

JAARVERSLAG 2003

PROMOTIE BINNENVAART VLAANDEREN



JAARVERSLAG 2003

PROMOTIE BINNENVAART VLAANDEREN

>>>

Promotie Binnenvaart Vlaanderen wil het gebruik van de waterwegen bevorderen. De vereniging richt zich daarvoor tot professionele en recreatieve gebruikers, en tot de Vlaamse, federale en Europese overheid. PBV is een uniek platform, dat alle actoren van de binnenvaart rond dezelfde tafel bijeenbrengt. De vereniging is een waardevol forum voor overleg en voor het innemen van gemeenschappelijke standpunten. Daarbij zijn zowel de binnenvaartondernemers, verladers en bevrachters, de havens, belangenverenigingen en de overheid betrokken.

INHOUDSTAFEL

Voorwoord	4
Binnenvaart groeit ondanks ondermaatse economie	6
De weg van de toekomst	12
Imago, perceptie en marktwerking	22
Binnenvaart: een Europees project	28
Telematica in de binnenvaart	32
Recreatie: van het schip op de fiets	36
Communicatie tussen schip en wal	40
Shortsea shipping doorbreekt kaap van 100 miljoen ton	44
Leden Promotie Binnenvaart Vlaanderen vzw maart 2004	47
Balans en resultatenrekening	48

VOORWOORD

In 2003 realiseerde de binnenvaart in Vlaanderen meer dan 4,5 miljard tonkilometer. Voor de eerste keer doorbrak Shortsea Shipping de kaap van 100 miljoen ton goederen. In de twee gevallen gaat het om een recordprestatie, die de trend van de vorige jaren bevestigt. Ondanks de lage waterstanden, veroorzaakt door een extreem warme zomer, kende de binnenvaart in ons land het afgelopen jaar een gezonde groei.

In nauwelijks één decennium is de binnenvaart in Vlaanderen diepgaand veranderd door structurele wijzigingen in de marktorganisatie en in de vervoersvormen. Het verschijnen van de container op rivieren en kanalen, vier decennia na de doorbraak ervan in de zeevaart, zorgt voor kwalitatieve verschuivingen. Daarboven is de sector erin geslaagd zijn imago, dat opgebouwd werd in de vroege industrialisatie en waarrond een zweem van romantiek was blijven hangen, compleet bij te sturen. Vandaag wordt de binnenvaart in brede kring gezien als een dynamische, groene, innovatieve en kapitaalintensieve vervoersvorm die een haalbaar alternatief biedt om een deel van het zwaar goederenvervoer van onze wegen te houden. Met enkele uitzonderlijke onderhoudswerken voor de deur die de mobiliteit nog onzekerder zal maken, hebben diverse

bedrijven gekozen voor een modale verschuiving. Het was hun keuze voor efficiëntie en hun keuze voor de eigen portemonnee. De vrijmaking van de markt heeft de nieuwe dynamiek en de verhoogde aantrekkingskracht van de binnenvaart mogelijk gemaakt. Toch mag ook herinnerd worden aan het beleid van de opeenvolgende Vlaamse regeringen, die het kader hebben geschapen om deze vervoersvorm opnieuw competitief en vernieuwend te maken. Het succes hiervan bewijst dat een doelgericht beleid in staat is om veranderingen in de hand te werken. Het is een vaststelling die zou moeten aanzetten om ook in de toekomst gewenst gedrag aan te moedigen en ongewenste gewoonten te ontmoedigen. De regering heeft de hefboomen in handen om de mobiliteit in onze samenleving te verbeteren. Het stimuleren van een modale verschuiving naar de binnenvaart is hiervoor één van de krachtigste hefboomen.

Dit jaarverslag gaat minder over onze vereniging, Promotie Binnenvaart Vlaanderen, dan wel over de sector als zodanig. Het is een gewilde keuze. Met deze publicatie willen wij een referentiewerk bieden dat een overzicht geeft van alle kerngegevens en van de actuele trends in de binnenvaart. Dit jaar belichten wij in het bijzonder drie thema's, die enigszins diepgaander worden uitgewerkt: de intermo-

>>>

>>>

dale samenwerking; de kwalitatieve verschuiving naar borging, certificering en autocontrole; en het toenemend belang voor de binnenvaart van de Europese agenda.

De samenwerking tussen de verschillende vervoersvormen loopt parallel met de groei van het containervervoer en het ontstaan van een netwerk van containerterminals langs de binnenwateren. De overtuiging groeit dat de ene transportvorm complementair kan zijn voor de andere. Op voorwaarde dat transparante en gelijke marktcondities worden gecreëerd, kan er een win-win situatie ontstaan voor spoor- en waterweg en zelfs, als men rekening houdt met het noodzakelijke voor- en natransport, tussen de binnenvaart en het lokaal wegverkeer. De certificering en de kwaliteitsborging die ontstonden in de verschillende takken van de voedselketen, worden stilaan uitgebreid naar andere activiteiten. Het is een algemene maatschappelijke ontwikkeling waaraan ook vervoerders niet zullen ontsnappen. Verladers en binnenvaartondernemers hebben er belang bij om op dit gebied het initiatief te behouden. De uitbreiding van de Europese Unie tot 25 lidstaten op 1 mei 2004 verruimt niet alleen de marktopportunities voor onze ondernemingen, maar zal ook Oost-Europese bedrijven evenals gekwalificeerd personeel op onze markten doen belanden. Ook dat is op

termijn een onvermijdelijke evolutie, en ook hier hebben de marktspelers er alle belang bij om er actief op in te spelen in plaats van lijdzaam de evolutie te ondergaan. De Europese dimensie reveleren wij eveneens aan de hand van de voorziene verbinding tussen de bekkens van Seine en Schelde - het belangrijkste infrastructuurproject in de binnenvaart tijdens het komend decennium.



Filip MARTENS

Voorzitter van de Raad van Bestuur

BINNENVAART GROEIT ONDANKS ONDERMAATSE ECONOMIE

Angst regeerde de wereld voor een groot deel van 2003. De oorlog in Irak en de nasleep ervan, terroristische aanslagen, de dreiging van Noord-Korea, het doembeeld van een gelijktijdige deflatie in de drie grote economische zones, de vrees voor de longziekte SARS zetten een domper op het optimisme dat enkele jaren eerder nog domineerde. Zo'n klimaat van angst en onzekerheid is niet gunstig voor de economische ontwikkeling. In die omstandigheden is het merkwaardig dat de handelsstromen toch nog toenamen, dat de goederentrafieken verder stegen, en dat de binnenvaart in Vlaanderen de trendgroei kon voortzetten die midden de jaren 1990 werd ingezet.

Op Europees vlak beleefde de economie een zwak jaar. Geopolitieke spanningen, financiële schandalen en de sterke waardestijging van de euro tegenover de dollar, zetten een rem op de groei. Onze twee belangrijkste handelspartners, Nederland en Duitsland, werden getroffen door een recessie. Desondanks groeide de Belgische uitvoer nog met 2,3 procent, en de invoer steeg nog sterker met 4 procent. Het verhandelde volume in de Europese





zeehavens steeg met 3,5 procent tot 3,07 miljard ton terwijl het aantal containers met 10,5 procent toenam tot 58,6 miljoen TEU.

