

## Promotie Binnenvaart Vlaanderen Jaarverslag 2001



# Maakt het verschil

## INHOUD

Voorwoord	2-3
Structurele groei versterkt marktaandeel binnenvaart	4-8
Een beleid dat vracht oriënteert naar de waterweg	9-15
Binnenvaart: de weg van de toekomst	16-19
Binnenvaart op de Europese agenda	20-23
Telematica naar draadloze verbinding?	24-26
Opleiding als troef voor toekomstige kwaliteit	27-28
Binnenvaart: een troef voor recreatie	29-30
Communicatie: de band met klant en burger	31-32
Shortsea Shipping: your navigator from highway to seaway	33-35
Financieel Overzicht	36-38
Ledenlijst	39
Raad van Beheer	40

# Voorwoord

Een binnenschip vaart traag maar gestaag, van de ene sluis naar de andere. Meedeinend op de golven van onthaasting, vestigen binnenschepen geen snelheidsrecords - maar zij komen wel op de verwachte tijd ter bestemming. Zo is het ook met de binnenvaart als geheel. Aanvankelijk een transportmodus die geassocieerd werd met de opkomst van het industrieel tijdperk, duurde het erg lang vooraleer de bocht werd genomen naar een moderne vervoersvorm die aangepast is aan de noden van deze tijd. Maar nu de zwenking is gemaakt, zit de binnenvaart op koers - en het zal moeilijk zijn deze vaart nog af te remmen.

2001 was het jaar waarin de groeivertraging in de westerse wereld zichtbaar werd. Desondanks ging de binnenvaart in Vlaanderen er verder op vooruit, een duidelijk teken dat de trafiekstijgingen van de afgelopen jaren een structureel karakter krijgen. Dat is ook hard nodig want, zoals iedereen kan vaststellen, wordt het verkeersinfarct op de wegen alleen erger. De binnenvaart kan helpen om de mobiliteit van mensen en goederen te verbeteren: er werd berekend dat de trafiekstijging in de binnenvaart tijdens de afgelopen vier jaar niet minder dan 600.000 vrachtwagens van de weg heeft gehouden.

In de traditie van de afgelopen jaren legt Promotie Binnenvaart Vlaanderen in dit jaarverslag minder de nadruk op zichzelf, dan wel op de sector als geheel. Onze vereniging is geen doel op zichzelf, maar wil ten dienste staan en een spreekbuis zijn voor heel de sector.

Dat is waar Promotie Binnenvaart Vlaanderen het verschil maakt: wij verdedigen geen particulier belang, maar wij zijn de pleitbezorgers van de hele binnenvaart. Het groeiend gezag dat wij verworven hebben, wordt ontleend aan het feit dat wij de spreekbuis zijn van zowel binnenvaartondernemers als verladers, van zowel de overheid als het privé initiatief, van zowel de waterwegbeheerders als van de klanten. Die inspanning om met consensus-standpunten naar buiten te treden, willen wij ook in de toekomst verder zetten.

In dit jaarverslag gaan wij in op bemoedigende ontwikkelingen in 2001. De vernieuwing van de vloot wijst op vertrouwen van onze ondernemers - hoewel ze nog altijd beboet worden als zij investeren. Het voluntaristisch beleid van de Vlaamse regering werpt vruchten af, in het bijzonder door de waterweg toegankelijk te maken en te laten aansluiten bij andere

transportmodaliteiten. Zeer verdragende beslissingen zijn getroffen om de aansluiting van het Albertkanaal op de Schelde te verbeteren - laten we hopen dat deze genomen beslissingen niet verzanden in de nog veel omvangrijker budgetten die voor de wegeninfrastructuur in Antwerpen worden uitgetrokken en de omvangrijke plannings- en vergunningsfase die deze werken voorafgaan. Een aanzet werd gegeven om eindelijk te beginnen met broodnodige onderhoudswerken op onze waterwegen. Bemoedigend is ook dat de binnenvaart, meer dan voor bulktransporten op grote afstand, steeds meer wordt in aanmerking genomen voor heel andere trafieken: containers, afvaltransporten, autovervoer en zelfs voor distributie. Zoals de landwaartse afvoer in de zeehavens, zullen deze nieuwe trafieken langs de waterweg zorgen voor nieuwe logistieke concepten.

Filip Martens  
Voorzitter van de Raad van Beheer



Meer dan de afgelopen jaren, benadrukken wij in dit jaarverslag de Europese dimensie van de binnenvaart. Promotie Binnenvaart Vlaanderen stond aan de wieg van de Europese koepelorganisatie Inland Navigation Europe (INE), waarvan de werking in 2001 op kruissnelheid kwam. De zetel van deze vereniging is gevestigd in onze kantoren in Hasselt, en Promotie Binnenvaart Vlaanderen levert ook de eerste voorzitter. Inhoudelijk werd heel wat studien en lobbywerk verricht rond het EU-Witboek over het Transportbeleid, over de Trans Europese Netwerken (TEN) en rond het Marco Polo-programma over intermodale samenwerking. Over elk van deze punten wordt inhoudelijk verslag uitgebracht in dit jaarboek.

Sinds 1998 heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen ook de promotie van shortsea shipping onder haar vleugels. Ook Promotie Shortsea Shipping levert een bijdrage

tot het oplossen van het mobiliteitsprobleem op de Europese wegen. Het gebruik van de kustwateren voor de Europese en Noordafrikaanse kustlanden biedt nog een groot potentieel aan vervoersmogelijkheden. Bovendien kunnen de synergieën met binnenvaart het aandeel van milieu- en energievriendelijke transporten via het water in de gehele logistieke keten verhogen. Ook voor het shortsea gebeuren nam Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen het initiatief tot de uitbouw van een 'Europees Shortsea Network'.

Bij al de successen van de afgelopen jaren, moet de binnenvaart zich

hoeden voor zelfgenoegzaamheid. Als de economische activiteit verder terugloopt, of als de groei stabiliseert, kan men niet verwachten dat de transportstromen blijven stijgen. De met zoveel goede wil beleden intermodaliteit, zal nog veel initiatieven vergen vooraleer de implementatie ervan zichtbaar wordt. Waakzaamheid is vereist om erop toe te zien dat de beloofde modal shift, o.a. via het programma van kaaimuren, ook effectief wordt gerealiseerd. Tot slot doet iedereen er goed aan de groei van de binnenvaart te blijven situeren tegenover de toename van de totale vervoerstromen. Als het waar is dat het vrachtvervoer tegen 2015 nog met 50 procent zal stijgen, dan geeft zo iets de volle omvang aan van de opdracht die nog voor ons ligt.

Filip MARTENS  
Voorzitter van de Raad van Beheer

# Versterkt marktaandeel binnenvaart



In de collectieve herinnering zal het jaar 2001 onthouden worden om één datum: 11 september.

De terroristische aanslagen in Washington en New York zorgden niet alleen voor menselijk leed, materiële vernieling en een algemener wordend onveiligheidsgevoel in de westerse wereld. Ze confronteerden ons ook met de keerzijde van globalisering, de kwetsbaarheid van onze samenleving en de broosheid van onze welvaart. Na een jaar van uitzonderlijke economische expansie kwam de groeivertraging na 11 september dubbel hard aan.

Hoewel de mondiale maritieme goederenstromen nog met 2 procent toenamen, stabiliseerde in 2001 de wereldhandel als geheel. Na een recordgroei met 4 procent in 2000, bleef de stijging van het Bruto Binnenlands Product (BBP) in België in 2001 beperkt tot 1 procent, de kleinste groei sinds 1993. De weerslag van 11 september op de economische activiteit blijkt nog sterker uit de kwartaalcijfers: na een minieme stijging van het BBP in het derde kwartaal met 0,1 procent, kromp de economie in het vierde kwartaal met 0,4 procent. Kortom, het was maar uiterst nipt dat ons land in 2001 ontsnapte aan een recessie.

Ondanks de ongunstige mondiale context en de conjuncturele groeivertraging die ook in ons land voelbaar was, kende het goederenvervoer via de binnenvaart in Vlaanderen een verdere groei. Zowel in tonkilometer als in volume werden nieuwe records gevestigd. Deze resultaten krijgen des te meer reliëf, omdat 2000 een



uitzonderlijk jaar was voor de economische groei in het algemeen en voor de binnenvaart in het bijzonder.

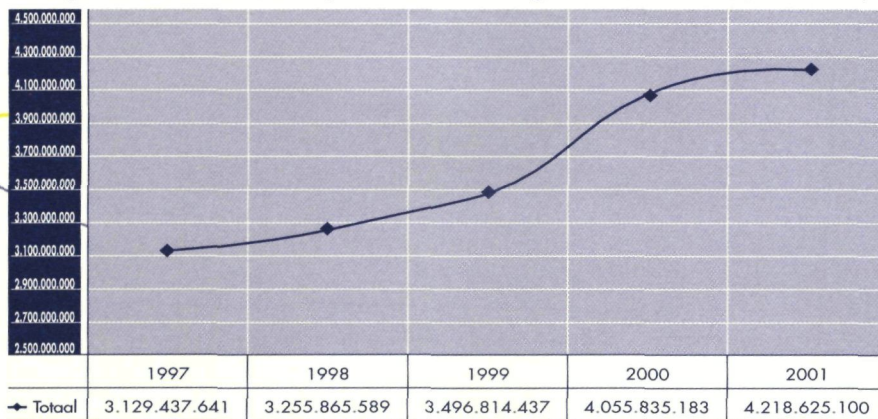
In 2001 werd in Vlaanderen meer dan 4,2 miljard tonkilometer gerealiseerd op de binnenwateren (om precies te zijn 4.218.625.101 tkm), een stijging met 4,01 procent tegenover het jaar 2000. De verscheepte tonnage, die geregistreerd wordt bij de drie

waterwegbeheerders, steeg met 2,13 procent. Dat de groei van de tonnage slechts de helft bedraagt van de stijging van het aantal tonkilometer, bewijst dat de vrachten over een langere afstand werden vervoerd.

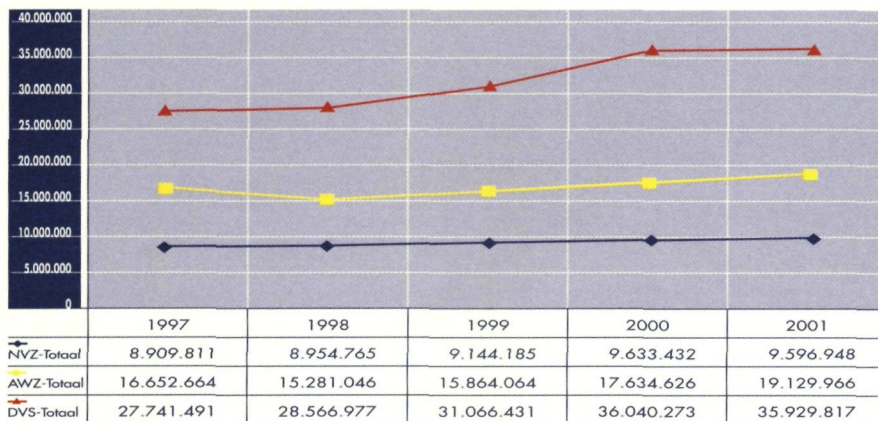
De evolutie van de trafiek op de Vlaamse binnenwateren is ongelijk bij de drie waterwegbeheerders: Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ), NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen (NVZ) en de Dienst voor de Scheepvaart (DVS). De trafiekcijfers van deze drie waterwegbeheerders mogen niet zomaar opgeteld worden, omdat dit anders tot dubbeltellingen zou leiden. Toch kan in het algemeen gesteld worden dat meer dan de helft van alle transport over de waterwegen in Vlaanderen, exclusief de havens en hun transitverbindingen, gebeurt over een der kanalen van de DVS. Intern blijft het Albertkanaal de transportas bij uitstek in het Vlaamse waterwegennet.

De volumestijging in 2001 werd uitsluitend gegenereerd op vaarwegen van de AWZ, die een toename kenden van 8,48 procent tot 19,1 miljoen ton. Deze

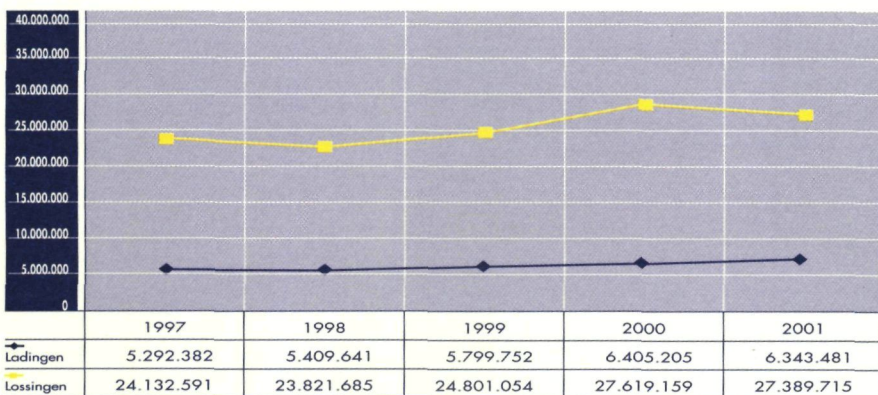
Totaal gerealiseerde tonkilometer op de Vlaamse Waterwegen – AWZ - NVZ - DvS (1997 - 2001)



Totaal verscheepte tonnage op de Vlaamse waterwegen – AWZ - NVZ - DvS (1997 - 2001)

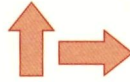


Ladingen en lossingen op de Vlaamse waterwegen in ton (alle waterwegbeheerders exclusief de havens)



waterwegen zijn vooral gesitueerd in Oost- en West-Vlaanderen. De sluis van Evergem blijft een der belangrijkste knooppunten op de Vlaamse binnenwateren. De sterke trafiekstijging bij AWZ onderstreept het belang van de noord-zuid-as in Vlaanderen. Alleen al in dit gebied zorgde de trafiekstijging voor een modal shift van 75.000 vrachtwagens die van het wegennet werden weggehouden. De trafiek bij NVZ en DvS kende een kleine daling, met respectievelijk 0,38 en 0,31 procent. Dit moet gezien worden tegen de achtergrond van de uitzonderlijk sterke stijging in het millenniumjaar 2000.

