtuiging dat dit niet een *winning* team was.

Vandaag is een schip weer hip, de trafiekcijfers stijgen, en verladers en transportorganisatoren zien in de binnenvaart een middel om de logistieke *bottlenecks* op overvolle wegen te vermijden. Er wordt opnieuw geïnvesteerd en nieuwe transportstromen zoals containervervoer zijn buitengewoon succesrijk.

Is het overdreven om de veranderingen in perceptie, imago en zelfs in gedragingen mede toe te schrijven aan de sterke product-positionering – noem het maar *branding* of merk-opbouw – waar onze vereniging en anderen de afgelopen jaren zo sterk voor gewerkt hebben? Onze promotie-activiteit gaat verder dan eenmalige, tijdelijke, uitdovende one shots. Merkopbouw gebeurt niet door het uitdelen van kortingbonnen, maar door het verwerven van geloofwaardigheid, sérieux, en door het overtuigen van de voordelen die anderen hebben met het gebruik van onze transportsector. In die zin doet Promotie Binnenvaart Vlaanderen meer aan *corporate image* dan aan *public relations*.

Website

Bij Promotie Binnenvaart Vlaanderen wordt elektronische communicatie voortdurend belangrijker. Onze zeer uitgebreide website www.binnenvaart.be is nu toegankelijk in het Nederlands en het Engels, en werd zowel naar inhoud als naar vorm vernieuwd en geüpdatet. In alle opzichten is het een portaalsite, die doorverwijst naar andere, gespecialiseerde websites en die druk bezocht wordt.

In 2005 werd de PBV-website meer dan drie miljoen keer aangeklikt door een webbrowser, en er werden 1.064.645 webpagina's opgevraagd of maar liefst 2.916 per dag. Elke dag van het jaar verwelkomt onze website 349 unieke bezoekers, wat erg veel is voor een niet-commerciële site op het internet in Vlaanderen. Tot de meest populaire down-

loads behoren de waterwegenkaarten en de classificatie van waterwegen. Ook bladzijden over intermodale vervoersvormen en over reglementering zijn zeer gegeerd – wat de overtuiging versterkt dat de PBV-website wordt bezocht voor erg praktische toepassingen. Ruim een derde van de bezoekers zijn in België geregistreerd, een kwart heeft een .com-adres. Nederland levert 14,5 procent van de bezoekers.

Het succes van de elektronische communicatie blijkt ook uit het registreren van gegevens in de Schependatabank. Dat is een onderdeel van de website waar binnenvaartondernemers gratis gegevens (en een foto) van hun schip kunnen plaatsen, met eventueel een hyperlink naar hun eigen website. Eind vorig jaar waren hiervoor 162 paswoorden aangevraagd, tegenover 111 in 2004. Ook de binnenvaartcommunity op de website blijft interesse oproepen. Eind 2005 waren hiervoor 263 paswoorden toegekend, tegenover 190 in 2004 en 100 in 2003.

Klassieke media

Ten behoeve van professionals en een ruimere kring van geïnteresseerden, publiceert onze vereniging *BinnenVaart*, een magazine met veelzijdige informatie, reportages en interviews. Onze communicatiedienst verspreidt ook een verscheidenheid aan brochures, leaflets, kaarten (van de vaarwegen en met de locatie van binnenvaartcontainerterminals) of andere publicaties. Afgelopen jaar werd opnieuw een brochure gedrukt, waarin de 80-20 regeling voor publiek-private partnerships rond het kaaimurenprogramma wordt uitgelegd. Naar aanleiding van de opening van het Deurganckdok liet onze vereniging een *havenkaart* drukken, waarin de rol van de binnenvaart in de afvoer naar het hinterland werd belicht. Deze havenkaart kwam terecht bij 140.000 gezinnen in Antwerpen.