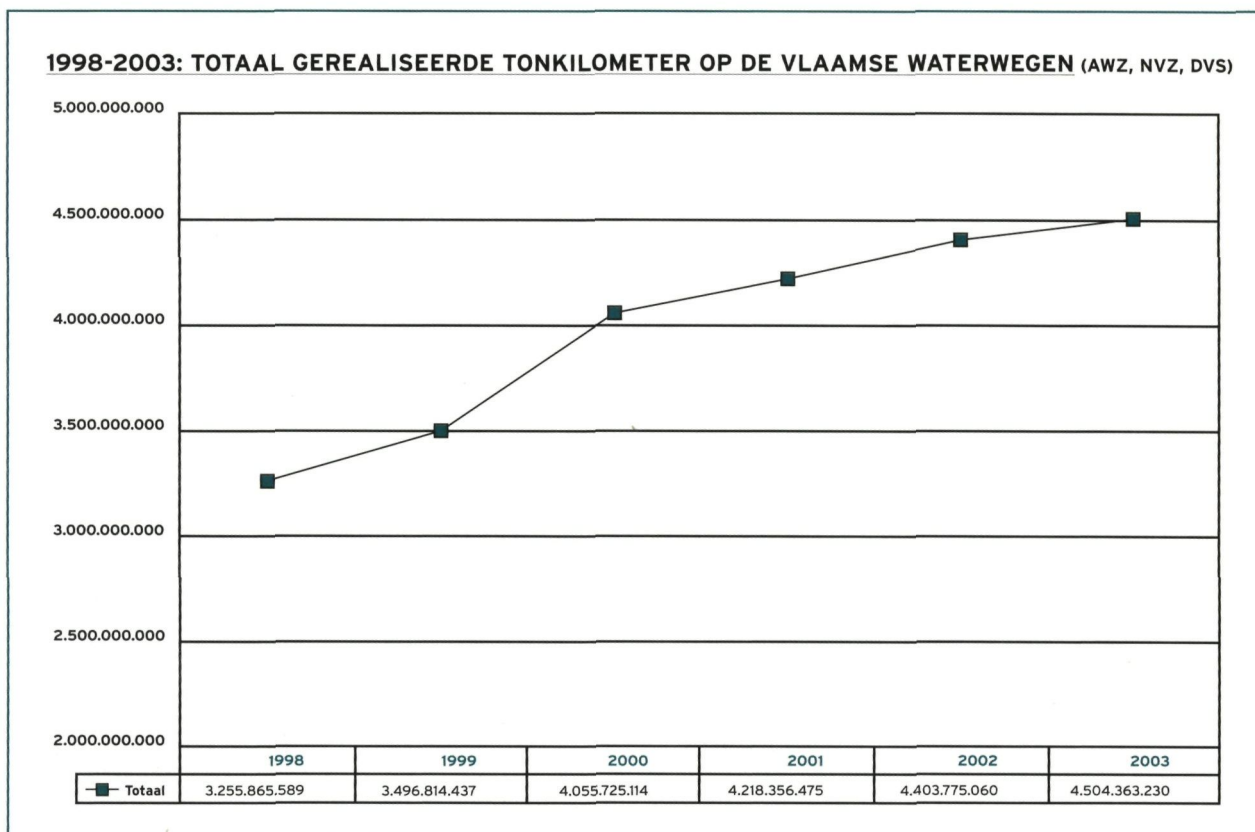
In het jaar 2003 bedroeg de economische groei in België slechts de helft van het langetermijngemiddelde. Het Bruto Binnenlands Product (BBP) steeg op jaarbasis met 1,1 procent, maar die prestatie kwam tot stand met twee snelheden. Na een stagnatie in de eerste jaarhelft en zelfs een daling met 0,1 procent in het tweede trimester, veerde de activiteit op in de tweede jaarhelft. Twee voor de binnenvaart belangrijke bestanddelen van het BBP, de industrie (-0,6 procent) en de bouw (-0,1 procent), tekenden op jaarbasis evenwel een achteruitgang op van de activiteit.

Voor de binnenvaart zat de algemene conjunctuur in 2003 niet mee, maar toch vertonen de trafiekcijfers een blijvende groei. Dat is een positieve vaststelling die de sinds midden van de jaren 1990 ingezette structurele verschuiving van transportvormen bevestigt. De trends van het afgelopen decennium zetten zich dus door. De sector wint marktaandeel, wordt sterker en wordt levenskrachtiger - wat zeker opgaat voor wie deelneemt aan de internationale vaart en beschikt over een groot schip. Op het vlak van investeringen lijken de meeste binnenvaartondernemers enigszins voorzichtiger te zijn geworden dan de vorige jaren, maar toch bleef de vernieuwing op peil - zelfs in een jaar dat de overheidssteun

in het raam van de economische expansie werd stop gezet.

Het jaar 2003 was ook het jaar van de extreem warme zomer, wat op veel plaatsen zorgde voor lage waterstanden. Als gevolg van het laagwaterrecord daalde het vervoerde vrachtvolume van de Duitse binnenvaart zelfs met 5,7 procent tot 218,5 miljoen ton, terwijl de omzet van de sector er terugliep met 1,4 procent tot € 1,26 miljard. De beperkte belaadbaarheid zorgde bij ons voor hoge vrachtprijzen, wat verladers er dan weer toe aanzette om vracht in te houden. Toen de goederen nadien toch werden vrijgegeven, normaliseerden de vrachtprijzen. Hoewel het ontoereikend statistisch materiaal in Vlaanderen tot voorzichtigheid moet manen, overheerst het aanvoelen dat pieken en dalen in de vrachtprijzen frequenter voorkomen en ook dichterbij elkaar komen te liggen.