De grote waterwegen van ons land vervullen een belangrijke transitfunctie. Deze vaststelling bevestigt dat Vlaanderen, en zijn uitzonderlijk open economie, op het knooppunt ligt van de grote Europese verkeersassen. Zowat 30.709.363 ton of ruim de helft van de verscheepte tonnage op de binnenwateren, was in 2001 bestemd voor doorvoer. De andere helft bestaat vooral uit lossingen, een aanwijzing te meer voor het verwerkend karakter van de Vlaamse industrie. De cijfers van ladingen en lossingen onderstrepen



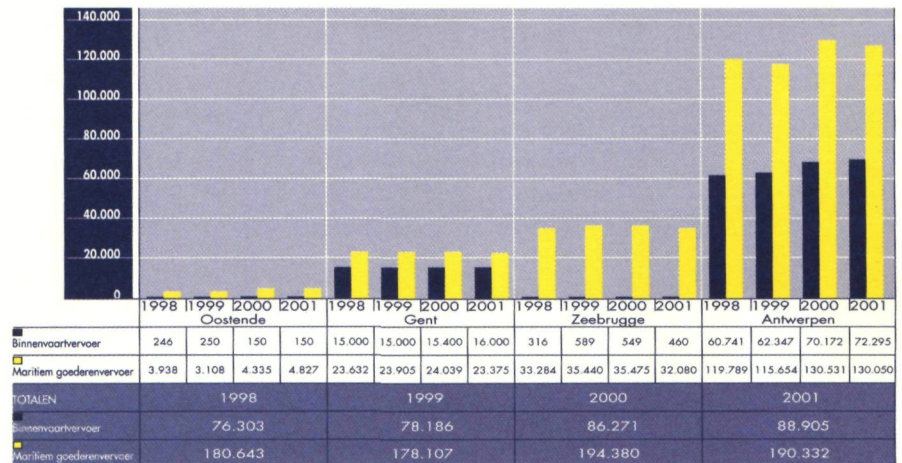
het trafiekgenererend potentieel van de eigen economie. Dat het volume der ladingen zoveel kleiner is dan dat van de lossingen, bewijst de noodzaak voor volgehouden inspanningen om bedrijven te betrekken bij afvoer langs de waterweg. In 2001 beliep het volume der ladingen 6.557.515 ton, het volume der lossingen bedroeg 27.389.853 ton. In 2001 stegen de ladingen met 2,38 procent, de lossingen liepen licht terug met 0,83 procent.

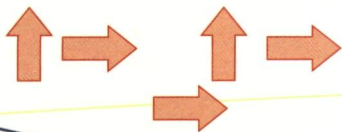
Het belang van de vier zeehavens voor de binnenvaart kan niet overschat worden. Terwijl het maritiem goederenvervoer in 2001 met 2,08 procent terugliep tot 190 miljoen ton, steeg het binnenvaartvervoer in de Vlaamse zeehavens nog met 3,05 procent. Daarmee wordt de trend bevestigd van de afgelopen jaren: dat het binnenvaartvervoer in de Vlaamse zeehavens sneller stijgt dan de maritieme trafieken.

De haven van Antwerpen is een draaischijf van binnenvaartvervoer. In 2001 werd in Antwerpen 72.295.000 ton goederen via binnenschepen aan-, af- en doorgevoerd, dat is 55,6 procent van het maritiem goederenvervoer.



Maritiem goederenvervoer en binnenvaartvervoer in de Vlaamse Zeehavens in 1.000 ton (1998 - 2001)





Het jaar voordien was dat percentage 53,7. Het is een paradox dat het aandeel van de binnenvaart vooral gesitueerd is in de aan- en afvoer voor de havengebonden industrie, en dat er minder op de binnenvaart een beroep wordt gedaan door de eigenlijke maritieme bedrijven, de logistieke ondernemingen en de goederenbehandelaars.

De industriële bedrijven doen voor 60 procent een beroep op de binnenvaart voor aan- en afvoer, de maritieme sector slechts voor 30 procent. In 2001 werden in de Antwerpse haven 60.131 binnenschepen behandeld, met als belangrijkste categorie aardolie- en distillatieproducten. De belangrijkste bestemming voor de Antwerpse binnenvaart is Nederland, gevolgd door Duitsland.

In de haven van Gent is de verhouding van het binnenvaartvervoer tot de maritieme trafieken nog groter dan in Antwerpen. Het maritiem goederenvervoer beliep er 23.375.000 ton, wat 664.000 ton minder was dan in 2000. Met 600.000 ton steeg het binnenvaartvervoer in de haven van Gent met ongeveer evenveel als de maritieme trafieken daalden.

In 2001 bedroeg het binnenvaartvervoer in Gent 16 miljoen ton, wat 68,45 procent vertegenwoordigde van de maritieme trafieken. Het jaar voordien was dat percentage 64 procent. Op jaarbasis telde Gent 35.000 binnenschepen die laadden, losten of transiteerden. Daarvan waren er zo'n 24.000 binnenschepen in transit naar een andere bestemming. Sinds februari 2001 is in Gent een meldingsplicht voor de binnenvaart van kracht.

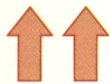
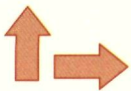
Het belang van de binnenvaart in de havens van Zeebrugge en Oostende is veel geringer, met respectievelijk 1,43 procent en 3,1 procent. In beide havens liep het aandeel lichtjes achteruit tegenover 2000. Deze cijfers bewijzen eens te meer de noodzaak voor het uitwerken van een adequate binnenvaartverbinding voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de Vlaamse Kusthavens.

In een meerjarenperspectief mag terecht gesproken worden van een trendbreuk die de binnenvaart heeft gerealiseerd. In 2001 realiseerde de binnenvaart in Vlaanderen 34,8 procent meer tonkilometer dan de 3,129 miljard tkm in 1997.

Tegenover 1997 kenden de ladingen een sterkere stijging dan de lossingen. De ladingen stegen met 23,9 procent in vier jaar, de lossingen met 13,5 procent.

Het is verheugend dat de binnenvaart in Vlaanderen in een moeilijk jaar als 2001 toch de stijging van de trafiek heeft kunnen volhouden. Dat er meer volume over de waterweg werd vervoerd in





een jaar van tragere economische groei bewijst dat de binnenvaart aan marktaandeel heeft gewonnen. De verschuiving ten gunste van de binnenvaart, die in Vlaanderen al verscheidene jaren na elkaar wordt vastgesteld, krijgt dus een structureel karakter. Bemoedigend is ook dat de vrachtprijzen in 2001 een verder herstel kenden, in het bijzonder voor de kleinere schepen.

De gunstige ontwikkelingen van het afgelopen jaar mogen de ogen niet sluiten voor onderliggende ontwikkelingen. Als de groeivertraging zich doorzet, zal dat onvermijdelijk ook een effect hebben op de binnenvaart als transportmodaliteit. De cijfers van de totale trafiekgroei kunnen niet verhullen dat het transport op de vaarwegen van NVZ en DVS achteruitliep, hoe miniem ook. Daarenboven is in de maandgrafiek duidelijk te zien dat de trafiekstijging sinds augustus 2001 stilgevallen is. De trafiekvolumes die de drie waterwegbeheerders opgaven voor de laatste vijf maanden van 2001 liggen met 11.067.647 ton zowat 0,63 procent onder het peil van de laatste vijf maanden van 2000. Het is een uitdaging voor de overheid om het voluntaristisch beleid, dat de

afgelopen jaren is gevoerd ten gunste van de waterweg, te bestendigen om bij te dragen tot

een betere mobiliteit en een oplossing voor het verkeersinfarct op onze wegen.



# Oriënteert naar de waterweg

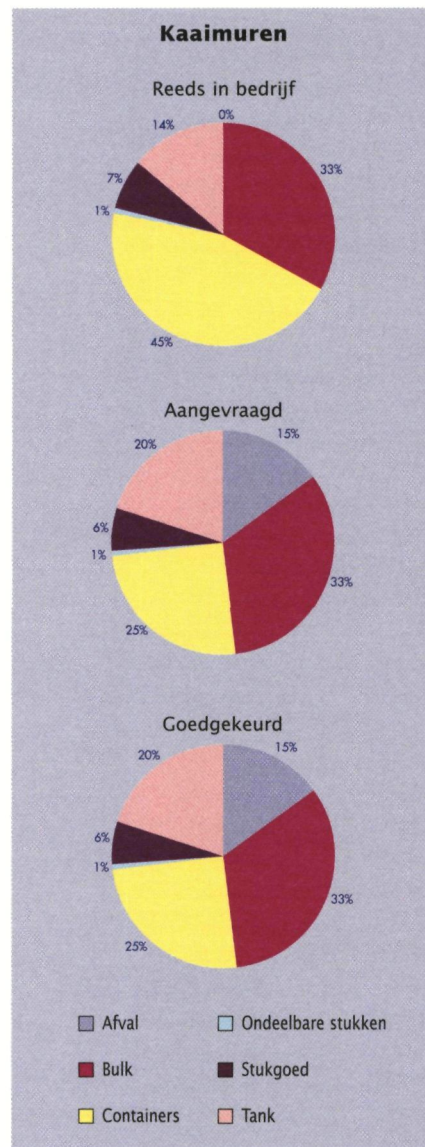
De resultaten van een volgehouden promotiebeleid ten gunste van de binnenvaart, zijn vooral in de jongste vijf jaar zichtbaar geworden in de trafiekcijfers. Dat beleid wordt gekenmerkt door twee ontwikkelingen: enerzijds de toenemende rol die de markt speelt in de prijsvorming; anderzijds de inzet van de overheid om het kader te scheppen waarbinnen de binnenvaart zich kan ontwikkelen, en de manier waarop het particulier initiatief daarop heeft ingespeeld. Het eerste aspect komt tot uiting in het afschaffen van de toerbeurt, de liberalisering van de markt (in Vlaanderen op 1 december 1998, in Europa op 1 januari 2000), en het Vlaams binnenvaartplan dat vanaf 1996 de sector heeft voorbereid op het afschaffen van de gereguleerde markt. Op de rol van overheid en particulier initiatief wordt hieronder nader ingegaan.

## BOUW VAN KAAIMUREN

De trendbreuk in de binnenvaart is op gang gekomen door het programma van de Vlaamse regering tot stimulering van de bouw van kaaimuren. Dit werd geïnitieerd in 1998, als onderdeel van het Vlaams Binnenvaartplan van 27 juni 1996. Het programma is een voorbeeld van publiek-private samenwerking. De overheid betaalt 60 tot maximum 80 procent van de bouwkosten voor

infrastructuur, de aansluitende verharding, de afwatering der toegangswegen en de uitrusting voor het aanmeren van schepen. De steunaanvrager financiert ten minste 20 procent van de bouwkost en staat in voor de superstructuur zoals kranen, transportbanden en opslagruimte. Het aandeel van de overheid is altijd beperkt tot maximaal 50 procent van de totale projectkosten. De kaaimuur zelf blijft eigendom van de overheid. Als tegenprestatie garandeert de onderneming dat gedurende tien jaar een vast tonnage aan goederen via de waterweg wordt vervoerd. De eerste kaaimuur onder dit programma werd in 1999 in gebruik genomen.

In het verslagjaar werden de resultaten van dit programma versneld zichtbaar. In januari 2002 waren er 18 kaaimuren in bedrijf, die volgens dit programma tot stand kwamen. In de volgende tien jaar zullen zij 52.018.000 ton naar de waterweg brengen, waarvan 23.038.000 ton in de vorm van containers. Een jaar geleden waren er nog maar 10 dergelijke kaaimuren in bedrijf, met toezeggingen voor een goeie 43 miljoen ton in de volgende tien jaar.



Ook het aantal aangevraagde en goedgekeurde dossiers voor nieuwe kaaimuren blijft stijgen. Op het einde van het verslagjaar waren er 75 aanvragen voor nieuwe kaaimuren ingediend die, bij goedkeuring, 194.912.400 ton goederen naar de waterweg zullen oriënteren. Van die 75 dossiers werden er al 74 goedgekeurd, voor een totaal transportvolume van 194.692.400 ton in het volgende decennium. Daarvan hebben 10 kaaimuren betrekking op containertrafiekeken, voor een totaal volume van 47.888.400 ton in tien jaar. Een jaar eerder waren er 64 dossiers goedgekeurd. In het afgelopen jaar is er dus nagenoeg iedere maand één nieuw dossier goedgekeurd voor de bouw van een kaaimuur.