Sinds meer dan een decennium heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen intensieve contacten opgebouwd met de geschreven en de elektronische media. Niet alleen on-

dersteunen die contacten het imago van de binnenvaart en de opbouw van een eigen *merk* – maar ze creëren ook het draagvlak en de maatschappelijke steun die nodig zijn om het binnenvaartbeleid van de Vlaamse regering te doen aanvaarden. Deze acties worden aangevuld met gerichte reclame in gespecialiseerde media, belangenverenigingen en beroepsorganisaties.

Onze contacten met de pers zijn veelzijdig. Op geregelde tijdstippen publiceert onze vereniging trafiek updates, die de voordelen van de binnenvaart in het licht stellen. Daarnaast verschijnen geregeld persberichten, en worden persbijeenkomsten georganiseerd – vorig jaar in het bijzonder rond de mogelijkheden voor verbeterde afvoer naar het hinterland, naar aanleiding van de opening van het Deurganckdok; alsook bij het ondertekenen van een convenant tussen het BFTB (Belgische Federatie van Transportorganisatoren in de Binnenvaart) en de VEA (Vereniging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen). Ook de publicatie van het Jaarverslag is telkens weer een gelegenheid om de banden met de pers aan te halen. Er worden ook artikels over de binnenvaart aangeleverd aan gespecialiseerde bladen.

Een bijzondere vermelding verdient de dienstverlening aan journalisten. Zo worden foto's in hoge resolutie ter beschikking gesteld in een fotodatabank, afgelopen jaar omgezet op een nieuwe DVD over de binnenvaart. Ook is onze vereniging een vast en gewaardeerd aanspreekpunt, als er moet bemiddeld worden om journalisten in contact te brengen met binnenvaartondernemers op het water. Een van de markantste initiatieven in dat verband was in 2005 de medewerking aan het programma *Avondpost* van Radio 2, Omroep West-Vlaanderen. Voor dit programma van veertig uur zendtijd, dat in het teken stond van rivier-toerisme, bemiddelde Promotie Binnenvaart Vlaanderen tussen de radiomakers en acht booteigenaars met thuisbasis Nieuwpoort.

Instroom

Dienstverlening, klantenbinding, merkopbouw en het versterken van een corporate image zijn ook de redenen waarom Promotie Binnenvaart Vlaanderen deelneemt aan vak- en publieksbeurzen. Deze trekken altijd veel bezoekers, en wijzen telkens opnieuw op de levendige belangstelling voor onze sector. In Antwerpen neemt onze vereniging deel aan de verladersbeurs *Transport & Logistics*, en vormen wij een vast aanspreekpunt voor binnenvaartondernemers op de *Open Scheepvaartdagen*, een toeleveranciersbeurs. In de sector van de recreatieve vaart staat onze vereniging in *Boot* in Düsseldorf en neemt zij deel aan de jaarlijkse *Belgian Boat Show in Gent*. De zgn A-Verladersdag, vorig jaar gehouden in Kortrijk, is een professioneel en vriendschappelijk treffen met de klanten van de binnenvaart, waarop in 2005 het belangrijke Seine-Nord project werd voorgesteld.

De communicatie van Promotie Binnenvaart Vlaanderen beoogt ook de instroom van jongeren te bevorderen. Op lange termijn kan de binnenvaart alleen duurzaam overleven, als de belangstelling voor maritieme en watergebonden beroepen opnieuw toeneemt. Goede informatie is daarvoor de eerste voorwaarde.

Zo neemt Promotie Binnenvaart Vlaanderen deel aan de imagocampagne *Are You Waterproof?*, met in 2005 een bijzondere focus op het event *Oostende voor Anker*. Onze vereniging werkt nauw samen met de nieuw benoemde sectorconsulent voor de binnenvaart, die starters wil begeleiden, en met de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding (VDAB) bij het organiseren van de verkorte opleiding tot binnenvaartmatroos voor volwassenen. Beide initiatieven zijn afgestemd met Cenflumarin in Zwijndrecht. Er werden ook 500 lessenpakketten rond de binnenvaart verspreid in lagere scholen. Tot slot bemiddelt onze vereniging ook bij het organiseren van stages aan boord van binnenschepen, en organiseerden wij boottochten voor 400 studenten expeditie.