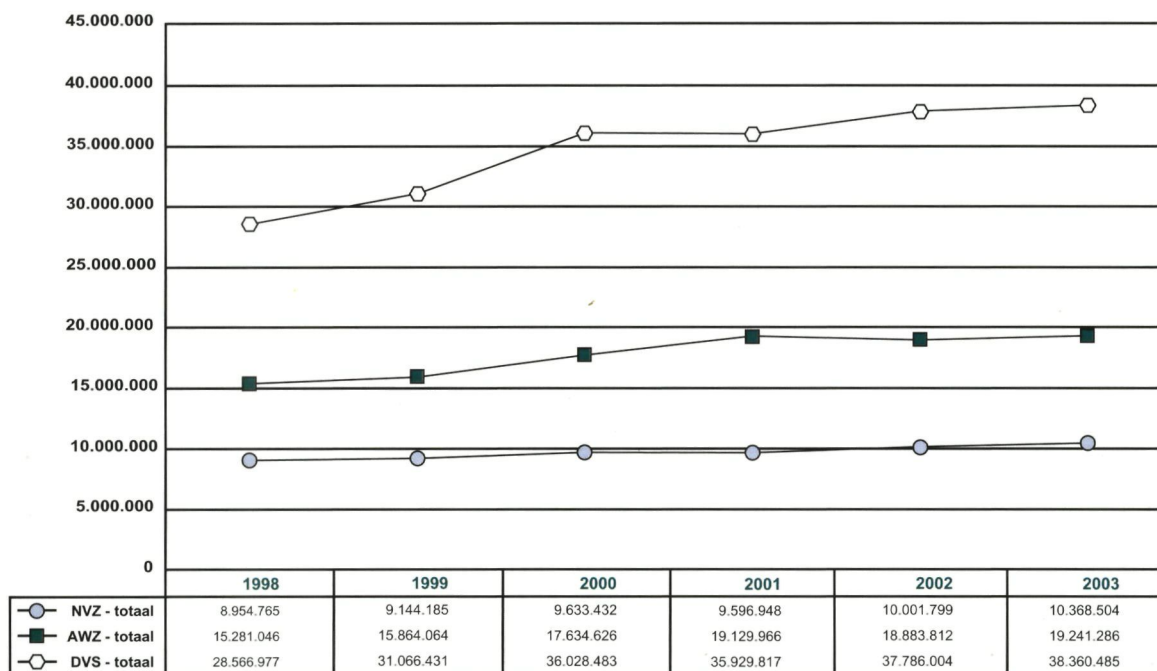
Over het hele jaar genomen, meent Promotie Binnenvaart Vlaanderen dat de sector in 2003, zowel naar volume als naar vrachtprijzen, een gezonde, zij het beperkte groei heeft gekend. In het heersend economisch klimaat van 2003 is dat een prestatie van formaat. De uitbreiding van de Europese Unie met tien nieuwe lidstaten, de blijvend lage rente, de sterke vraag naar grondstoffen, de verbeterde regionale indicatoren in Vlaanderen, en in het algemeen het aantrekken van de economische activiteit, zouden het kader moeten scheppen voor een verdere gunstige ontwikkeling van de binnenvaart in 2004.



GRAFIEK 1: TONKILOMETER

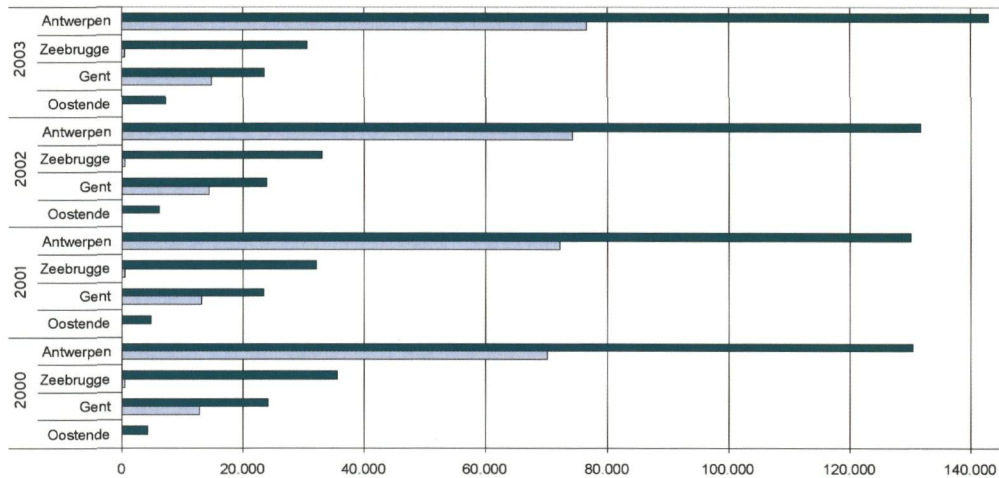
In 2003 werd in Vlaanderen meer dan 4,5 miljard tonkilometer gerealiseerd op de binnenwateren: om precies te zijn 4.504.363.230 tkm, een groei met 2,28 procent. In de jongste vijf jaar is het aantal gevaren tonkilometer toegenomen met 38,3 procent.

>>>

1998-2003: VERSCHIEPT TONNAGE OP DE VLAAMSE WATERWEGEN PER WATERWEGBEHEERDER (AWZ, NVZ, DVS)

GRAFIEK 2: TONNAGE

De trafiekstijging doet zich voor op de netten van alle waterwegbeheerders. De Dienst voor de Scheepvaart noteert een volumestijging van 1,5 procent of nagenoeg 575.000 ton. Bij de Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) steeg de tonnage met 1,99 procent en bij de NV Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen was de stijging 3,66 procent. Met 38,3 miljoen ton zijn het Albertkanaal en de Kempense kanalen goed voor 56,4 procent van alle transport op de Vlaamse binnenwateren.

2000-2003: MARITIEM GOEDERENVERVOER EN BINNENVAARTVERVOER IN DE VLAAMSE ZEEHAVENS IN 1.000 TON



	2000				2001				2002				2003			
	Oost.	Gent	Zeebr.	Antw.	Oost.	Gent	Zeebr.	Antw.	Oost.	Gent	Zeebr.	Antw.	Oost.	Gent	Zeebr.	Antw.
■ Maritiem goed.verv.	4.335	24.039	35.475	130.531	4.827	23.456	32.080	130.050	6.188	23.980	32.920	131.629	7.244	23.538	30.570	142.874
□ Binnenvaartverv.	150	12.800	549	70.172	149	13.200	460	72.295	82	14.263	457	74.276	145	14.916	508	76.614

GRAFIEK 3: MARITIEM GOEDERENVERVOER EN BINNENVAARTVERVOER IN DE VLAAMSE ZEEHAVENS IN 1.000 TON

Het belang van de zeehavens voor de binnenvaart in Vlaanderen kan maar moeilijk overschat worden. Voor alle zeehavens samen vertegenwoordigt de binnenvaarttrafiek in de havens meer dan 31 procent, als men maritieme overslag en binnenvaart samentelt. In de haven van Antwerpen is de binnenvaart zelfs goed voor bijna 35 procent van alle haventrafiek.



De groeicijfers die de binnenvaart in 2003 optekent bewijzen dat het volgehouden beleid van de Vlaamse regering vruchten afwerpt. Het beleidsplan voor de binnenvaart van 1996, de liberalisering van de markt op 1 december 1998, de programma's voor de bouw van kaaimuren vanaf 1998, de virtuele afschaffing van de vaartrechten vanaf 1 januari 2000 zijn maatregelen waarvan de samenleving vandaag de vruchten plukt. Ze hebben het kader geschapen, dat de particuliere sector toeliet initiatieven te nemen die uitmondten op vlootvernieuwing, schaalvergroting, of de bouw van containerterminals langs de binnenwateren.