Het trafiekgenererend potentieel van de kaaimuren blijkt vooral als men de toegezegde tonnage vergelijkt met de actueel behaalde volumes voor ladingen en lossingen. Deze laatste verwijzen in het bijzonder naar de transporten die ten goede komen aan de eigen industrie. Ze beliepen in 2001 zo'n 33,9 miljoen ton. Als alle goedgekeurde kaaimuren ook effectief gerealiseerd worden, dan zal het daaruit voortvloeiend



volume 19,4 miljoen ton per jaar bedragen - aanzienlijk meer dan de helft van wat er vandaag wordt gerealiseerd aan ladingen en lossingen.

Eens het programma op kruissnelheid komt, zal het kaaimurenprogramma jaarlijks bijna een miljoen vrachtwagens van 20 ton uit het wegverkeer houden. Omdat de kaaimuren uitsluitend trafiek genereren voor laden en lossen van goederen, zal dit programma zorgen voor een belangrijke toegevoegde waarde in de eigen bedrijven. Het kaaimurenprogramma brengt daarenboven een nuttige correctie aan: de binnenvaart wordt vandaag vooral gekozen als modaliteit voor de aanvoer (lossingen), terwijl het kaaimurenprogramma een

stimulans betekent voor de afvoer (ladingen).

Het oorspronkelijk stimuleringsprogramma voor de bouw van kaaimuren verstreek op 31 december 1999. In november 2001 stemde de Europese Commissie in met een verlenging ervan voor een periode van vijf jaar, met ingang op 1 januari 2000.



## CONTAINERTERMINALS

Sinds de tweede helft van de jaren negentig is het vervoer van containers op binnenschepen een vertrouwd beeld geworden. Naar het Vlaamse hinterland werden in 2001 in totaal 195.649 TEU per binnenschip vervoerd, een stijging met 20,4 procent tegenover 2000. Daarmee is het containervervoer de sterkste groeier onder de binnenvaarttrafiek. Toch moet opgemerkt worden dat de stijging van de groei vertraagt. Tegenover

het jaar daarvoor bedroeg in 2000 de groei van de containertrafiek in de Vlaamse binnenvaart 56,2 procent. In 1999 was dat 38,4 procent.

Langs het Vlaamse waterwegennet ontstaat een net van containerterminals voor binnenschepen. Zowel tussen die terminals onderling als in de relatie tot buitenlandse bestemmingen, ontstaan er lijndiensten van binnenschepen die op vaste tijdstippen aan- en afvaren.

Die just-in-time leveringen spelen een belangrijke rol in het afstemmen van de binnenvaart op de maritieme transportstromen. In Vlaanderen waren in 2001 langs de binnenwateren vijf containerterminals

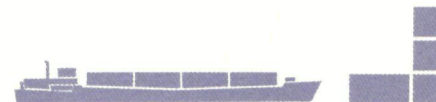
operationeel: in Avelgem, Meerhout, Genk, Merksem en Willebroek. Begin 2002 werd in Vilvoorde een zesde containerterminal geopend. Tijdens het verslagjaar werd één nieuwe containerterminal geopend, in Merksem langs het Albertkanaal. Deze werd gebouwd zonder tussenkomst van de Vlaamse regering. Voor de geplande uitbreiding wordt een beroep gedaan op publiek-private samenwerking. De bouw van een containerterminal voor de binnenvaart aan de rand van het Antwerps havengebied, bewijst dat zo'n exploitatie ook op zeer korte afstand van de grote containerterminals voor zeeschepen al rendabel wordt geacht.

In de haven van Antwerpen speelt de binnenvaart nu al een zeer belangrijke rol bij het hinterlandvervoer van containers. Als voorbeeld kan een toegewezen containersdienst worden aangehaald die op dinsdagmiddag laadt aan een terminal in Karlsruhe om op vrijdag de Waaslandhaven in Antwerpen binnen te lopen voor overslag op een zeeschip. Onderweg worden containers geladen in Mannheim,



Aantal TEU van/naar Vlaamse binnenvaart, container terminals van/naar de zeehavens, binnen en buitenlandse

	1998	1999	2000	2001
Aantal TEU	75.138	104,003	162.500	195.649
Stijging		+ 38.4%	+ 56.2%	+ 20.4%
Stijging 2001 1998				+ 160.0%



Mainz, Bonn/Andernach, Neuss en Emmerich. In 2001 bedroeg de modal split daar 8,7 procent voor de spoorweg, 29,9 procent voor de binnenvaart en 61,4 procent voor het wegvervoer. In vijf jaar tijd is in Antwerpen het hinterlandvervoer van containers per binnenschip met 96,6 procent gestegen tot 1,6 miljoen TEU. In diezelfde periode liep het aandeel van de containertransporten in het wegvervoer terug van 69,5 naar 61,4 procent. Tegen 2010 verwacht de Antwerpse Havengemeenschap dat de binnenvaart 40 procent van

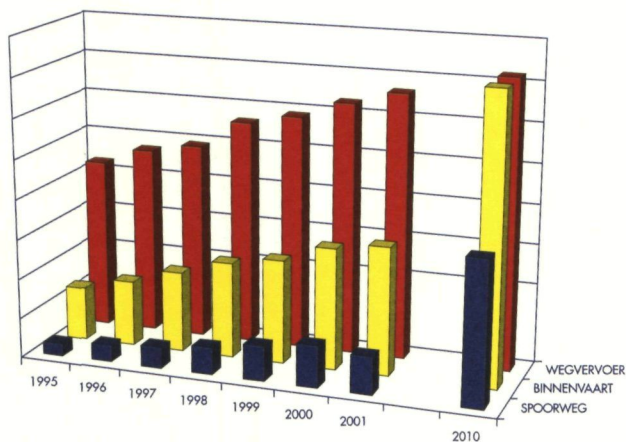
het hinterlandvervoer van containers voor zijn rekening zal nemen, tegenover 20 procent voor de spoorweg en 40 procent voor het wegvervoer.

Om rond de containertransporten een sturend beleid mogelijk te maken, onderhandelen de betrokkenen over een convenant waar ook Promotie Binnenvaart Vlaanderen een actieve rol in speelt. In deze convenant worden maatregelen uitgewerkt om de bestaande wachttijden aan de diepzee containerterminals te

verminderen en een regeling uit te werken voor overwerk, nachtwerk en weekendprestaties. Door verschillende tarieven te hanteren voor normale prestaties en activiteit buiten de gewone diensturen, kan een Mobiliteitsfonds gespijsd worden die de betaling mogelijk maakt van compensaties ter sturing van een gewenst transportbeleid.

In een ruimere context heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen in 2001 meegewerkt aan het tot stand komen van het Mobiliteitsplan van de Vlaamse administratie. De vereniging kijkt ook van nabij toe op de ontwikkelingen rond het opstellen van een Masterplan ter bevordering van de mobiliteit in en rond Antwerpen. Belangrijke infrastructuurwerken voor de binnenvaart zijn in dit Masterplan voorzien.

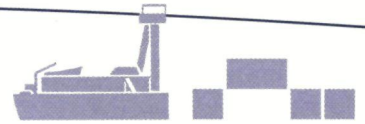
Modal split hinterlandcontainervervoer haven van Antwerpen (in 1.000 TEU)



	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2010
■ SPOORWEG	155	209	262	338	435	523	473	1.800
■ BINNENVAART	674	820	1.011	1.202	1.303	1.523	1.612	3.600
■ WEGVERVOER	2.136	2.346	2.453	2.805	2.932	3.148	3.314	3.600

## VLOOTVERNIEUWING EN ECONOMISCHE EXPANSIEWETGEVING

België telt meer dan 6.000 personen die, zelfstandig of in loondienst, actief zijn in de sector van de binnenscheepvaart. Op 31 december 2001 telde de Belgische vloot 1.578 eenheden, waarvan 1.291 voor het vervoer van droge lading, 208 tankschepen en 79



duw- of sleepboten. De totale tonnenmaat van de Belgische vlag belooft thans 1.657.233 ton. De vloot bestaat voor 71 procent uit motorschepen, voor 28 procent uit duwbakken.

De reeds enkele jaren vastgestelde tendens naar minder, maar grotere en meer performanter schepen, wordt in 2001 bevestigd. Bij schepen voor een droge lading bedraagt de gemiddelde tonnenmaat thans 1.061 ton, volle 20 procent meer dan in 1994. Tankschepen meten gemiddeld 1.188 ton, 18 procent meer dan

zeven jaar geleden. Als er in 1994 honderd droge-ladingschepen in de vaart waren, die toebehoren aan in België gevestigde ondernemers, dan was dat aantal eind 2001 gedaald tot 77. Bij de tankschepen bedroeg die index 82. Het aantal en de totale tonnenmaat van de duw- en sleepboten bleef nagenoeg constant. Er moet opgemerkt worden dat deze cijfers betrekking hebben op de Belgische vloot, terwijl de trafiekcijfers in dit jaarverslag beperkt zijn tot het Vlaams gewest. De statistiek van de samenstelling van de Belgische vloot wordt bijeengebracht door de

Dienst Binnenvaart bij het Bestuur van het Vervoer te Land van het federaal ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

Met een gemiddelde ouderdom van 41,9 jaar, 37,8 en 48,4 jaar voor respectievelijk droge-ladingschepen, tankschepen en duw- en sleepboten, is de Belgische vloot relatief oud. Toch geeft de gemiddelde ouderdom een vertekend beeld van de huidige situatie. Enerzijds komen hierin niet de aan- en verkoopbewegingen noch de vernieuwbouw tot uiting. Anderzijds zeggen de gemiddelde cijfers niets over de belangrijke nieuwbouw die de jongste jaren wordt vastgesteld.

In de jongste twee jaar kwamen in België twintig nieuwe schepen in de vaart, dat is bijna een per maand. Voor de droge-ladingschepen, met inbegrip van de duwbakken, bedraagt de gemiddelde tonnenmaat van deze nieuwbouw 2.492 ton. Voor de nieuwgebouwde tankschepen is dat gemiddeld 2.483 ton. Het is geleden van de jaren '50 en '60 dat er nog zoveel nieuwe tonnenmaat in de vaart werd gebracht. De krachtige strekking tot vernieuwbouw vormt een duidelijk signaal dat de



binnenvaartondernemers opnieuw vertrouwen hebben in de toekomst.

Het is merkwaardig dat deze nieuwbouw tot stand kwam ondanks de nog altijd vigerende oud-voor-nieuw-regeling. Naast de sloopregeling (die afliep op 31 december 1999) werd het stelsel van oud-voor-nieuw ingevoerd om de bestaande overcapaciteit uit de markt te nemen, in het toenmalig vooruitzicht van de liberalisering van de binnenvaart. Deze Europese verordening, ingevoerd voor een overgangsperiode van vier jaar, moest voorkomen dat de gevolgen van sloopacties, die sinds 1990 gaande waren, zouden teniet gedaan worden door nieuwe scheepsruimte in gebruik te nemen. Het stelsel bestaat erin dat een boete moet worden betaald of bestaande tonnenmaat moet worden ingeleverd ("opgekocht") door wie een nieuw schip wil bouwen. In sommige gevallen loopt dat bedrag op tot 20 procent van de investering. Er bestaat wellicht geen enkele andere economische sector waar investeringen niet alleen geen recht geven op subsidie, maar waar nieuwbouw daarenboven ook nog wordt beboet. Er kan aan

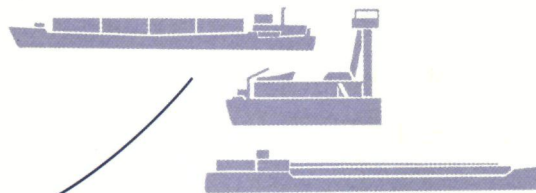
toegevoegd worden dat een deel van de investeringen wordt gefinancierd uit eigen middelen.

In het verslagjaar werd de oud-voor-nieuw regeling verder afgebouwd, volgens plan. Naarmate de datum nadert waarop de regeling helemaal uitdooft, begint de marktwaarde versterkt te spelen voor tweedehandsschepen. Het is een voorspelde evolutie dat het interessanter wordt een boete te betalen dan tonnage op te kopen, naarmate de oud-voor-nieuw boete vermindert. Zo ging deze boete op 18 juni van het verslagjaar van 0,8:1 naar 0,6:1 voor droge-ladingschepen; van 1,15:1 naar 0,9:1 voor tankschepen en van 0,5:1 naar 0,25:1 voor duwboten. Op 29 april 2003 komen alle boetes op nul te staan.

Voor de vernieuwbouw blijft de sector geprangd tussen twee stelsels van wetgeving rond economische expansie. In afwachting dat een nieuwe regeling het licht ziet, werden tijdens het verslagjaar geen nieuwe dossiers ingediend. Promotie Binnenvaart Vlaanderen werd van nabij betrokken bij het uitwerken van een nieuwe regeling.

De bestaande wetgeving gaat terug tot 1997 en heeft overduidelijk succes gekend. In het algemeen kan men zeggen dat één euro investeringssteun door de overheid zo'n 11,5 euro genereert aan private investeringen door de binnenvaartondernemer. Een nieuw stelsel van economische expansie gaat terug op EU-verordening 718/1999 over steun aan kleine ondernemingen. In 2001 liet de Europese Commissie weten geen bezwaar te hebben tegen de voorstellen, die voorgelegd werden





aan de Raad van State. In het verslagjaar was de nieuwe regeling nog steeds niet in voege.