Shortsea shipping: recordcijfers

- » **113 miljoen ton SSS-trafiek in Vlaamse zeehavens**
- » **ESN-netwerk uitgebreid tot 20 EU-lidstaten**
- » **Douanestop op kade 105 in Antwerpen blijkt knelpunt**

Shortsea shipping is in Vlaanderen een succesverhaal, waarvan de stijgende trend in het afgelopen jaar nog doorzette. Het is ook een transportmodaliteit die steeds meer aanslaat bij verladers, en die nadrukkelijk gesteund wordt door de Europese Commissie. In combinatie met de binnenvaart kan Shortsea Shipping aanzienlijk bijdragen om de mobiliteitscrisis op onze wegen te verlichten. De PBV-zusterorganisatie Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen werkt nauw samen binnen het Europees ESN-netwerk, dat afgelopen jaar met nog vier extra leden werd uitgebreid. Op de agenda staan een reeks knelpunten, waarvan in Vlaanderen benevens enkele infrastructuurle flessenhalzen vooral de zgn. douanestop op kade 105 in Antwerpen dringend om een oplossing vraagt. »

De trafiekcijfers van Shortsea Shipping hebben in 2005 nieuwe records gevestigd. Nooit eerder werden zoveel goederen via deze transportmodaliteit in ons land overgeslagen. Onder Shortsea Shipping wordt het vervoer te water begrepen van zowel passagiers als van goederen, over een traject dat gedeeltelijk op zee ligt en waarbij de oceaan niet wordt gekruist. In het bijzonder gaat het om de

vaart langs de Europese kusten, met inbegrip van de Noordzee, de Middellandse Zee, de Zwarte Zee en de Oostzee.

Helpt van alle haventrafiek

Op een continent dat aan drie zijden door zeeën omringd is en dat doorsneden wordt door rivieren en kanalen, kan het belang van Shortsea Shipping niet overschat worden.



Alle dichtbevolkte regio's en alle grote industriebekkens van Europa kunnen via shortsea shipping bereikt worden, al dan niet in combinatie met de binnenvaart. Het behoort tot de kerntaken van Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen om verladers in bv. Kortrijk, de Kempen of Mechelen ervan te overtuigen dat het aantrekkelijk en economisch interessant is om goederen via binnenvaart en kustvaart te verschepen naar bestemmingen als bv. Göteborg, Bordeaux of Lissabon.

Afgelopen jaar werden in Vlaanderen 113.124.916 ton goederen aan- of afgevoerd per shortsea shipping, dat is een toename met 5,3 procent tegenover 2004 en bijna 28 procent tegenover 1999. Het totaal vrachtvolume van shortsea shipping belooft daarmee 50,4 procent van alle tonnage in de vier Vlaamse zeehavens. Zes jaar geleden was dat laatste percentage nog maar 47,8 procent. De belangrijkste haven voor shortsea shipping is Antwerpen, waar bijna twee derde van alle SSS-traffic van Vlaanderen wordt gegenereerd.

Het relatief belang van shortsea shipping verschilt van haven tot haven. In Oostende bestaat nagenoeg alle haventrafiek uit shortsea shipping; in Antwerpen is dat 43,9 procent; in Zeebrugge is shortsea shipping goed voor 74,6 procent van alle haventrafiek; in Gent vertegenwoordigt shortsea shipping 42,5 procent.

Op de grote kanalen en rivieren werd afgelopen jaar een stabilisering van de shortsea shipping genoteerd. Uitgedrukt in tonnage shortsea vracht, is het Zeekanaal naar Brussel twee keer zo belangrijk als het Albertkanaal. Enkele structurele ontwikkelingen belemmeren veralgemeende groei, met name het wegvallen van ertstrafieken naar Luik wegens het doven van hoogovens, en de beperkte doorvaarthoogte op delen van het Albertkanaal. Op het Albertkanaal werden in 2005 zo'n 314 kustvaarders geteld, op het Zeekanaal waren het 346 geladen zeeschepen.