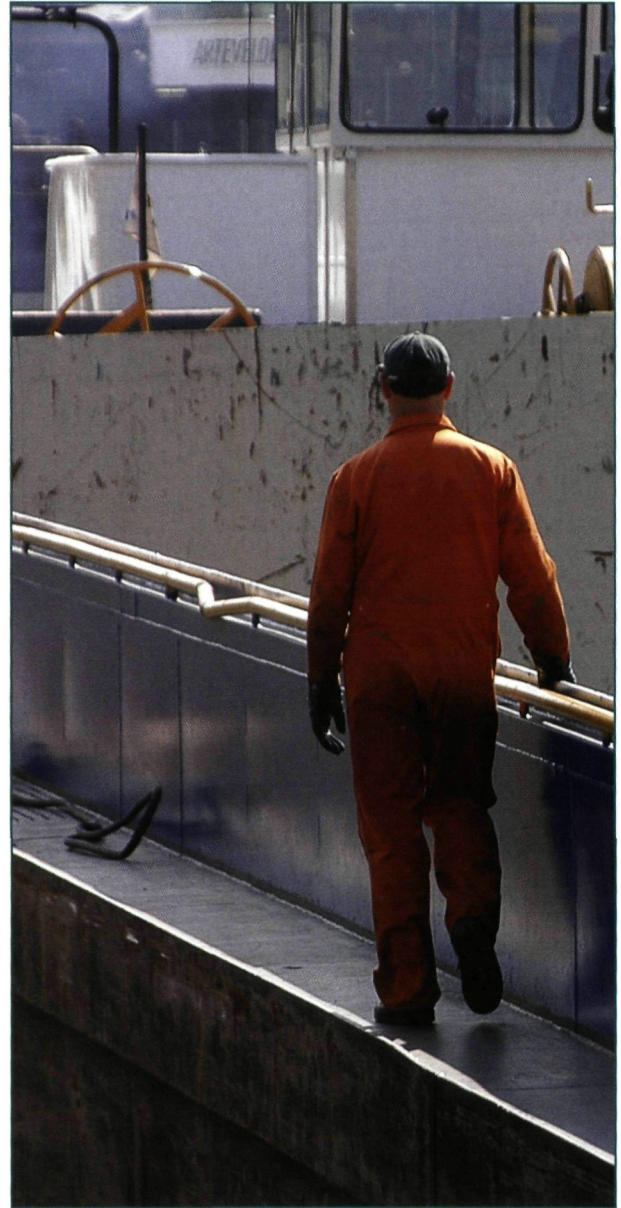
Het voluntaristisch beleid van de overheid en de bloei van het privé initiatief staan niet op zichzelf. Ze zijn een middel dat de mobiliteitscrisis moet verzachten en

passen als zodanig in een ruimere beleidsdoelstelling van de Vlaamse regering. Elke 25 ton die naar een andere vervoersmodaliteit (spoor, pijplijn of binnenvaart) kan afgeleid worden, betekent een vrachtwagen minder op onze wegen. Op één enkele reis houdt een binnenschip van 1500 ton niet minder dan 60 vrachtwagens van de weg. De voorspelde groei van de economische activiteit, de uitbreiding van de Europese Unie, de toename van de internationale arbeidsverdeling en in het algemeen de globalisering van de economie, zullen in de volgende jaren de transportstromen nog aanzienlijk doen toenemen. Als het beleid ten gunste van alternatieve transportvormen zoals binnenvaart en spoorvervoer niet wordt verder gezet, dreigt het verkeersinfarct onze samenleving nog meer te verstikken dan dat vandaag al het geval is.

DE WEG VAN DE TOEKOMST

De uitbouw van een goede infrastructuur, het creëren van een betere toegang tot de waterweg, en de vernieuwing van de vloot leggen de basis voor de binnenvaart van morgen. Maar de binnenvaart is geen doel op zich. Door het transport over de waterweg te bevorderen, wil de samenleving de mobiliteit verbeteren - in het bijzonder door een modale verschuiving tot stand te brengen in het goederenvervoer. Om dezelfde reden stuurt de binnenvaart aan op intermodale samenwerking, met weg- en spoorvervoer. De spectaculaire groei van het containervervoer op de binnenwateren, en het ontstaan van een netwerk van containerterminals langs rivieren en kanalen, toont de weg van de toekomst.

De weg van de toekomst vergt voortdurende investeringen en innovatie. In 2003 bleven de particuliere investeringen in vlootvernieuwing op peil, maar er lijkt een grotere voorzichtigheid op te treden van de kant van de binnenvaart-ondernemers. Op 31 december 2003 kwam er een einde aan de investeringssteun binnen het kader van de wetgeving op economische expansie. Ondanks de tussenkomsten van Promotie Binnenvaart Vlaanderen, startte de Vlaamse regering geen gericht sectoraal programma voor de binnenvaart op. Dat is des te meer te betreuren, omdat de algemene regeling voor overheidssteun wel werd aange-





meld bij de Europese Commissie. Van die algemene regeling zijn evenwel landbouw en vervoer uitgesloten. Ook de leningen tegen lage rente, die het federaal Participatiefonds toekent, zijn niet bestemd voor de binnenvaart. Promotie Binnenvaart Vlaanderen dringt erop aan dat zo spoedig mogelijk een eigen Vlaamse steunregeling zou tot stand komen. Zo'n programma is een dringende noodzaak, wil men optimaal inspelen op de lopende campagnes en de milieuvoordelen van de binnenvaart. Opportuniteiten zouden ook kunnen aangeboord worden binnen het kader van de Europese Minimis-norm, die overheidssteun tot € 100.000 vrijstelt van aanmelding. Verwacht wordt dat eind 2004 de binnenvaart ook hiervan kan gebruik maken.

INFRASTRUCTUUR

Het programma van de Vlaamse regering om de bouw van kaaimuren aan te moedigen, is een van de belangrijkste hefboomen om de modale verschuiving naar de binnenvaart te realiseren. Het kaaimurenprogramma werd uitgevoerd vanaf 1998, als onderdeel van een begeleidingsplan dat de liberalisering van de binnenvaart moest ondersteunen. Het programma is ingegeven door de noodzaak om de toegang tot de waterweg gemakkelijker te maken. Kaaimuren zijn de interface tussen weg en waterweg. Ze zijn niet alleen van belang voor bedrijven die langs de waterweg liggen en via de bouw van een kaaimuur hun eigen toegang tot kanalen en rivieren creëren. Kaaimuren spelen ook een steeds grotere rol voor bedrijven die iets verder van de waterweg verwijderd liggen en hun goede-

ren, mits het uitvoeren van voor- of natransport, afleveren of ophalen bij een zgn. multi-user containerterminal. Als zodanig is het aanleggen van kaaimuren ook een onmisbare schakel in de uitbouw van een netwerk van containerterminals en van de intermodale samenwerking.

In 2003 zijn de resultaten zichtbaar van de volgehouden inspanning om de bouw van kaaimuren te stimuleren. Er kwamen negen nieuwe kaaimuren in bedrijf, en op het einde van het verslagjaar waren er in Vlaanderen, onder dit programma, 38 operationeel. Drie jaar geleden waren het er slechts tien. Zeven van de 38 kaaimuren zijn geschikt voor het behandelen van containers. Eind 2003 hadden bedrijven in totaal 92 dossiers ingediend voor de bouw van kaaimuren.