### **OPTIMALISEREN INFRASTRUCTUUR**

De 1100 km waterwegen in Vlaanderen bieden nog een aanzienlijke reservecapaciteit voor verdere expansie van de binnenvaart. Voorwaarde is evenwel dat de infrastructuur wordt aangepast en dat noodzakelijke onderhoudswerken ook worden uitgevoerd. In 2001 heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen opnieuw krachtig aangedrongen op het realiseren van de randvoorwaarden voor verdere groei.

Op diverse waterlopen is de afgelopen jaren onvoldoende gebaggerd, vooral omdat een oplossing uitbleef voor de berging van baggerslib. De beperking van de diepgang, die hiervan het gevolg is, leidt tot een vermindering van de concurrentiekracht en tot een zwakkere exploitatie. Omdat een duurzame oplossing voor de berging van baggerslib uitblijft, komt uiteindelijk het overheidsbeleid in het gedrang dat de binnenvaart wil bevorderen. Met name op de kleinere waterlopen,

waarvoor ook bedrijven een toenemende interesse tonen, is de capaciteit sterk afgenomen door gebrek aan onderhoud.

Goed onderhoud is ook van belang ter voorkoming van wateroverlast. Dit werd in 2001 scherp in het licht gesteld door een opzienbarende dijkbreuk op het kanaal Dessel-Schoten in Rijkevorsel, waardoor de rijksweg onder water kwam te staan en tijdelijk enkele tientallen personen moesten geëvacueerd worden.

Op het einde van het verslagjaar werd een belangrijke doorbraak gerealiseerd door een arrest van het Hof van Beroep in Gent dat, na lange juridische betwistingen, uiteindelijk toestemming gaf om een baggerstortplaats aan te leggen op het zogenaamde Eilandje in de Schelde ter hoogte van Zwijnaarde. Door dit arrest ontstond de mogelijkheid om baggerwerken uit te voeren op de Bovenschelde, de Leie en de Ringvaart, waar de Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) de afgelopen jaren noodgedwongen de diepgang moest beperken tot 2,5 meter. De baggerstortplaats van Fasiver beslaat 45 ha en heeft een



bergingscapaciteit van 1,5 miljoen m<sup>3</sup>.

In 2001 werden diverse studies verricht die richtinggevend zullen zijn voor infrastructuurwerken in de toekomst. Een startnota tekent het perspectief voor het bevaarbaar maken van het Albertkanaal voor duwkonvoeien tot 9.000 ton. Dit tienjarenproject zou ingepast worden in een alomvattend Masterplan voor Antwerpen. De NV Zeekanaal stelde een strategisch plan op voor een ambitieuze expansie van de trajecten op het kanaal van Leuven naar de Dijle. De afdeling Bovenschelde van de AWZ finaliseerde een zogenaamde Maatschappelijke Impactstudie (MaIS) over mogelijke alternatieven voor een binnenvaartverbinding van Zeebrugge met zijn achterland.



# De weg van de toekomst

De binnenvaart toont de weg van de toekomst. Wil men vermijden dat onze wegen helemaal dicht stropen door het verkeersinfarct, dan zullen meer vrachten moeten afgeleid worden naar de waterweg. In 2001 werden op het Albertkanaal 43 miljoen ton goederen vervoerd. Zou men een zelfde volume over de weg transporteren, dan zouden er elke werkdag niet minder dan achtduizend vrachtwagens van 20 ton nodig zijn. Alleen al een deel van deze sliert vrachtwagens zou het verkeer op de nu al overvolle Boudewijnsnelweg helemaal tot stilstand brengen. Hetzelfde kan gezegd worden van de te verwachten landwaartse trafieken van het Deurganckdok in Antwerpen. Als niet een belangrijk deel van de maritieme containers via de binnenvaart naar het hinterland zal vervoerd worden, dan zal de Antwerpse Ring volledig dicht slibben. Bij Promotie Binnenvaart Vlaanderen is het de taak van de cel Marktprospectie om potentiële goederenstromen te onderkennen en hiervoor bij de verladers het alternatief van de waterweg te bepleiten.

### STUDIE, EVALUATIE EN MARKTVERKENNING

In het verslagjaar heeft de cel Marktprospectie deelgenomen aan de evaluatie van wat aanvankelijk een tijdelijke maatregel was tot virtuele afschaffing van de vaartrechten. Deze vaartrechten zijn een historisch opgelegde, maar fundamenteel discriminerende belasting op één specifieke vorm van transport. Afgezien van de binnenvaart wordt in Vlaanderen geen enkele vervoersmodaliteit getroffen door een heffing die gebaseerd is op de prestaties. Met ingang van 1 januari 2000 besliste de Vlaamse regering tot een drastische reductie van deze vaartrechten, wat in de praktijk neerkwam op een resterende heffing

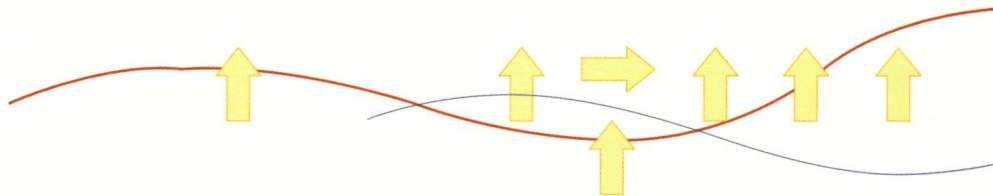


van een centiem (€ 0,00025) per tonkilometer.

De maatregel was tijdelijk van aard, en gold tot 30 juni 2001. Een studie van Promotie Binnenvaart Vlaanderen bewees dat de vermindering der vaartrechten onmiskenbaar een gunstig effect had: tijdens de proefperiode van achttien maanden werden, alleen al door deze maatregel, 3,7 miljoen ton goederen naar de binnenvaart gebracht. Op grond van deze evaluatie besliste de regering de maatregel ook na 1 juli 2001 te behouden.

In 2001 bezocht de cel Marktprospectie 61 bedrijven die belangstelling toonden voor goederenvervoer per binnenvaart. Uit deze contacten kon een extra potentieel voor de binnenvaart worden onderkend van 5,8 miljoen ton - los van de tonnage die contractueel aan de binnenvaart werd toegewezen krachtens het programma voor de bouw van kaaimuren.

De cel Marktprospectie werkt eveneens mee aan diverse studies die uitgevoerd worden over de binnenvaart. Zo voerden waterwegbeheerders in 2001 studies uit rond het "Economisch Netwerk Albertkanaal", dat een



economische functie kreeg toegewezen in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen; rond een "Strategisch Plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge"; en rond de "Economische ontwikkelingsmogelijkheden van de kleinere waterwegen."

Promotie Binnenvaart Vlaanderen was in 2001 eveneens betrokken bij het opstellen van een regeling voor het vervoer van veevoeders en grondstoffen voor veevoeders, een segment dat aanzienlijk kan bijdragen tot de verdere expansie

van de binnenvaart. Om dat mogelijk te maken moeten zowel producenten als de ganse logistieke keten, en dus ook de binnenvaart, een kwaliteitsborging mogelijk maken. Dit wordt opgelegd door de sector veevoederbedrijven in samenwerking met het Productschap Diervoeders Nederland (PDN). Promotie Binnenvaart Vlaanderen werkt hier, actief en overtuigd, aan mee binnen het overlegplatform OVOCOM. Het opstellen van reglementen gebeurt in nauw

overleg met de bonden en organisaties van binnenvaartondernemers, de handelaars, de overslagbedrijven en de inspectie-organismen.

### **GROTE, ONDEELBARE STUKKEN**

Toenemende maatschappelijke aandacht ging in 2001 uit naar de problematiek van grote en ondeelbare stukken. Het gaat over transporten van uitzonderlijke dimensie, waarvan het vervoer over de weg niet alleen erg omslachtig gebeurt maar ook als zeer storend wordt ervaren. Grote, ondeelbare stukken zijn bvb. metalen constructies voor bruggen, kolommen voor de petrochemie, enz. Het wegnemen is





niet voorzien voor dit soort transporten. Anderzijds kan de binnenvaart hiervoor een toegevoegde waarde betekenen, zowel economisch als maatschappelijk. Prefabricatie leidt meestal tot technische vereenvoudiging bij assemblage en tot kostenbesparing.

Op het oververzadigde wegennet is een overheidstoelating vereist voor transport van dit soort goederen of voertuigen. Het verkeersreglement en het technisch reglement van de voertuigen, verbieden trouwens het vervoer van dit soort goederen of het transport met dit soort voertuigen. Er worden immers, ter wille van veiligheid en voorkoming van hinder, maximum afmetingen en maximum massa's opgelegd voor dit soort goederen en voertuigen. De directie Uitzonderlijk Vervoer bij het ministerie van Verkeer en Infrastructuur verleent ad hoc-vergunningen. Sinds 1995 zijn deze vergunningen met 50 procent toegenomen.

In 2001 stelde Promotie Binnenvaart Vlaanderen een beleidsnota op, waarin voorgesteld wordt de binnenvaart

Marginale gemiddelde externe kosten per vervoersmodaliteit – €/1.000 tkm

Kostenelement	Weg	Spoor	Binnenvaart	Shortsea
Ongelukken	5,44	1,46	0	0
Lawaai	2,138	3,45	0	0
Vervuiling	7,85	3,8	3	2
Klimaatkosten	0,79	0,5	verwaarloosbaar	verwaarloosbaar
Infrastructuur	2,45	2,9	1	Minder dan 1,0
Congestie	5,45	0,235	verwaarloosbaar	verwaarloosbaar
Totaal	24,118	12,345	Maximaal 5,0	Maximaal 4,0

Kostenverschil met wegverkeer	11,8 €/1.000 tkm	ca. 19 €/1.000 tkm	ca. 20 €/1.000 tkm
Bespaarde externe kosten door een modal shift van de weg naar de alternatieve modus per 1.000 tkm	11,80 €	19 €	20 €
Besparing van 1 € door een modal shift van de weg naar een alternatieve modus	85 tkm	52 tkm	50 tkm

maximaal in te schakelen bij het vervoer van grote en ondeelbare stukken. Ondertussen heeft de minister vice-president van de Vlaamse regering en minister van Mobiliteit aan de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer in Vlaanderen (NVZ) de opdracht gegeven om de mogelijkheden voor de binnenvaart in deze nichemarkt te onderzoeken.

### AFVALTRANSPORTEN

In het verslagjaar kregen diverse projecten vorm, om afval af te voeren per binnenschip. Zowel het ophalen van huishoudelijk afval als het wegbrengen van industriële afvalstoffen, vormen een zware

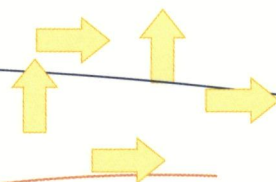
belasting van het wegennet. Zoals in het buitenland wordt bewezen kunnen deze transporten nochtans uitstekend per binnenschip worden verricht, ook als voor- en natransport over de weg noodzakelijk blijven. Als bevoegde overheid voor mobiliteit, milieubeleid, afvalverwerking en voorgedij over plaatselijke besturen, beschikt de Vlaamse regering bij uitstek over de instrumenten om door sturend op te treden bij te dragen tot een modal shift.

In 2001 werden de contouren zichtbaar van wat over enkele jaren een netwerk zal worden van binnenvaart-terminals voor het

containervervoer van huishoudelijk afval langs de waterweg. Met steun van het programma voor de bouw van kaaimuren, werden overslagterminals aangevraagd en goedgekeurd voor Leuven, Antwerpen (Kallosluis en d'Herbouvillekaai), Geel, Lier en Vilvoorde. Sommige van deze terminals waren in 2001 al in aanbouw. De eerste trajecten van huishoudelijk afval zijn voorzien in 2003.

Op termijn zullen deze terminals aanzienlijk bijdragen tot een toename van het vervoer per binnenschip, en een correlerende afname van transporten met het wegvervoer. Alleen al indien het project aan de d'Herbouvillekaai in Antwerpen zou gerealiseerd worden zou jaarlijks 340.000 ton afval van Antwerpen en acht omliggende gemeenten verzameld worden en in containers afgevoerd worden naar de verbrandingsoven van Indaver op de Linkeroever, of naar de scheiding- en vergistinginstallatie op de Hooge Maey. Deze infrastructuur maakt het mogelijk om per jaar 15.000 ritten met huisvuilwagens van de Antwerpse Ring af te houden. Ook voor het afvoeren van

bedrijfsafval werden in 2001 diverse projecten geconcretiseerd. Zo werd een aanvang gemaakt met het vervoer van houtsnippers via de binnenvaart. Tevens werd op permanente basis gestart met het vervoer van slib, vervuilde grond en bedrijfsafval per binnenschip.



# Op de Europese agenda

Op het knooppunt van de grote verkeersassen van Europa, kan geen enkele vervoersmodaliteit in Vlaanderen nog bekeken worden vanuit een louter nationaal standpunt. De binnenvaart is bij uitstek een internationale en intermodale transportvorm: uitgedrukt in tonkilometer, is 75 procent van alle binnenvaart in Europa grensoverschrijdend.