Europees netwerk

Het promotiebureau voor shortsea shipping in Vlaanderen beoogt zoveel mogelijk initiatieven gezamenlijk uit te voeren met gelijkaardige instanties in het buitenland – een evidentie bij het bevorderen van een dergelijke grensoverschrijdende vervoersmodaliteit. Onze vereniging behoort tot de stichtende leden van het European Shortsea Network (ESN), een internationaal samenwerkingsverband van nu al twintig SSS-promotiebureaus. Afgelopen jaar sloten zich vier nieuwe bureaus aan bij dit netwerk; ze vertegenwoordigen Bulgarije, Kroatië, Turkije en Malta. Om de nieuwe lidstaten te helpen bij het opstarten van hun activiteit, hebben de andere ESN-leden met de steun van de EC een *tutoring* programma gelanceerd dat loopt tot juni 2006.

Met bedrijfsbezoeken en interviews van logistieke managers van internationale ondernemingen in Europa, hebben vertegenwoordigers van ESN afgelopen jaar geprobeerd nader inzicht te verwerven in het beslissingsproces rond Europese goederenstromen. Doel was te achterhalen waarom grote multinationals deze of gene keuze maken op het gebied van hun transportvormen.

Ook met reders worden contacten uitgebouwd. Deze gesprekken bevestigen de overtuiging dat o.a. op de Baltische zeevaartverbindingen nog voortdurend geïnvesteerd wordt in schepen, en dat de frequentie van bestaande verbindingen wordt opgetrokken. Het is een vaststelling die sommige kritische bedenkingen over SSS tegenspreekt. De volgens sommigen beperkte weerslag van de *Maut* op het wegverkeer in Duitsland, de goedkopere brandstof in het wegvervoer vanuit Oost-Europa, en in het algemeen de open grenzen in Europa zouden volgens deze critici op termijn shortsea shipping minder aantrekkelijk maken. De voortdurende investeringen van reders en de blijvende trafiekgroei van shortsea shipping, spreken alvast deze kritiek tegen.

Het European Shortsea Network is een vast aanspreekpunt voor de Europese instanties. Afgelopen jaar werd o.a. een presentatie van de sector gegeven voor het Transportcomité van het Europees Parlement. Ook is er geregeld overleg over de knelpunten voor de verdere groei van shortsea shipping – hoewel ESN van mening is dat de huidige lijst van veertig *bottlenecks* wellicht mag ingeperkt worden. Tot de prioritaire knelpunten in Vlaanderen behoort nog altijd de door de Belgische douane opgelegde stop van kustvaarders bij kade 105 in Antwerpen – een *formaliteit* die absoluut niets te zien heeft met de aard van de lading op SSS-schepen. De kwestie van de douanestop op kade 105, kwam ook naar voren in een studie die afgelopen jaar werd beëindigd rond problemen over zeerivier vervoer. Het dossier van kade 105 is bij de Belgische douane al geruime tijd aanhangig.

Bekendheid

In vergelijking met nauwelijks enkele jaren geleden is niet alleen shortsea shipping een begrip en een beleidsthema geworden, maar ook het promotiebureau voor shortsea shipping in Vlaanderen heeft een reputatie als gevestigde referentiewaarde weten op te bouwen. Talrijke initiatieven hebben ook afgelopen jaar bijgedragen om die bekendheid te versterken.

Bijzonder gewaardeerd worden de landenspecials van Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen, omwille van hun praktische informatie die gericht is op de concrete noden en vragen van verladers. Afgelopen jaar werd een *special* verspreid over shortsea trafieken naar het Verenigd Koninkrijk en Ierland. Vier keer per jaar verschijnt er een SSS-Nieuwsbrief, met o.a. aandacht voor nieuwe of groeiende trafieken – praktijkvoorbeelden en getuigenissen van *best practices*: het vervoer van bakstenen via het Albertkanaal naar Groot-Brittannië, invoer van staalproducten uit Turkije, roro-trafiek met Denemarken, het verzenden van roofing materiaal naar Scandinavië, coldbox 3000 t naar Noorwegen, wasmachines naar Groot-Brittannië, sport- en vrijetijdsmateriaal naar Rusland, enz.