In de tien jaar die volgen op het in gebruik nemen van deze kaaimuren, verbinden de bedrijven er zich toe een overeengekomen tonnage via de waterweg te vervoeren. Het gaat om zeer aanzienlijke hoeveelheden, uitgedrukt in overslageenheden die de combinatie vormen van gewicht en volume, vermenigvuldigd met een waarde-ringscoëfficiënt. De ervaring leert dat de bedrijven, als gevolg van de bouw van kaaimuren, in werkelijkheid gemiddeld 30% meer goederen naar de waterweg brengen dan het contractueel vastgelegd. Het programma strekt zich uit over vijf jaar en is een voorbeeld van publiek-private samenwerking. Het draagt als zodanig de goedkeuring weg van de Europese Commissie. De overheid die eigenaar blijft van de kaaimuur, betaalt 60 tot 80

procent van de bouwkosten voor infrastructuur en toegang, terwijl de steunaanvrager ten minste 20 procent betaalt van de bouwkost en instaat voor de superstructuur zoals kranen, transportbanden en opslagruimte. Het aandeel van de overheid is altijd beperkt tot maximaal 50 procent van de totale projectkosten. Voor geïnteresseerde bedrijven houdt Promotie Binnenvaart Vlaanderen een brochure met concrete informatie ter beschikking. Kaaimuren vormen maar één aspect van de gestage verbetering van de infrastructuur. Op diverse plaatsen in Vlaanderen zijn langs en op de waterwegen aanzienlijke investeringen aan de gang. Tot de belangrijkste behoren de bouw van een tweede sluis in Evergem en de opwaardering van de Leie naar Klasse Vb wat onder andere oplossingen inhoudt voor de doortochten van Kortrijk en Wervik. Tot de projecten in de planningsfase behoort de betere toegang tot het Albertkanaal, in het kader van de grote werken om de mobiliteit rond Antwerpen te verbeteren. Op het voor Vlaanderen zeer belangrijke Seine-Nord project in Noord-Frankrijk wordt elders in dit Jaarverslag ingegaan.

Van planning tot uitvoering verstrijkt er een lange tijd bij infrastructuurwerken op de waterwegen. Deze zijn ook zeer kapitaalintensief. Om beide redenen is het van belang in dit verband te wijzen op het multifunctioneel karakter van de waterweg die niet alleen een transportfunctie heeft, maar ook tegemoet komt aan behoeften op het gebied van waterbeheersing, de strijd tegen overstro-

mingen, drinkwatervoorziening, recreatie, natuurontwikkeling, enz. Het lange termijnperspectief en de geïntegreerde aanpak tussen verschillende gebruikers, komt ook tot uiting in het groter wordend belang van integraal en grensoverschrijdend bekkenbeheer in het kader van de Europese Kaderrichtlijn Water. In het verslagjaar was de implementatie van dat geïntegreerd waterbeleid een belangrijk aandachtspunt voor Promotie Binnenvaart Vlaanderen.

Het onderhoud van de infrastructuur en in het bijzonder het op peil houden van de diepgang is een voortdurende zorg. Een studie van de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO), waartoe Promotie Binnenvaart Vlaanderen de opdracht gaf, concludeert dat onvoldoende diepgang of beperkte kielspeling op de vaarweg leidt tot een groter brandstofverbruik. VITO besluit hieruit dat het goed onderhoud van de vaarweg zowel een economisch als een milieubelang dient. Door de extreem lage waterstanden in 2003 werd de noodzaak van voldoende diepgang op een bijzondere manier in het licht gesteld. De verdragsrechtelijke verplichting om Maaswater te leveren aan Nederland, brengt in dergelijke omstandigheden andere functies in het gedrang. Op het Albertkanaal werd enkele keren de kritieke drempel bereikt. Langs de Kempense kanalen waren er problemen met de waterhuishouding. Om de bestaande infrastructuur optimaal en efficiënt te gebruiken, worden de diensturen van bruggen en sluisen steeds verder verruimd. Dit komt tegemoet aan de vraag van zowel verladers als van binnenvaart-

>>>



ondernemers. Op de Bovenschelde waar vroeger van 8u. tot 19u. werd geschut, worden de kunstwerken thans bediend van 6u. tot 22u. De sluis van Evergem en de installaties op het Zeekanaal worden 24 op 24 uur bediend. Op het Albertkanaal worden de sluisen vanaf 1 april 2004 bemand van maandagochtend 6u. tot zaterdagavond 22u. Na overleg met vakbonden en schippersbonden wordt overwogen om al op zondagavond om 22u. de dienst te hernemen, waardoor de sluiscapaciteit met nog eens 6 procent zou uitgebreid worden. Het verruimen van de diensturen is een handig instrument dat de efficiëntie verhoogt en, zonder grote meerkost, een onmiddellijke weerslag heeft op de capaciteit van de waterweg.

CONTAINERVERVOER

Er bestaat een rechtstreeks verband tussen de groei van het containervervoer in de zeevaart en de ontwikkeling van containertransport op de binnenwateren. Tussen 1980 en 2001 groeide de maritieme containertrafiek in Noordwest-Europa met gemiddeld 6,4 procent per jaar. In Antwerpen en Zeebrugge was de groei van de maritieme containeroverslag nog aanzienlijker: respectievelijk 9 procent en 7,9 procent per jaar in elk van de jaren tussen 1980 en 2002. De graad van containerisatie in de maritieme sector, dit is de verhouding tussen gecontaineriseerd stukgoed en het totaal stukgoed, wordt op wereldvlak geschat op 59 procent in 2002 en wellicht 75 pro-



cent in 2010. Op basis van gegevens van de Vlaamse Havencommissie berekenden Cathy Macharis en Alain Verbeke dat de containerisatiegraad in de haven van Antwerpen in 2002 al op 72,3 procent lag. In eigen land begon men pas een jaar of vijf geleden geregeld binnenschepen met containers op onze binnenwateren te zien. Sindsdien is het containervervoer de sterkste stijger onder alle binnenvaarttrafiek. In het verslagjaar werden in Vlaanderen 291.967 TEU-containers per binnenschip vervoerd, een stijging met 18,3 procent tegenover 2002 en met 289 procent tegenover 1998, nauwelijks vijf jaar geleden. Op de waterwegen van de Dienst voor de Scheepvaart (DVS) werden er in 2003 meer dan 200.000 containers vervoerd per binnenschip, een stijging met meer dan 20 procent tegenover het vorig jaar.