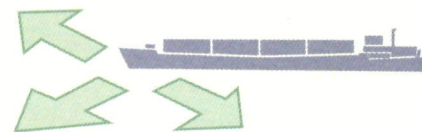
In een Europese Unie waar slechts zes van de vijftien lidstaten beschikken over een volwaardige binnenvaart, krijgt de waterweg maar moeizaam een plaats op de Europese agenda. Verscheidene projecten staan in de startblokken. Promotie Binnenvaart Vlaanderen levert hiervoor een belangrijke bijdrage, ook als stichtend lid van "Inland Navigation Europe" (INE) waarvan de werking in 2001 op kruissnelheid kwam. Het tweede semester van het verslagjaar werd verder gekenmerkt door het Belgisch EU-voorzitterschap. Ten slotte werden in 2001 de namen bekend gemaakt van een eerste reeks nieuwe EU-toetredingslanden, waaronder de binnenvaartlanden Polen en Tsjechië.

## EUROPESE STEUNMAATREGELEN

Promotie Binnenvaart Vlaanderen volgt van nabij de ontwikkelingen rond diverse regelingen voor steunprogramma's. Opvallend is dat de Europese Commissie zich door twee doelstellingen laat leiden bij de beoordeling van middelen voor een modal shift: de beperking van externe kosten en het milieubelang. Onze vereniging stelt vast dat in Vlaanderen niet altijd gebruik wordt gemaakt van deze mogelijkheden, in tegenstelling tot andere binnenvaartlanden.

Zo kent de Oostenrijkse federale regering aan operatoren van binnenvaartcontainers een bedrag toe van 12 tot 27 euro per TEU, als milieupremie bij het openen van een nieuwe lijn. Wegvervoerders moeten er aan de overheid een vergoeding betalen per km, teneinde het transitverkeer te beperken. Voor het zelfde doel geldt in Zwitserland (weliswaar buiten de EU) een heffing van 0,48 tot 0,57 CHF per km ten laste van het wegvervoer. In Duitsland betaalt de wegvervoerder aan de





Bondsregering een bedrag van  $\pm 0,153$  per km voor het gebruik van infrastructuur. Om de modal shift te bevorderen betaalt Voies Navigables de France (VNF) aan terminaloperatoren, voor een bestaande lijn, een bedrag van  $\pm 30$  per TEU.

In Denemarken betaalt de overheid aan de Deense Spoorwegen een bedrag van 0,03 tot 0,15 DKK per tonkilometer voor niet-veroorzaakte externe kosten. Al deze maatregelen genieten de instemming van de Europese Commissie als instrumenten om een modal shift te bewerken. Onze vereniging stelt vast dat Vlaanderen, afgezien van het programma voor de bouw van

kaaimuren, weinig gebruik maakt van deze mogelijkheden om een mobiliteitsbeleid aan te sturen.

### **INLAND NAVIGATION EUROPE (INE)**

Promotie Binnenvaart Vlaanderen is een van de vijf promotie-instanties die in het millenniumjaar 2000 overgingen tot nauwere samenwerking binnen "Inland Navigation Europe" (INE). Volgens beurtrol is Promotie Binnenvaart Vlaanderen de eerste voorzitter van INE. Tijdens het verslagjaar kwam de werking van deze koepelorganisatie op kruissnelheid. Een beperkte permanente staf met een secretaris-generaal kwam in dienst, en kantoorruimte werd ter beschikking gesteld door de

minister vice-president van de Vlaamse regering en minister van Mobiliteit, de h. Stevaert. Bij de aandachtspunten van INE in 2001 behoren het Marco Polo-programma, de herziening van de Trans

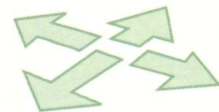
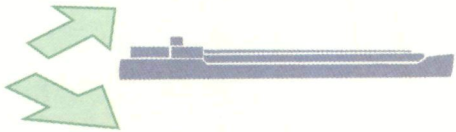
# **INE**

*Inland Navigation Europe*

Europese Netwerken (TEN) richtlijn en de financiële ondersteuning, en het voorbereiden en opvolgen van het veelbesproken EU-Witboek over het Transportbeleid. Naar aanleiding van de Pan European Conference on Inland Navigation in september 2001, publiceerde INE samen met UINF (Union Internationale de la Navigation Fluviale) en ESO (Europese schippersorganisatie) ook een memorandum over de toekomst van de binnenvaart.

Het Marco Polo-programma is één van de voorstellen die de Europese Commissie voorstelt om bij te dragen tot een modal shift. Het vervangt het vroegere PACT-programma, dat voor de binnenvaart maar weinig heeft betekend - hoewel de schaarse projecten die gerealiseerd werden, wel succesvol waren. In augustus 2001 overhandigde INE een standpunt over dit Marco Polo-programmavoorstel aan de Europese Commissie





Als koepelorganisatie voor de binnenvaart in Europa beschouwt INE het Marco Polo programma voorstel als een nuttig beleidsinstrument om modal shift te

bevorderen. INE formuleerde de volgende beschouwingen: de nadruk moet liggen op projecten die goederenstromen genereren en innovatief zijn; voldoende

budgetten moeten vrijgemaakt worden; de niet-discriminatie moet gegarandeerd worden tussen milieuvriendelijke modi; en transparantie moet verwezenlijkt

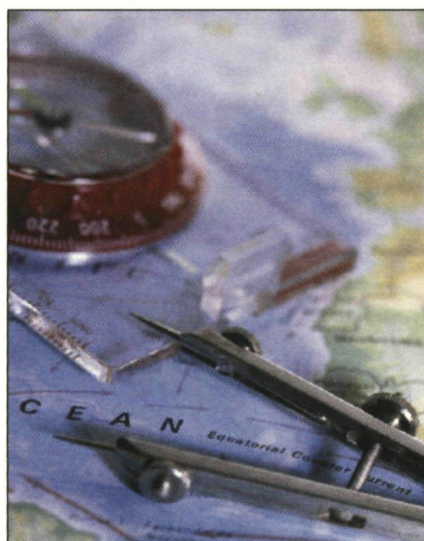


worden over besteedde projecten en budgetten.

INE bepleit dat ook andere dan de weerhouden flessenhalzen zouden worden opgenomen in de, tegen 2004 te herziene, TEN-T-lijst van prioritaire "corridors" of "snelwegen" voor de Europese binnenvaart. Op deze "snelwegen" verloopt 50 procent van alle personen- en goederenvervoer van de Europese binnenvaart. Meer dan de zuivere infrastructuur in bij voorbeeld zeehavens, komen thans ook knooppunten op de binnenwateren en multimodale terminals in aanmerking voor erkenning in lopende programma's van het Trans Europees Netwerk (TEN).

Behalve upgraving van het vak Straubing-Vilshofen op de Donau, zouden de lidstaten, de Europese Commissie en het Europees Parlement ook het Maas-Rijnkanaal, de Seine-Nord-verbinding en de integratie van het netwerk rond Elbe-Oder-Donau moeten opnemen in de lijst met prioriteiten voor een coherente Europese binnenvaart. Verbeteringen van de infrastructuur betreffen o.a. de diepgang, de verbreding van sluizen, het verhogen van bruggen om doorvaart van schepen met vier

containerlagen mogelijk te maken, en de constructie van nieuwe bruggen. Te betreuren valt dat de Europese Commissie geen ontwikkelings- en stimuleringsplan voorstelt voor intelligent gebruik van de waterwegeninfrastructuur, zoals een rivierinformatiesysteem (RIS). De Europese verenigingen voor de Promotie van de Binnenvaart herinneren ook aan de verbintenis van 1996 van de Europese Lidstaten en van het Europees Parlement, om de binnenvaart uit te bouwen tot een vervoersmodaliteit die competitief is met het wegverkeer.



Vanuit het standpunt van de binnenvaart was het lang verwachte "EU-Witboek over het Transportbeleid" eerder ontgoochelend. In een standpunt van oktober 2001 schreef INE aan de Europese Commissie "een gebrek aan ambitie" toe om de binnenvaart op een realistische manier te bevorderen door concrete maatregelen. Met als uiteindelijk doel om een modal shift te bewerkstelligen en duurzame groei te bevorderen, stelde INE vijf reeksen maatregelen voor ten gunste van de binnenvaart: het uitbouwen van een samenhangend netwerk en het verbeteren van bestaande infrastructuur; het bevorderen van modal shift en intermodale integratie; het nemen van proactieve maatregelen om de milieu- en veiligheidstoeven van de binnenvaart te versterken; het creëren van een nieuw imago voor de binnenvaart, dat beter overeenstemt met de realiteit van vandaag; en tot slot aandacht voor samenwerking en integratie met de nieuwe EU-toetredingslanden van Midden-Europa, o.a. door een aansluiting mogelijk te maken met de binnenwateren in West-Europa door de uitbouw van een oost-west-as van de binnenvaart.



# Naar draadloze verbinding?

De professionalisering van de binnenvaart maakt dat de sector niet kan achterblijven bij ontwikkelingen die aan wal algemeen worden. Sinds verscheidene jaren begeleidt Promotie Binnenvaart Vlaanderen het doorvoeren in de binnenvaart van telematicadiensten, dat is de combinatie van telecommunicatie en informatica. Dat proces komt er niet vanzelf. Het komt erop aan waar de knelpunten liggen en welke handicaps moeten overbrugd worden. In 2001 heeft de activiteit rond telematica zich vooral op die knelpunten toegespitst.

## ENQUÊTE OVER GSM-GEBRUIK EN INTERNET-TOEGANG

Als een van de belangrijkste interne projecten, heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen op het einde van het verslagjaar een enquêteformulier verstuurd naar een 900-tal Vlaamse binnenvaartondernemers. Hierin werd gepeild naar hun huidige en te verwachten gebruik van GSM en Internet.

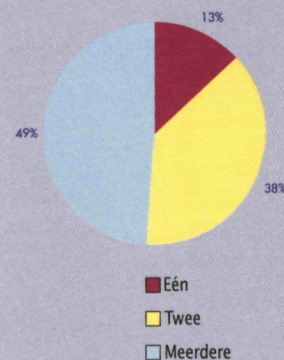
De GSM wordt vandaag als vanzelfsprekend ervaren door zowat alle binnenvaartondernemers, althans voor het voeren van telefoongesprekken. Bijna twee op drie gebruikt zijn GSM ook voor

faxtransmissie maar nauwelijks een op vier maakt er gebruik van voor data-verkeer. De helft van alle binnenvaartondernemers beschikken over twee of meer GSM's, en ongeveer evenveel hebben twee of meer SIM-kaarten. De keuze van operator wordt vooral beïnvloed door de dekkingsgraad van het net.

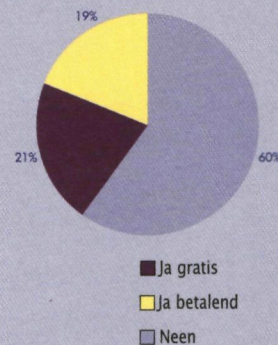
GSM-gebruik is erg duur in de binnenvaart. Op hun eerste SIM-kaart betaalt 75 procent van de ondervraagden tussen de € 124 en € 372 per maand. Bijna een op drie betaalt op de eerste SIM-kaart tussen € 372 en € 620 per maand. Veertien procent betaalt op de eerste SIM-kaart tussen € 620 en meer dan € 1240 per maand. Het maandelijks factuurbedrag op de tweede SIM-kaart ligt voor 98 procent der ondervraagden onder de € 372. Meer dan de helft van de ondervraagden vraagt een tussenkomst van Promotie Binnenvaart Vlaanderen bij de operator om een goedkoper tariefplan te verkrijgen.

Hoewel slechts 1,3 procent van de ondervraagden niet over een PC beschikt, heeft slechts 40 procent een Internet-aansluiting en slechts 33 procent heeft een eigen e-mail-

Aantal GSM's in gebruik



Beschikt u over een internet aansluiting?





adres. Als reden wordt opgegeven dat toegang tot het Internet via GSM wordt ervaren als te duur en te traag. Nieuwe technologieën zijn bij de binnenvaartondernemers nog maar weinig bekend, met slechts 27 procent voor HSCSD (high speed data) en 31 procent voor GPRS. Toch staan binnenvaartondernemers niet afwijzend tegenover deze vernieuwingen, op voorwaarde dat de praktijk aantoonbaar dat ze sneller en goedkoper werken.

In het verslagjaar trof Promotie Binnenvaart Vlaanderen voorbereidingen om dergelijke praktijktesten te organiseren aan boord van een aantal binnenschepen.

#### **EXTERNE PROJECTEN**

Promotie Binnenvaart Vlaanderen werkt samen met externe partners aan diverse ontwikkelingen op het gebied van telematica, die de dienstverlening kunnen verbeteren en toegevoegde waarde creëren voor de verschillende spelers in de logistieke ketting.

Het "Flanders Barge Traffic System" (FBTS) beoogt een uniform Vlaams scheepvaartbegeleidingssysteem voor de binnenvaart in de havens



en het aansluitend waterwegennet tot stand te brengen. Uiteindelijk zouden hierin vijf soorten gegevens worden opgeslagen: centraal binnenschepenbestand, in- en uitmeldsysteem, sluisplanning, brugplanning en ligplaatsenbeheer. Tijdens het verslagjaar werd voor FBTS een conceptueel model uitgewerkt, op basis van de resultaten van enquêtes in de verscheidene gebruikersgroepen.