Te oordelen naar vragen die het promotiebureau voor shortsea shipping ontvangt, lijkt ook de interesse vanwege een deel van de wegvervoerders toe te nemen. Als gevolg van de verplichte rusttijden voor wegvervoerders, de hoge tolgeden op sommige snelwegen, de fileproblemen op de wegen, en wellicht ook als gevolg van de jarenlange pogingen om een beter begrip op te bouwen, lijkt er een gedragswijziging in de maak die gecombineerde vormen van vervoer kan bevorderen. Een gemeenschappelijk probleem met het wegvervoer is het transport van lege containers en een optimalisering van de containercapaciteit. Op vraag van de minister van Openbare Werken wordt een oplossing voor de leegvaart gezocht in een werkgroep, waar ook onze verenging input heeft gegeven.

Een belangrijk communicatiemiddel van onze vereniging blijft de geregeld geüpdate website www.shortsea.be. Ook hier overweegt de praktische en direct bruikbare informatie, met o.a. steekkaarten over paletvervoer en containers, of algemene, door de Vlaamse Havencommissie aangeleverde informatie over de vier Vlaamse zeehavens. De SSS-website werd afgelopen jaar bezocht door 24.653 unieke bezoekers, tegenover 18.796 in 2004 en 11.322 in 2003.

Balans

Activa	31/12/2005	31/12/2004
Vaste activa	62.064,49	97.388,08
I./II. Oprichting & Immateriele. VA	-	-
Oprichtingskosten	-	-
Afschrijvingen	-	-
III. Materiële vaste activa	53.261,56	89.347,54
A. Terreinen en gebouwen	-	-
Afschrijvingen	-	-
B. Inrichting en machines	101.731,43	92.980,37
Afschrijvingen	-86.204,67	-67.899,31
C. Meubilair en rollend mat.	75.801,07	73.154,37
Afschrijvingen	-71.683,93	-57.696,84
D. Overige materiële VA	123.781,10	123.781,10
Afschrijvingen	-90.163,44	-74.972,15
IV. Financiële vaste activa	8.802,93	8.040,54
C. Andere Financiële Vaste Activa	8.802,93	8.040,54
V. Vorderingen op meer dan 1jaar	-	-
Plottende activa	879.476,57	908.072,42
VI. Voorraden en bestellingen in uitvoering	-	-
A. Voorraden	-	-
B. Bestellingen in uitvoering	-	-
VII. Vorderingen op één jaar	258.374,04	257.697,88
A. Handelsvorderingen	28.076,87	1.224,52
Klanten	28.076,87	1.224,52
Vooruitbetalingen	-	-
B. Andere vorderingen	230.297,17	256.473,36
Andere vorderingen	197.684,90	205.066,90
rc BTW	32.612,27	51.406,46
Activa (vervolg)	31/12/2005	31/12/2004
VIII. Geldbeleggingen	-	-
IX. Liquide Middelen	616.281,80	621.085,88
Banken	614.500,70	619.794,88
Kas	1.781,10	1.291,00
Transferten	-	-
X. Overlopende Rekeningen	4.820,73	29.288,66
Totaal Activa	941.541,06	1.005.460,50