De krachtige toename van het containervervoer op de Vlaamse binnenwateren hangt rechtstreeks samen met drie ontwikkelingen: het verbeteren van de toegang tot de waterweg via de bouw van kaaimuren, het ontstaan van overslagterminals als logistieke platformen langs de binnenwateren en de aanhoudende stijging van het maritiem containervervoer in de haven van Antwerpen. De sterke stijging van de containeroverslag in Zeebrugge heeft geen invloed op de ontwikkelingen in de binnenvaart, omdat de kusthaven via de binnenwateren niet toegankelijk is voor grotere binnenschepen. De zeehavens van Gent en Oostende behandelen relatief weinig containers. Bij de afvoer naar het hinterland, wordt in de haven van Antwerpen zowat een derde van alle containers afge-

voerd per binnenschip. Er worden meer dan drie keer zoveel containers afgevoerd per binnenschip als met de trein. Daarbij moet men zich realiseren dat de goederenstromen aan de hinterlandzijde veel groter zijn dan aan de zeezijde, omdat de eerste ook het transport omvatten van goederen die door de plaatselijke industrie werden geproduceerd. Zo werden in 1997 aan de zeezijde van de Antwerpse haven 112 miljoen ton aangevoerd of afgevoerd, terwijl aan de hinterlandzijde 188 miljoen ton werden overgeslagen. Bij toepassing van dezelfde verhouding zou men in 2003 uitkomen op een transportvolume langs de landzijde van zowat 238 miljoen ton. Volgens de recentst beschikbare gegevens, gebaseerd op een tweeverjaarljkse enquête van AGHA-SEA aan de gates van de containerterminals in de haven, werden vanuit de Antwerpse haven in 2002 niet minder dan 1.742.000 TEU naar het hinterland afgevoerd per binnenschip. Dat was een stijging met 8,1 procent tegenover 2001 en vertegenwoordigde 31,2 procent van de modal split.

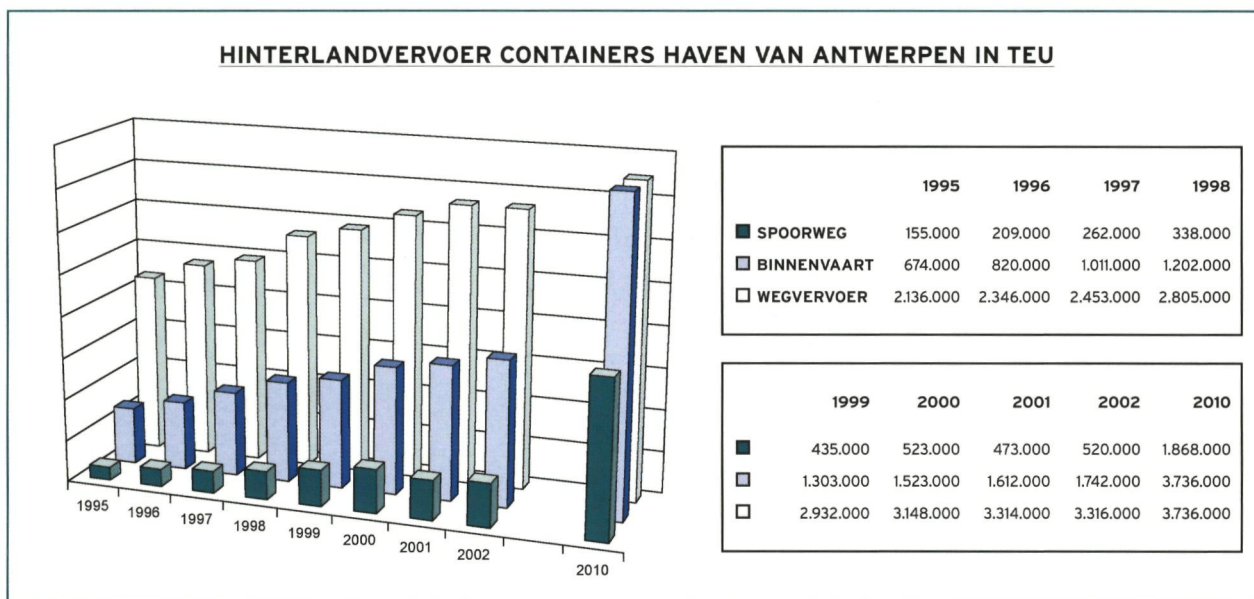
Het belang van de zeehavens voor de binnenvaart in Vlaanderen kan maar moeilijk overschat worden. Voor alle zeehavens samen vertegenwoordigt de binnenvaarttrafiek in de havens meer dan 31 procent, als men maritieme overslag en binnenvaart samentelt. In de haven van Antwerpen is de binnenvaart zelfs goed voor bijna 35 procent van alle haventrafiek. Bij de afvoer naar het hinterland, wordt in de haven van Antwerpen zowat een derde van alle containers afgevoerd per binnenschip. Er worden meer dan drie keer zoveel containers afgevoerd per



>>>



GRAFIEK 4: CONTAINERVERVOER



binnenschip als met de trein. Zeven jaar geleden, in 1995, werd nog maar 22,7 procent van alle containers in Antwerpen per binnenschip afgevoerd naar het hinterland.

INTERMODALE SAMENWERKING

Hoewel de eerste binnenvaartterminals langs de Rijn al aan het einde van de jaren 1960 verschenen en er tussen 1980 en 1987 twintig Rijnterminals bijkwamen, werd in België de eerste binnenvaartterminal pas in 1991 geopend, in Avelgem. In 1996 volgde de terminal van Meerhout langs het Albertkanaal. Na de inhuldiging van

de binnenvaartterminal in Wielsbeke zullen er in Vlaanderen negen binnenvaartterminals zijn. Behalve de drie al genoemde, zijn er ook installaties in Genk, Vilvoorde, Leuven, Willebroek, Merksem en Gent.

Tussen deze terminals onderling en op de relatie met de zeehavens, ontstaan netwerken en lijndiensten van containertrafieken met stipte afvaartschema's. Elk van die containerterminals bedient de eigen regio, en staat via de waterweg in contact met de rest van de wereld. Er ontstaat ook een begin van samenwerking, tussen de terminals maar ook over de grenzen. Met medewerking van Promotie Binnenvaart Vlaanderen werd in juni 2003 het

>>>



Europees proefproject SIKZNEB opgestart, wat staat voor "Samenwerking tussen Intermodale Knooppunten in Zuid-Nederland en België." Doel van het project is een methode uit te werken om het vervoer van lege en volle containers te optimaliseren. In 2003 werd ook een samenwerkingsverband van Vlaamse terminals opgericht, de "Inland Container Terminal Operators" (ICTO).

De samenwerking tussen vervoersmodaliteiten in de regio, de noodzaak van voor- en natransport bij toegang of afvoer van de waterweg, het milieuvriendelijk karakter van de overslag, de beperkingen die aan het wegvervoer worden opgelegd, de clustervorming en het ontstaan van gespecialiseerde logistieke centra, hebben geleid tot de ontwikkeling van intermodale transportsystemen. Deze worden gedefinieerd als vervoer dat verloopt via meer dan één transportmodaliteit, waarbij de goederen niet worden behandeld tijdens de overslag. Containervervoer leent zich bij uitstek tot intermodale samenwerking. Niet alleen stuurt Promotie Binnenvaart Vlaanderen aan op intermodale samenwerking tussen de waterweg en die andere milieuvriendelijke transportvorm, de spoorweg - maar ook de intermodale samenwerking met transportondernemers kan volgens Promotie Binnenvaart Vlaanderen voor beiden een win-win situatie opleveren.