Het "Consortium Operational Management Platform River Information Services" (COMPRIS) is een Europees R&D-project dat de

laatste stap zou moeten vormen vooraleer Rivieren Informatie Systemen (RIS) worden ingevoerd. In 2001 werd het projectvoorstel verder bijgeschaafd, en verwacht wordt dat het door de Europese Commissie kan goedgekeurd worden in 2002.

#### **THEMATISCH NETWERK SPIN**

Binnen een Europees samenwerkingsverband, werkte Promotie Binnenvaart Vlaanderen in 2001 aan het SPIN-TN (European Strategies to Promote Inland Navigation). Het SPIN-TN projectvoorstel beoogt de vorming

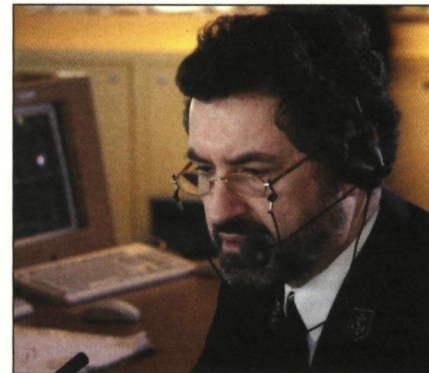


van een thematisch netwerk dat op Europese schaal alle betrokkenen van de binnenvaart verenigt, met inbegrip van de toekomstige lidstaten, van Rusland en van de Oekraïne. Het uiteindelijke doel is te komen tot een gemeenschappelijk aanvaarde, flexibele strategie voor de promotie van een Europese binnenvaart die tegemoet komt aan de vereisten van de rechtstreeks betrokkenen (stakeholders).

Daartoe werd een consortium opgericht van vijf Europese binnenvaartlanden, met vertegenwoordigers van Vlaanderen, Nederland, Frankrijk, Duitsland en Oostenrijk. Een gezamenlijk project voor het creëren van een netwerk voor het vervoer over water werd ingediend bij de Europese Commissie, die het tijdens het verslagjaar goedkeurde.

Het thematisch netwerk SPIN-TN wil een kennisplatform creëren waarin niet alleen wetenschappers, maar ook gebruikers, industrie en beleidsmakers zijn betrokken. Bedoeling is dat verenigingen, bedrijven en overheid in SPIN-TN informatie en communicatie uitwisselen, geavanceerde diensten voor de binnenvaart bevorderen, publieke

belangstelling voor de binnenvaart opwekken, en aanbevelingen doen die gedragen worden door alle betrokkenen. Promotie Binnenvaart Vlaanderen is een van de vijf hoofdpartners van dit consortium. Vanuit het standpunt van de vereniging is het van belang op die manier de polsslag te voelen van wat in verscheidene landen gebeurt op het vlak van de binnenvaart.





Dat de binnenvaart in volle beweging is blijkt niet alleen uit de nieuw- en vernieuwbouw of de structurele veranderingen die optreden in de marktorganisatie. Er wordt ook gewerkt in de diepte, met de vorming van bedrijfsleiders, het organiseren van opleidingen in de informatica, en in het algemeen het verbeteren van de toegang tot het beroep.

Uit de vele contacten met de sector concludeert Promotie Binnenvaart Vlaanderen dat er een toenemende nood bestaat aan opgeleide bedrijfsleiders en gekwalificeerde bemanningen.

Op specifieke waterwegen en voor specifieke ladingen worden steeds hogere kwaliteitseisen gesteld, die ook tot uiting komen in het voorgescreven aantal bemanningsleden. De tendens om, zoniet in continuïteit te varen, dan toch om de kapitaalintensieve investering van een hedendaags binnenschip beter te laten renderen, leidt ertoe dat meer gebrevetteerde matrozen worden gevraagd.

Een politiek moet ontwikkeld worden om de maritieme beroepen in eigen land opnieuw aantrekkelijk te maken.

De toenemende belangstelling van het opleidingscentrum Cenflumarin

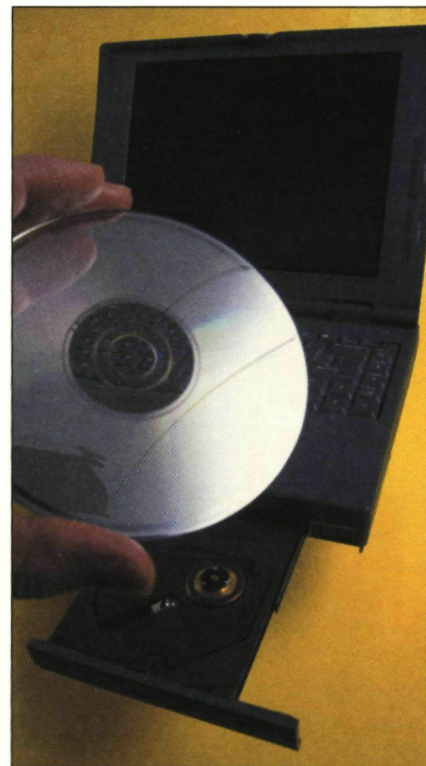
in Kallo, waar in 2001 een nieuw schoolschip in gebruik werd genomen ter vervanging van de bijna honderd jaar oude "Themis", bewijst dat er een vraag bestaat.

Een beleid van kwaliteitsverbetering vereist ook voortgezette vorming. Sinds 1996 besteedt Promotie Binnenvaart Vlaanderen veel tijd en energie aan het verankeren van een structurele vorm van opleiding.

Dat gebeurt via het CMO-Waasland, een VIZO-opleiding die in 2001 door de federale overheid formeel werd erkend als een curriculum, dat toegang geeft tot het beroep van binnenvaart-ondernemer. Het gaat om de opleiding bedrijfsbeheer voor binnenvaartondernemers, een cursus met afstandsonderwijs. Deze erkenning impliceert dat onze vereniging niet langer zelf moet instaan voor deze opleiding. Ook de subsidiëring door Promotie Binnenvaart Vlaanderen valt weg. Wat de formele opleiding betreft, maakt Promotie Binnenvaart Vlaanderen zichzelf overbodig: een evident voorbeeld waar onze vereniging het verschil heeft gemaakt.

Omdat PBV zoveel als mogelijk wenst in te spelen op de behoefte

en rekening houdt met de specifieke situatie van de binnenvaartondernemers, werd in overleg met CMO Waasland, een cursus informatica via afstandsonderwijs in het leven geroepen. Op deze manier bepaalt hij zelf het tempo, en mist hij geen lessen omdat zijn schip toevallig op dat moment in het verre buitenland was.





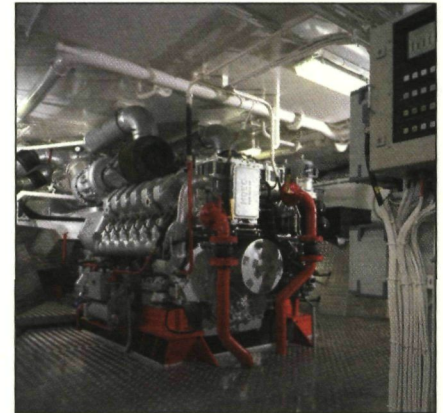
Ten behoeve van een brede groep geïnteresseerden, in het bijzonder jongeren tot 18 jaar heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen een interactieve cd-rom laten produceren.

In een interactief gedeelte worden praktijk problemen gesimuleerd, zoals bij voorbeeld het varen van Antwerpen naar Luik met een lading van 1100 ton.

Maatregelen ter bevordering van de instroom naar het beroep, moeten ook oog hebben voor de, dikwijls onderschatte sociale aspecten en de leefomstandigheden. Potentiële

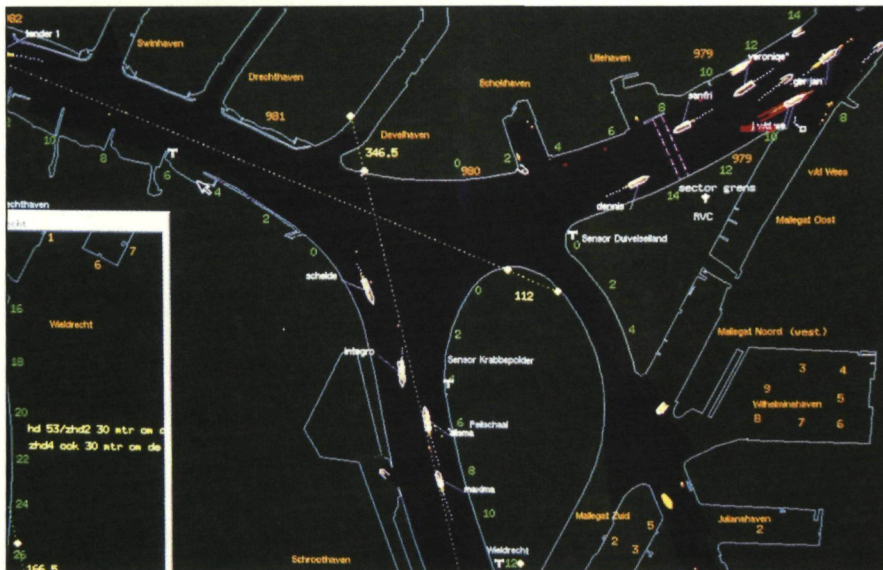
matrozen verkiezen dikwijls een leven aan de wal, waar meer geregelde uren worden geboden, waar meer vrije tijd overblijft en waar andere vormen van ontspanning lonken dan binnen een besloten scheepsruimte. Voor bedrijfsleiders en hun gezin blijft de opvoeding van de kinderen een netelige kwestie. Vanaf de leeftijd van zes jaar zijn kinderen van varende internaatkinderen.

In het verslagjaar werd een boeiend experiment opgestart met e-learning voor kleuters, Clododaris, in het ligplaatsschooltje "De Schroef"



in Antwerpen. Teneinde het kleuteronderwijs maximaal toegankelijk te houden voor kleuters van varende, werden in 2001 draagbare computers en een aangepast internetprogramma ter beschikking gesteld van een twaalfstal geïnteresseerde gezinnen. Het Antwerps Havenbedrijf heeft de opstartkosten overbrugd, zonder hun steun had dit initiatief niet kunnen gerealiseerd worden. Ook hier gaat de hulp van onze vereniging en de steun van het privé-initiatief vooraf aan wat vanaf september 2002 een e-learning kleuterschool wordt.

Kleuters van varende krijgen vanaf 3 jaar volwaardig en regulier kleuteronderwijs. ICT-technologie brengt de school aan boord.



BINNENVAART

# Een troef voor recreatie



De 1100 km bevaarbare rivieren en kanalen in Vlaanderen vormen een uitstekende troef, in een land waar vrije ruimte schaars is en in een tijd waarin onthaasting hoog op de agenda staat. Waterwegen hebben meer dan een economische functie. Het bevorderen van recreatie op de waterweg behoort tot de opdrachten van Promotie Binnenvaart Vlaanderen. Die promotie-activiteit kent duidelijk succes. Niet alleen ontdekken veel recreatieve vaarders nu de eigen waterwegen, waar zij vroeger nagenoeg uitsluitend aangewezen waren op het nabije buitenland. Maar daarenboven komen sinds kort ook een toenemend aantal toervaarders van over de grenzen Vlaanderen ontdekken vanop het water.

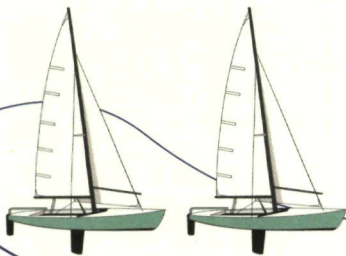
De recreatieve vaart in Vlaanderen zit duidelijk in de lift. In het bijzonder blijken de kleinere kanalen in trek, zoals het kanaal van Leuven naar de Dijle, van Bocholt naar Herentals, of nog het kanaal Briegden-Neerharen. Alle waterwegbeheerders melden verhoogde doorvaarten aan de sluizen en een drukkere activiteit buiten de beroepsvaart. Als voorbeeld kan het aantal doorvaarten op zon- en feestdagen worden vermeld aan de sluizen van Duffel en Viersel op het Netekanaal. In 1998 bedroegen die respectievelijk 184 en 180.



In het verslagjaar was dat opgelopen tot 294 en 313. Voor het hele jaar 2001 bedroeg de recreatieve passage aan die sluizen 1324 en 1467, tegenover 1046 en 1134 in 1998.

Voor de recreatie op de binnenwateren wordt in Vlaanderen een tweesporenbeleid gevoerd. Enerzijds wordt, als antwoord op de vraag van watersportverenigingen, het aantal bedieningsdagen aan de sluizen en het aantal dagen van zondagsbediening geleidelijk opgevoerd, en werd het toeristisch seizoen verlengd tot de periode

van 1 mei tot eind september. Anderzijds wordt een beleid gevoerd om de recreatieve infrastructuur op en langs het water uit te bouwen. Dat gebeurt met financiering van Europa, van Vlaanderen en van gemeenten. In de jongste jaren is een indrukwekkend netwerk ontstaan van jachthavens, aanlegsteigers en faciliteiten voor passanten. Belangrijke impulsen daartoe werden gegeven door twee Europese Interreg-programma's. Voorbereidend werk voor een nieuw Interreg-programma legt vooral de nadruk op een betere aansluiting van land en water, en

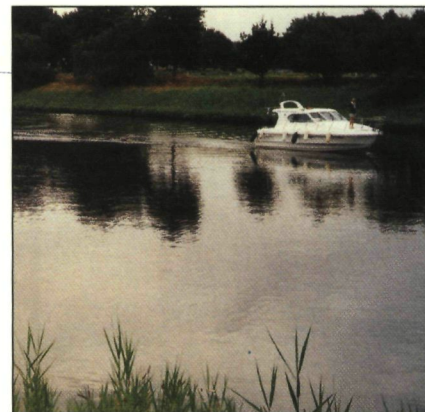


op milieuvorzieningen. Interreg III, dat de benaming "Beleef het water" meekreeg, zal zowel een infrastructuureel als een promotioneel luik kennen.