Passiva	31/12/2005	31/12/2004
Eigen vermogen	111.466,03	112.240,10
I. Kapitaal	-	-
100 Kapitaal	-	-
IV. Reserves	-	-
133 Beschikbare reserves	-	-
V. Overgedragen Resultaat	111.466,03	112.240,10
140 Overgedragen resultaten	112.240,10	141.570,12
145 Resultaat Boekjaar	-774,07	-29.330,02
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	367.919,80	431.065,17
VIII. Schulden op meer dan 1 jaar	-	-
A. Financiële schulden	-	-
IX. Schulden op 1 jaar	367.919,80	431.065,17
B. Financiële schulden	-	-
C. Handelsschulden	301.141,98	358.334,03
440 Leveranciers	107.305,96	168.209,11
444 Te ontvangen Fakturen	193.836,02	190.124,92
E. Schulden Belastingen - Soc. Lasten	66.777,82	72.731,14
450/3 Te betalen belastingen	-	-
454/9 Bezoldigingen en sociale lasten	66.777,82	72.731,14
F. Overige Schulden	-	-
X. Overlopende Rekening	-	-
Totaal Passiva	941.541,06	1.005.460,50

Resultatenrekening	31/12/2005	31/12/2004
I. Bedrijfsopbrengsten	1.585.777,45	1.539.876,65
A. Opbrengsten	1.585.777,45	1.539.876,65
7000 Omzet verkopen	81.301,23	24.041,86
7400 Andere inkomsten	1.504.476,22	1.515.834,79
7410 Nog te factureren	-	-
II. Bedrijfskosten	1.595.440,77	1.585.642,51
A. Aankopen	579.781,52	638.803,38
6000 Aankopen projecten	-	-
6090 Voorraadwijziging	-	-
B. Diensten en Kosten	266.884,35	277.207,44
6100 Kosten Gebouwen	77.113,91	75.507,75
6110 Produktiekosten	5.763,84	2.473,50
6130 Administratiekosten	62.746,41	60.924,37
6140 Commerciele kosten	15.519,26	27.120,56
6150 Bedrijfswagens	38.429,43	34.061,99
6160 Andere diensten	17.978,28	30.889,21
6170 Bezoldigingen presentiegelden	49.333,22	46.230,06
C. Bezoldigingen en Soc. Lasten	693.752,81	621.402,55
6200 Bezoldigingen	502.132,65	439.345,59
6210 Patronale Bijdragen	191.620,16	182.056,96
D. Afschrijvingen	47.483,74	45.864,28
6300 Afschrijvingen	47.483,74	45.864,28
E. Waardeverminderingen	-	-
F. Voorzieningen	-	-
6350 Voorzieningen personeel	-	-
G. Andere bedrijfskosten	7.538,35	2.364,86
6400 Bedrijfstaksen	7.538,35	2.364,86
III. Bedrijfsresultaat	-9.663,32	-45.765,86
IV. Financiële opbrengsten	9.338,30	17.462,88
V. Financiële kosten	449,05	1.027,04
VI. Exploitatie -resultaat	-774,07	-29.330,02
VII. Uitzonderlijke opbrengsten -	-	-
VIII. Uitzonderlijke kosten	-	-
Resultaat voor belastingen	-774,07	-29.330,02
IX. Belastingen op het resultaat -	-	-
XI. Resultaat boekjaar	-774,07	-29.330,02

Leden Promotie Binnenvaart Vlaanderen vzw

ACV Transport en Communicatie

Entrepotplaats 12/14, 2000 Antwerpen

AG Haven Oostende

Slijkensesteenweg 2, 8400 Oostende

Agoria vzw

Diamantbuilding - Reyerslaan 80, 1030 Brussel

Algemeen Aktiecomité der Belgische

Binnenvaartorganisaties

Donkseinde 14, 2930 Brasschaat

Belgische Beroepsorganisatie Passagiersvaart vzw

Havengeul 17, 8620 Nieuwpoort

Belgische Federatie van Transportorganisatoren in Binnenvaart

Ankerrui 20 bus 13, 2000 Antwerpen

Belgische Transportarbeidersbond

Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen

C.B.O.