Om de groei van het containervervoer per binnenschip een duurzaam karakter te geven en de intermodale samenwerking uit te bouwen, heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen in 2003 diverse initiatieven genomen of meegewerkt aan bestaande initiatieven.

Gekoppeld aan een aantal voorwaarden werd op 10 decem-

ber 2003 aan de Europese Commissie de goedkeuring gevraagd om een Mobiliteitsfonds op te richten dat moet leiden tot een vlottere afhandeling van containers in de haven van Antwerpen. Tegen de achtergrond van de oververzadiging van de capaciteit in de haven en de soms lange wachttijden aan de terminals, is het de bedoeling de meerkost van nachtploegen te spreiden onder alle belanghebbenden. Telkens voor een derde zouden die meerkosten gedragen worden door de terminaloperators, het Antwerps Havenbedrijf en de Vlaamse regering. De binnenvaartondernemers die hoe dan ook al voorrang moeten geven aan de maritieme trafiek, zouden dan desgevallend tijdens de nacht laden maar niet ook nog eens gepenaliseerd worden voor de extrakost van de nachtploeg. Verwacht wordt dat de prijzen op termijn verwerkt worden in de markt, zodat de maatregel slechts tijdelijk hoeft te zijn. Promotie Binnenvaart Vlaanderen heeft een stuwende rol gespeeld om dit overleg op gang te trekken. Het project maakt deel uit van de verscheidene "Minder Hinder"-maatregelen van de Vlaamse regering naar aanleiding van de grote onderhoudswerken aan de Antwerpse Ring vanaf 2004. Die grote onderhoudswerken bieden een goede gelegenheid voor het bedrijfsleven om de meerwaarde te ontdekken die de binnenvaart kan bieden.

Om tijdverlies te beperken, een betere planning mogelijk te maken en de haveninfrastructuur en de terminals optimaler te benutten werd in 2003 "Central Barge Planning Antwerpen" (CBPA) uitgewerkt. Terwijl vroeger afspraken werden gemaakt per terminal, is het de bedoeling dat alle gebruikers voortaan via een open en transparant systeem



>>>



een overzicht kunnen krijgen van de aangevraagde volumes per kaai en per ploeg. Op die manier kunnen lichters zich beter aanmelden bij de containerterminals.

In 2003 heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen het initiatief genomen tot het opstellen van een afvaartenlijst, met lijndiensten van containertrafiek in de binnenvaart. Alle Vlaamse binnenvaartterminals werden bezocht voor nader onderzoek van samenwerkingsmogelijkheden en voor de promotie van intermodaal transport vanuit Antwerpen naar Belgische en internationale bestemmingen. De afvaartenlijsten werden opgesteld in samenwerking met de Vlaamse havens en de Lloyd. Bedoeling is dat potentiële gebruikers op een eenvoudige manier een volledig overzicht krijgen van de mogelijkheden die de binnenvaart biedt, door het ingeven van de plaats van vertrek of aankomst.

Zoals bepaald in het PBV-Businessplan beschouwt Promotie Binnenvaart Vlaanderen het tot stand brengen en laten functioneren van een "Overlegplatform voor Multimodaal Vervoer" als een strategisch project. Op vraag van het Vlaams Overlegplatform Waterwegbeheerders (VOW) heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen een nota opgesteld over de knelpunten rond multi-intermodaal vervoer. Daarnaast werden voorstellen geformuleerd voor analyse, suggesties voor oplossingen, evenals een voorstel tot oprichting van een Overlegplatform. In het voorjaar van 2003 heeft de cel Marktprospectie daarenboven contacten gelegd met vertegenwoordigers van het goederenvervoer per spoor en met twee organisaties van het wegvervoer. Daarop

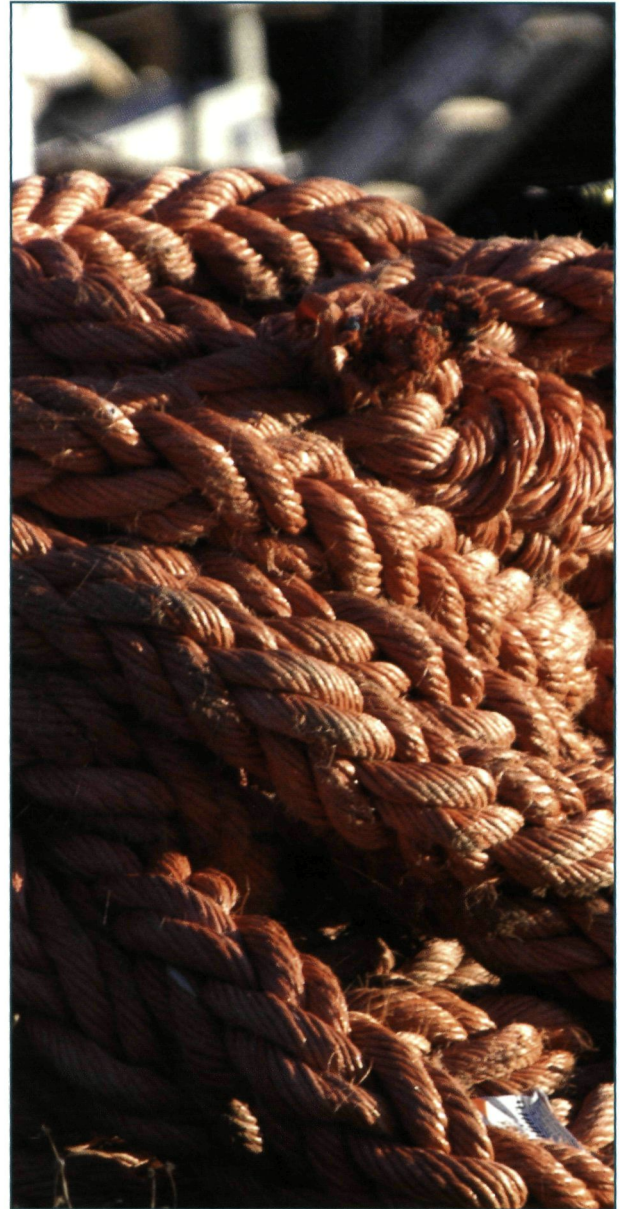
besloot het VOW om zelf een Overlegplatform voor Intermodaal Vervoer (OIV) op te richten. Promotie Binnenvaart Vlaanderen is hierin vertegenwoordigd. De vereniging heeft dus de aanzet gegeven voor deze nieuwe dynamiek, maar heeft het verder initiatief overgelaten aan het VOW. Dit overlegplatform heeft als doelstelling gesteld dat het containervervoer op de binnenvaartterminals tegen 2008 met 15 procent moet stijgen.