Binnen onze vereniging functioneert een "Werkgroep Recreatie". Deze werkgroep besliste zijn activiteiten uit te breiden tot alle geledingen van de recreatieve vaart. Waar vroeger hoofdzakelijk op de toevaarders werd gemikt, zullen nu ook vertegenwoordigers betrokken worden van de beoefenaars van jetski, waterski, motorvaart, enz. Dit Overlegorgaan wordt het aanspreekpunt voor regelgeving, opleiding, organisatie van examens voor vaarbewijzen en zal initiatieven ontwikkelen voor promotie en informatie.

Tijdens het verslagjaar ondersteunde Promotie Binnenvaart Vlaanderen de productie van een cd-rom over het stuurbrevet. Geïnteresseerden kunnen zich aan de hand van dit werkinstrument voorbereiden op het examen, met informatie over het stuurbrevet, de eerder gestelde examenvragen, het examen marifoon, literatuur, links en zelfs een quizmodule.

In het kader van kwaliteitszorg en aandacht voor de klant, organiseert Promotie Binnenvaart Vlaanderen elk jaar een onthaalwedstrijd. Hierin kunnen de gebruikers van de waterweg hun oordeel geven over klantvriendelijkheid en professionalisme aan de sluisen. Op de vrijetijdsbeurs Belgian Boat Show kent onze vereniging, op basis van deze bevraging, een prijs toe aan de klantvriendelijkste sluiswachters. Promotie Binnenvaart Vlaanderen ondersteunt ook de zeer succesrijke Toevaartreünies. Deze worden georganiseerd door de drie bonden LBWB, VPF en VVW. In 2001 kwamen er opnieuw meer dan 350 jachten op af, verspreid over de verscheidene organisaties en locaties.



# De band met klant en burger



Succes heeft vele vaders. Maar als de binnenvaart in de jongste vijf jaar een nieuw, en een mooier, gezicht heeft gekregen, dan is dat voor een belangrijk deel ook te wijten aan een betere communicatie. Zoiets is het werk van velen: meer dan een techniek is communicatie een ingesteldheid, die elk van onze activiteiten doordeseemt. Promotie Binnenvaart Vlaanderen wil niet alleen het verschil maken, maar wil dat ook laten blijken.

Onze communicatie richt zich tot verschillende doelgroepen en gebeurt op uiteenlopende wijze. Boven alles is communicatie een continu proces. Als economische sector is de binnenvaart in Vlaanderen niet meteen de grootste speler. Telkens opnieuw moet bijgevolg de boodschap uitgedragen worden dat de waterwegen in Vlaanderen, door hun reservecapaciteit, kunnen helpen om een oplossing te bieden voor het verkeersinfarct op de wegen. Ook de imagocampagnes rond de boodschap van een veilige en milieuvriendelijke vervoersmodaliteit, moeten telkens herhaald worden. De stijging van de trafieken bewijst dat de belangrijke inspanningen voor communicatie, die Promotie

Binnenvaart Vlaanderen levert, ook effectief vruchten afwerpen.

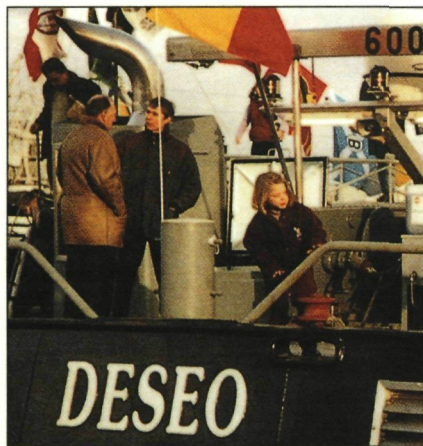
Voor een keer kreeg onze vereniging daar tijdens het verslagjaar ook een publieke erkenning voor. Op 27 maart kende de Vereniging van Maritieme Journalisten (ESPA) haar "Maritime Award" toe aan Promotie Binnenvaart Vlaanderen. De prijs wordt ieder jaar toegekend aan een persoon of een instelling die baanbrekend werk verricht op maritiem gebied.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen behoorde tot de eerste instanties in Vlaanderen die begonnen met een, inhoudelijk goed gestoffeerde eigen website. Vandaag is deze webplek

een vaste favoriet van al wie met de binnenvaart begaan is. Het adres <http://www.binnenvaart.be> wordt herhaald op al onze publicaties.

Tijdens het verslagjaar ondergingen de publicaties een grondige facelift. In plaats van de bestaande tijdschriften NV Binnenvaart en Stroomversnelling, kwam er een nieuw, fris ogend, en overvloedig geïllustreerd magazine in vierkleurendruk. Het richt zich zowel tot verladers als tot binnenvaartondernemers en geïnteresseerden uit het maatschappelijk middenveld. Het blad telt telkens een 20-tal bladzijden en verschijnt vijfmaal per jaar. De introductie werd algemeen zeer gunstig ontvangen.

Naast website en magazine, zoekt onze dienst Communicatie ook andere kanalen voor contact met de klant en de burger. Goodwill acties associëren onze aanwezigheid met een sympathieke geste, zoals een sinterklaasfeestje of het verzenden van agenda's rond nieuwjaar. Geregeld wordt onze vereniging gevraagd om een artikel te schrijven voor een publicatie of website. Wij gaan daar graag op in, en weten dat zo nieuwe





binnenvaartondernemers, verladers, toeleveranciers, een Kamer van Koophandel of een bibliotheek met ons in contact komen. Promotie Binnenvaart Vlaanderen verspreidt ook eigen drukwerk, zoals over ondeelbare stukken. Of wij nemen deel aan een tentoonstelling, zoals bij de federale vice-premier en minister van Mobiliteit en Vervoer, Isabelle Durant, naar aanleiding van het Belgisch EU-voorzitterschap. In het algemeen houden wij ook promotiemateriaal ter beschikking zoals vlaggen, stickers, pennen, paraplu's of blocnotes.

Een deel van onze communicatie richt zich specifiek tot doelgroepen. Binnenvaartondernemers vormen het aanspreekpunt op de Nationale Gentse Scheepvaartdagen of de Antwerpse Scheepvaartdagen. Met onze deelname aan de Transportbeurs in München en Interfreight Rotterdam beoogden wij vooral contacten met verladers en transportorganisatoren. Op de zeer succesvolle beurs over Transport & Logistics te Antwerpen kwamen wij in contact met Patrick Rifaut, die in 2002 zijn nagelnieuw schip ter beschikking zou stellen voor het promotie-evenement, de



Ronde van Vlaanderen van de Binnenvaart. Met de A-verladersactiviteit zendt Promotie Binnenvaart Vlaanderen traditioneel een informeel bedankje naar al wie van de binnenvaart gebruik maakt.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen stimuleert ook studenten die een eindwerk maken over onze sector. De jongste jaren stellen wij hiervoor een toenemende belangstelling vast. Ook inhoudelijk gaat de kwaliteit van de ingediende thesissen vooruit. In 2001 mochten wij o.a. eindwerken ontvangen over "de haalbaarheid van personenvervoer over bestaande

waterwegen" (Michaël De Schrijver en Joost Willems, KUL, Departement Burgerlijke Bouwkunde); over "netwerkanalyse betreffende intermodaal binnenvaart/weg transport" (Boud Vermeiren, VUB, Geografisch Instituut); of over de "River Terminal in Wielsbeke" (Jürgen Soetaert, Katholieke Hogeschool Zuid-West-Vlaanderen).

Naar het grote publiek werkt Promotie Binnenvaart Vlaanderen vooral via de media. Ontelbaar zijn de persartikels die over onze sector handelen, meestal in zeer positieve zin. Onze vereniging staat altijd ter beschikking om journalisten te helpen bij het voorbereiden van een reportage, bij het leggen van contacten, of bij het verstrekken van cijfermateriaal. Op eigen initiatief verspreiden wij persmededelingen of organiseren wij media-ontmoetingen. In 2001 werden wij vereerd met de aanwezigheid van de minister vice-president van de Vlaamse regering en minister van Mobiliteit, Steve Stevaert, op de voorstelling van ons jaarverslag 2000. Naast redactionele artikels plaatst Promotie Binnenvaart Vlaanderen ook betaalde advertenties, onder andere gericht op leden van de Kamers van Koophandel.

SHORTSEA SHIPPING

## Your navigator from highway to seaway



Met deze Engelse slogan in het vaandel is de promotie van Shortsea Shipping op kruissnelheid gekomen in 2001.

Omdat de relatieve onbekendheid van Shortsea Shipping een groot knelpunt was, werd ook in 2001 veel aandacht besteed aan de communicatie naar de markt toe. Naast de reeds bestaande algemene brochures werden de landenspecials Spanje-Portugal en Noorwegen-Zweden verspreid met een goede respons vanuit de markt. De verspreiding van een nieuwsbrief werd gestart, waarbij aan de markt 'good practises' worden voorgesteld die aantonen dat Shortsea Shipping zijn plaats in de logistieke keten heeft. De advertentiecampagne, gebaseerd op herkenbare elementen, en redactionele artikels droegen eveneens bij tot het opbouwen van een breder maatschappelijk draagvlak.

In augustus 2001 werd onze website [www.shortsea.be](http://www.shortsea.be) officieel gelanceerd door Mark Meersman, kabinetsmedewerker van minister Steve Stevaert. Dat er een duidelijke behoefte was aan een informatiebron met een lage instapdrempel, blijkt uit de bijna 5000 hits die werden geregistreerd

eind 2001. De site biedt ook een forum voor allerlei nieuws uit de markt, dat het gebruik van Shortsea Shipping illustreert.

Met een aantal werkinstrumenten werd de benadering van de potentiële gebruikers van SSS stilaan opgedreven: de aanwezigheid op de beurzen van München en Antwerpen, de presentaties (oa op de Exportdagen van Export Vlaanderen), de

medewerking aan seminaries..., maar ook de individuele bezoeken aan de verschepers en logistieke organisers resulteerden in concrete vragen naar informatie. Hoewel om confidentiële redenen de bedrijven niet altijd feedback gaven, noteerden we een aantal proefzendingen die een modal shift van de weg naar shortsea tot gevolg hadden. Hoewel het meestal om geïsoleerde verschepingen ging, bleek er toch in het





totaalbeeld een duidelijke stijging van de SSS-trafiek in de havens.

Als opvolging van de Binnenvaartstuurdag (september 2000) werd op 26 april 2001 een seminarie georganiseerd (in samenwerking met Promotie Binnenvaart) waarop het thema 'Synergie tussen de Binnenvaart, Shortsea en Wegtransport' werd behandeld. Hoewel er nog een lange weg te bewandelen valt, bleek iedereen ervan overtuigd dat 'intermodaliteit' het enige middel is om mobiliteit en economie te verzoenen.

De rol van Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen wordt bepaald door het beschikken over informatie: op een kruispunt van informatiestromen kunnen we de rol van tussenpersoon en katalysator spelen.



Het informatienetwerk dat verder werd uitgebouwd omvat zowel officiële instanties (Europese, federale en Vlaamse) als havens, belangenorganisaties (ECSA, Feport, ...), vertegenwoordigers van private havenbelangen, waterwegbeheerders, exportverenigingen, organisaties van traffic managers, ambassades en consulaten, provincies en economische vertegenwoordigers in het buitenland.

Omdat SSS per definitie een grensoverschrijdende transportmodus is, nam Promotie Shortsea Shipping in december 2000 het initiatief om de vijf andere actieve Promotiebureaus rond de tafel te brengen. In 2001 werd het informeel netwerk verder uitgebouwd tot het 'Europees Shortsea Netwerk' met 11 leden: Zweden, Finland, Denemarken, Nederland, Vlaanderen, Frankrijk, Duitsland, Ierland, Portugal, Italië en Griekenland, terwijl Polen reeds als waarnemer aanwezig was. De bureaus kozen een gemeenschappelijke naam 'Shortsea Promotion Centre', gevolgd door het land. Ook de websites werden zoveel mogelijk onder een uniforme naam geregistreerd [www.shortsea.eu](http://www.shortsea.eu) en de letters van



het land. Vanwege de Europese Commissie werd in 2001 een subsidie toegekend om enkele concrete acties te starten (waaronder een website en een databank voor SSS-diensten). Deze acties zullen in 2002 worden afgewerkt.

De tweede doelstelling in ons businessplan (het oplossen van knelpunten die SSS hinderen) werd zeer pragmatisch aangepakt: uit de hele lijst van 'bottlenecks' werd het probleem van de documentenstroom geselecteerd.