Vosseschijnstraat 59 - haven 182, 2030 Antwerpen

Cenflumarin

Scheldedijk 20, 2070 Zwijndrecht

nv De Scheepvaart

Havenstraat 44, 3500 Hasselt

Ethias bank nv

Mechelse Steenweg 66, 2018 Antwerpen

General Bulk cv

Verbindingsdok OK 13/19, 2000 Antwerpen

Havenbedrijf Gent GAB

John Kennedylaan 32, 9042 Gent

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

Havenhuis - Entrepotplaats 1, 2000 Antwerpen

Imporgrasa vzw

Kanaaldijk 25, 2900 Schoten

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

Bischoppenhoflaan 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

Kouwersbebergdreef 9, 2970 Schilde

Vereniging Belgische Reders Rijn-en Binnenvaart vzw

Lathyrusplein 12, 2900 Schoten

Vlaamse Gewest c.o. Administratie

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 Drongen

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

Raad van bestuur PBV vzw

effectief lid

Mandaten Vlaams Gewest

Martens Filip, voorzitter
Strubbe Jan
Clinckers Leo, penningmeester
Evenepoel Marleen
Laurent Johan
Tielens Jaak, ondervoorzitter
Portugaels Erik
Van Gelder Jenny
Van Hecke Dominique

Mandaten private sectoren

Binnenvaartrederijen:

Van Ballaer Louis

Binnenvaart particulieren

Parmentier Octaaf
Van hoyweghen Louis
Bauwens Amand, ondervoorzitter
Lahaye Patrick

Bevrachters en toeleveringsbedrijven

Verschaeren Guy

Vlaamse Havenvereniging

Van Hecken Kristel

Watersportverenigingen

Voet Jos

Gewestelijke rekeningtoezichter-controleurs

Bausmans Piet
Verdonck Marcel

Secretaris

Descamps Antoine

plaatsvervangend lid

Balduck Jan, W&Z
De Bisschop Louis
Van den Eede Eric
Stevens Francis
Van Beneden Els
Danckaerts Chris
Vandeurzen Willy

'T Kindt Els

Hufkens Jules

Parmentier Marc
Poppe Louis
Bauwens Paul
Van Lancker Christian

Van Hoorde Bart

Van Severen Paul

Denayer Paul

effectief lid

Waarnemers

Vlaamse Gewest

Vautmans Valère

Van Cappelen Geert

Federale Overheid

Verschueren Herman

Vlaamse Havens

Bruyninckx Eddy

Van Craeyvelt Eugeen

Coens Joachim

Gerard Paul

Werkgroep voorzitters

Hoet Ilse, Shortsea shipping

Cosijn Jan, Marktprospectie

SERV sectorcommissie goederenvervoer

Werkgevers

Van Wauwe Erna

De Wilde Ranell

Werknemers

Kerkhofs Joris

Opdelocht Roger

Goederen

Dries Marcel

Binnenvaartcontaineroperatoren

Gisèle Buelens

plaatsvervangend lid

Verhaert Patrick

Verslype Kate

Van Cauwenberghe Patrick

Allaert Jan

Contact

Promotie Binnenvaart Vlaanderen vzw

Hoofdzetel Hasselt

Armand Herzstraat 23

3500 Hasselt

Tel. +32 (0)11 23 06 06

Fax +32 (0)11 23 06 09

e-mail: pvb@binnenvaart.be

www.binnenvaart.be

Kantoor Antwerpen

Verbindingsdok Oostkaai 13 B10

B-2000 Antwerpen

Tel. +32 (0)3 20 20 515

Fax +32 (0)3 20 20 524

e-mail: pvb@binnenvaart.be

www.binnenvaart.be

Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen

Verbindingsdok Oostkaai 13 B10

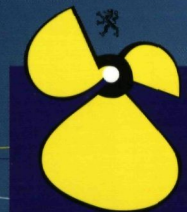
B-2000 Antwerpen

Tel. +32 (0)3 20 20 520

Fax +32 (0)3 20 20 524

e-mail: shortsea@shortsea.be

www.shortsea.be



PROMOTIE
BINNENVAART
VLAANDEREN

www.binnenvaart.be