*European ShortSea Network*

Een studie, die de documentenstroom van SSS vergeleek met het wegvervoer, diende als basis voor een workshop op 20 november 2001 in Brussel. De organisatie gebeurde in het kader van het Belgisch Voorzitterschap van de EU en er werd aan meegewerkt door de Federale Overheid, het Maritime Industries Forum en Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen. De zeer interactieve workshop werd opgebouwd rond drie thema's: douane, gevaarlijke goederen/veterinaire certificaten en commerciële documenten. Uit de workshop werden een aantal aanbevelingen naar verscheidene instanties toe gedistilleerd: deze zullen in 2002 concreet aangekaart en opgevolgd worden. Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen wil een oplossing voor een aantal van deze knelpunten. We blijven ook aandacht hebben voor andere 'bottlenecks' zoals op het gebied van infrastructuur op de kanalen, waar de kruiplijncoasters nog niet economisch rendabel en efficiënt kunnen opereren.

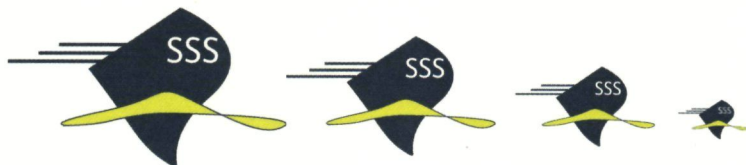
Zoals hoger vermeld schermen bedrijven de informatie over hun transport vaak af om redenen van concurrentie en confidentialiteit. Het is moeilijk om de impact van

het Promotiebeleid SSS op die manier te meten. Dankzij de medewerking van de havens en de waterwegbeheerders beschikken we wel over cijfers die zeer bemoedigend zijn. In 2000, dat in maritieme kringen als een topjaar werd omschreven, bedroeg het aandeel van SSS-trafiek in de vier Vlaamse havens 49,69 procent (96,5 miljoen ton op een totaal behandelde tonnage van 194,3 miljoen ton). Ondanks de gebeurtenissen van 11 september 2001 en de negatieve berichten over economische recessie, groeide SSS in 2001 verder in percentage en in absolute cijfers. Op een totaal behandelde tonnage in de Vlaamse havens van 190,3 miljoen ton, nam Shortsea



Shipping 51,45 procent of 97,9 miljoen ton voor zijn rekening. Op het Albertkanaal viel de SSS-trafiek enigszins terug, vermoedelijk om economische redenen. Ook op het Zeekanaal was er een lichte daling.

De activiteiten die Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen in 2001 heeft ontplooid, hebben het Promotiebureau zelf en de transportmodus SSS op de kaart gezet. Shortsea Shipping zit inderdaad op kruissnelheid.



## FINANCIËEL OVERZICHT

## Passief

<b>EIGEN VERMOGEN</b>		<b>31/12/2001</b>	<b>31/12/2000</b>
V	OVERGEDRAGEN RESULTAAT		
	OVERGEDRAGEN RESULTAAT	<b>170.629,23</b>	111.806,90
	Totaal eigen vermogen	<b>170.629,23</b>	111.806,90
		BEF 6.883.166	BEF 4.510.279
<b>VOORZIENINGEN VOOR RISICO'S EN KOSTEN</b>			
VII	VOORZIENINGEN	<b>245.987,00</b>	245.450,86
	Totaal voorzieningen	<b>245.987,00</b>	245.450,86
		BEF 9.923.091	BEF 9.901.463
<b>SCHULDEN</b>			
IX.	SCHULDEN OP MINDER DAN EEN JAAR		
	HANDELSSCHULDEN		
	A. LEVERANCIERS	<b>223.449,74</b>	218.504,28
	B. TE ONTVANGEN FAKTUREN	<b>101.409,92</b>	139.095,24
	OVERIGE SCHULDEN	<b>49.196,11</b>	6.108,62
X	OVERLOPENDE REKENINGEN		
	Toe te rekenen kosten	<b>0</b>	0
	Totaal schulden	<b>374.055,76</b>	363.708,14
		BEF 15.089.372	BEF 14.671.950
<b>TOTAAL DER PASSIVA</b>		<b>790.671,99</b>	<b>720.965,89</b>
		BEF 31.895.629	BEF 29.083.692

# FINANCIËEL OVERZICHT

## Actief

<b>VASTE ACTIVA</b>		<b>31/12/2001</b>	<b>31/12/2000</b>
I.	OPRICHTINGSKOSTEN	<b>2.231,79</b>	2.231,79
	AFSCHRIJVINGEN	<b>-2.231,79</b>	-2.231,79
III.	MATERIELE VASTE ACTIVA		
	KANTOORMACHINES	<b>178.372,95</b>	168.209,81
	MEUBILAIR	<b>46.510,01</b>	45.569,82
	MAQUETTES	<b>13.643,81</b>	13.643,81
	ROLLEND MATERIEEL	<b>95.425,22</b>	95.425,22
	INRICHTING GEHUURDE GEBOUWEN	<b>107.605,50</b>	107.605,50
	AFSCHRIJVINGEN	<b>-344.550,73</b>	-313.149,91
	<b>Totaal vaste activa</b>	<b>97.006,76</b>	117.304,26
		BEF 3.913.243	BEF 4.732.042
<b>VLOTTENDE ACTIVA</b>			
IV	VORDERINGEN OP MEER DAN EEN JAAR		
VII.	VORDERINGEN OP TEN HOOGSTE EEN JAAR		
	A. VORDERINGEN SUBSIDIES	<b>324.120,78</b>	423.154,25
	TE VORDEREN BTW	<b>121.949,01</b>	0
	B OVERIGE BELEGGINGEN		
	DEXIA Termijn	<b>34.297,75</b>	16.211,42
	DEXIA Sociaal Passief	<b>111.115,17</b>	111.115,17
	DEXIA Projecten	<b>100.235,10</b>	9.820,28
IX.	LIQUIDE MIDDELEN		
	DEXIA RC	<b>1.947,40</b>	42.888,08
	KAS	<b>0</b>	472,44
X	OVERLOPENDE REKENINGEN	<b>0</b>	0
	<b>Totaal vlottende activa</b>	<b>693.665,23</b>	603.661,64
		BEF 27.982.386	BEF 24.351.650
	<b>TOTAAL VAN HET ACTIEF</b>	<b>790.671,99</b>	<b>720.965,89</b>
		BEF 31.895.629	BEF 29.083.692

# FINANCIËEL OVERZICHT

## Resultatenrekening

<b>RESULTATENREKENING</b>		<b>31/12/2000</b>	<b>31/12/1999</b>
I	BEDRIJFSOPBRENGSTEN		
A	INKOMSTEN LEDENGELDEN	<b>7.436,81</b>	6.445,23
B	SUBSIDIES	<b>1.341.103,08</b>	1.489.893,36
C	DIVERSE INKOMSTEN	<b>18.156,34</b>	18.661,10
	<b>TOTAAL</b>	<b>1.366.696,22</b>	<b>1.514.999,69</b>
		BEF 55.132.389	BEF 61.114.936
II	BEDRIJFSKOSTEN		
A	PROJECTKOSTEN	<b>469.850,74</b>	753.360,64
B	DIENSTEN/DIVERSE GOEDEREN	<b>342.533,57</b>	371.956,25
C	PERSONEELSKOSTEN/BEHEERDERS	<b>438.624,61</b>	328.098,76
D	AFSCHRIJVINGEN VASTE ACTIVA	<b>31.400,82</b>	39.729,47
E	BELASTINGEN	<b>62,69</b>	0
F	VOORZIENINGEN	<b>30.014,28</b>	0
	<b>TOTAAL</b>	<b>1.312.486,72</b>	<b>1.493.145,12</b>
		BEF 52.945.583	BEF 60.233.325
	SALDO BEDRIJFSRESULTAAT	<b>54.209,50</b>	21.854,57
		BEF 2.186.806	BEF 881.611
III	BEDRIJFSWINST/VERLIES		
	FINANCIËLE OPBRENGSTEN / KOSTEN		
IV	FINANCIËLE OPBRENGSTEN	<b>2.170,75</b>	279,67
V	FINANCIËLE KOSTEN	<b>-3.232,18</b>	-10.461,43
	SALDO FINANCIËEL RESULTAAT	<b>-1.061,43</b>	-10.181,76
VI	WINST / (VERLIES) van het boekjaar	<b>53.148,07</b>	11.672,81
		BEF 2.143.988	BEF 470.880
VII	UITZONDERLIJKE OPBRENGSTEN	<b>5.674,26</b>	0
VIII	UITZONDERLIJKE KOSTEN	<b>0</b>	0
	SALDO UITZONDERLIJK RESULTAAT	<b>5.674,26</b>	0
IX	WINST / (VERLIES) van het boekjaar	<b>58.822,33</b>	11.672,81
		BEF 2.372.887	BEF 470.880
X	RESULTAATVERWERKING		
	OVERGEDRAGEN VORIG BOEKJAAR	<b>111.806,90</b>	100.134,09
	RESULTAAT VAN HET BOEKJAAR	<b>58.822,33</b>	11.672,81
	<b>OVER TE DRAGEN SALDO</b>	<b>170.629,23</b>	<b>111.806,90</b>
		BEF 6.883.166	BEF 4.510.279

# Ledenlijst 2001

**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 ■ 2130 Brasschaat

**Belgische Syndicale Kamer voor Tussenpersonen  
Binnenvaartvervoer**

Nassaustraat 16 ■ 2000 Antwerpen

**Belgische Transportarbeidersbond**

Paardenmarkt 66 ■ 2000 Antwerpen

**C.B.O.**

Vosseschijnstraat 59 ■ Haven 182 ■ 2030 Antwerpen

**De Schroef vzw**

Elzasweg 14 ■ 2030 Antwerpen

**Dienst voor de Scheepvaart**

Havenstraat 44 ■ 3500 Hasselt

**General Bulk**

Verbindingsdok OK 13/19 ■ 2000 Antwerpen

**Havenbedrijf Gent GAB**

John Kennedylaan 32 ■ 9000 Gent

**Havenbedrijf Stad Antwerpen**

Havenhuis - Entrepotplaats 1 ■ 2000 Antwerpen

**Imporgrasa vzw**

p/a Kanaaldijk 25 ■ 2900 Schoten

**Landelijke Bond van Watersportverenigingen vzw**

Oefenpleinstraat 5 ■ 9050 Ledeberg

**Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen nv**

Isabellalaan 1 ■ 8380 Zeebrugge

**Nautibel vzw**

Akkerhage 10 ■ 9000 Gent

**NautiV**

Witte Burg 70 ■ 8670 Koksijde

**Naviga Bank nv**

Verviersstraat 4 ■ 2000 Antwerpen

**NV Zeekanaal en**

**Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen**

Brielen 43 ■ 2830 Willebroek

**Ons Recht**

Straatsburgdok NK 3 ■ 2030 Antwerpen

**Trans Aqua Service**

Straatsburgdok NK 3 ■ 2030 Antwerpen

**Unie der Continentale Vaart**

Schomhoeveweg 15 ■ 2030 Antwerpen

**Unie van Agenten van Rijnrederijen Antwerpen**

Kouwenbergdreef 9 ■ 2970 Schilde

**Vereniging Belgische Reders Rijn- en Binnenvaart**

Lathyrusplein 12 ■ 2900 Schoten

**Vereniging Zeekanaal Schelde - Brussel NV**

Gansbroekstraat 31 ■ 2870 Ruisbroek

**Vlaamse Gewest c.o.**

**Administratie Waterwegen en Zeewezen**

Graaf de Ferrarisgebouw

Koning Albert II-laan 20 ■ 1000 Brussel

**Vlaamse Havenvereniging**

Brouwersvliet 33/8 ■ 2000 Antwerpen

**Vlaamse Pleziervaart Federatie**

Dijkweg 32 ■ 9031 Drogen

**Vlaamse Vereniging voor Watersport**

Beatrijslaan 25 ■ 2050 Antwerpen

## SAMENSTELLING

# Raad van Beheer

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

### **Voorzitter**

Dhr. F. Martens

### **Ondervoorzitters**

Dhr. J. Tielens

Dhr. J. Woestenborghs

### **Secretaris**

Dhr. A. Descamps

### **Penningmeester**

Dhr. L. Clinckers

### **Commissarissen**

Dhr. P. Bausmans

Dhr. M. Verdonck

### **Leden**

Dhr. P. Helsmoortel

Dhr. P. Lahaye

Dhr. J. Laurent

Mevr. G. Maes-Buelens

Dhr. O. Parmentier

Dhr. E. Portugaels

Dhr. R. Restiau

Dhr. J. Strubbe

Dhr. L. Van Ballaer

Mevr. J. Van Gelder

Dhr. J. Van Hoof

Dhr. G. Verelst

### **Plaatsvervangende leden**

Dhr. J. Balduck

Dhr. A. Bauwens

Dhr. C. Danckaerts

Dhr. L. De Bisschop

Dhr. K. De Groof

Dhr. P. Denayer

Mevr. M. Evenepoel

Dhr. C. Herbosch

Dhr. J. Hufkens

Dhr. M. Parmentier

Dhr. L. Poppe

Dhr. F. Stevens

Dhr. E. Van den Eede

Dhr. W. Vandeurzen

Dhr. C. Van Lancker

Dhr. J. Voet

### **Waarnemers**

Dhr. E. Bruyninckx

Dhr. J. Cosyn

Dhr. P. De Wilde

Dhr. P. Gerard

Dhr. R. Goetinck

Dhr. P. Kerckaert

Dhr. R. Opdelocht

Dhr. D. Schell

Dhr. E. Van Craeyvelt

Dhr. V. Vautmans

Dhr. H. Verschueren