In het verslagjaar heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen herhaaldelijk de aandacht van de Vlaamse en de federale regering gevraagd voor modusneutrale tarieven als voorwaarde om te komen tot faire en marktconforme samenwerking tussen de transportmodaliteiten. Volgens Cathy Macharis en Alain Verbeke wordt de prijs van een intermodaal transport voor 25 procent bepaald door het binnenvaarttraject, voor 30 procent door de kosten van overslag en voor 45 procent door het natransport (bij een afstand van 55 km tussen terminal en haven). Overslag en natransport zijn dus van doorslaggevend belang in de kostprijs. Bedrijven zullen slechts overstappen van unimodaal wegvervoer naar een intermodaal transportsysteem als het niveau van prijs en kwaliteit dat stimuleert. Een modusneutrale verrekening van overslagkosten is daarom noodzakelijk. De werkelijkheid is tot nu toe anders. De binnenvaart is zonder meer competitief op het eigenlijke traject dat op de waterweg wordt afgelegd. Met het eigenlijke varen is de binnenvaart wellicht tien keer goedkoper dan het wegvervoer. Maar binnenvaartondernemers lijden een ernstig nadeel door de ongelijke behandeling van overslagkosten, die twee keer zo hoog zijn als voor het wegvervoer.

IMAGO, PERCEPTIE EN MARKTWERKING

Als promotieorganisme maakt PBV niet alleen de binnenvaart bekend bij ondernemers en overheid, maar ze ontvangt ook marktsignalen en is goed geplaatst om vroegtijdig knelpunten of opportuniteiten in de marktwerking te detecteren. Het aantrekken van vracht en het onderhandelen over de tarieven zijn het voorbehouden terrein van de marktspelers zelf - dat zijn de verladers, bevrachters en binnenvaartondernemers. Promotie Binnenvaart Vlaanderen kan daarentegen wel een rol spelen in de marktorganisatie, bij de voorbereiding van het regulerend optreden van de overheid en bij de prospectie van nieuwe vrachten en nieuwe klanten.

In het businessplan voor de jaren 2003-2005 valt de rol van de cel Marktprospectie binnen drie van de vijf strategische doelstellingen van Promotie Binnenvaart Vlaanderen: het transparant maken en verbreden van de marktwerking, het bevorderen van imago en communicatie, en het bepleiten van belangen en het tussenkomen in het beleid. De cel speelt ook een stuwende rol in twee strategische projecten die in het businessplan worden gedefinieerd: het opzetten van het Overlegplatform Multimodaal Vervoer, dat besproken werd in het vorig hoofdstuk, en het bevorderen van het groen imago van de binnenvaart.





INFORMATIE EN ADVIES

Vertaald in operationele doelstellingen, ging tijdens het verslagjaar een groot deel van de activiteit van de cel Marktprospectie naar het verstrekken van informatie en advies, het ontwikkelen van het imago van de binnenvaart, en het onderbouwen van de troeven voor de toekomst. Een zeer uiteenlopende reeks manifestaties en contacten biedt de marktprospectors de gelegenheid de polsslagen te voelen van onze klanten en ondernemers. Veel aandacht ging uit naar het verzamelen van marktgegevens en contacten met bedrijven. Daartoe nemen de marktprospectors deel aan allerlei overlegvergaderingen met waterwegbeheerders, havens, containerterminals, en ook met de leden van onze eigen Raad van Bestuur. Promotie Binnenvaart Vlaanderen krijgt ook veel vragen om informatie, die dikwijls erg concreet zijn. Onderdeel daarvan is het informeren over de mogelijkheden om kaaimuren te bouwen volgens een formule van Publiek-Privaat Partnerschap.

Ten behoeve van potentiële klanten, organiseert de cel marktprospectie gerichte bedrijfsbezoeken op maat. De cel Marktprospectie onderhoudt ook contacten met vertegenwoordigers van andere vervoersmodaliteiten, en verleende in 2003 zijn actieve medewerking bij het tot stand komen van diverse studies. Deze laatste hadden o.a. betrekking op het rivierherstel Leie in het kader van de vervolgstudie Seine-Schelde; een studie van ULG en ULB over de knelpunten voor intermodaal transport; het project "Susatrans" rond duurzame consumptiegoederen met

inbegrip van transportmiddelen; of nog over het Strategisch Beleidsplan voor het Kanaal Brussel/Charleroi.

In hun contacten met verladers, overheid en binnenvaart-ondernemers werden de marktprospectors in 2003 opnieuw geconfronteerd met twee aspecten, waarnaar veel aandacht uitging. Enerzijds is kwaliteitsborging, voor diverse goederentrafieken, een maatschappelijke ontwikkeling waarmee de sector wordt geconfronteerd en die zich onvermijdelijk doorzet. Op deze evolutie moet en wil de binnenvaart anticiperen. Anderzijds is er het toenemend bewustzijn van de milieubelangen, nog versterkt door de onhoudbare problemen die veroorzaakt worden door de oververzadiging van de wegen en het verkeersinfarct. Door het groen imago van de binnenvaart te benadrukken speelde Promotie Binnenvaart Vlaanderen in 2003 in op deze maatschappelijke trend.

KWALITEITSBORGING

Het ontwikkelen en opleggen van kwaliteitsborging is niet eigen aan de binnenvaart. Zoals producenten, groothandelaren, verwerkers en distributeurs worden ook vervoerders ermee geconfronteerd. Het is een algemeen maatschappelijke ontwikkeling die op de binnenvaart afkomt en waar uiteindelijk niemand zich kan aan onttrekken. Promotie Binnenvaart Vlaanderen vindt die kwaliteitsborging belangrijk en ondersteunt deze evolutie. Het is een benadering die past in het streven naar duurzaamheid,

naar zorg en verantwoordelijkheid voor de globale processen, en naar het ontwikkelen van een langetermijnperspectief. Promotie Binnenvaart Vlaanderen wil bijdragen tot grotere bewustwording van deze problematiek bij de leden. Terzelfder tijd wil de vereniging een zo flexibel en economisch mogelijke oplossing uitwerken voor de binnenvaart. Het uitwerken van borging en certificering was in 2003 vooral toegespitst op de sector Voedsel en Veevoeding (Food and Feed).

In België is de zgn. Good Manufacturing/Managing Practices (GMP)-regeling voor Dierenvoeders in een stroomversnelling gekomen na de voedselcrisis rond de eeuwwisseling. De GMP-regeling voor Dierenvoeders is een vrijwillige regeling van de sector, die geleid heeft tot een omstandige documentatie met 17 Technische Bijlagen (TB). Een 18de TB die specifiek betrekking heeft op de binnenvaart is in voorbereiding. Drijvende kracht achter de GMP-Dierenvoeders is de vzw Ovocom ("Overlegplatform Voedermiddelenkolom"). Deze vereniging waarmee PBV intensief samenwerkt, spiegelde zich aan de GMP-regeling van het Productschap Dierenvoeder (PDV) die sinds 1994 in Nederland werd uitgewerkt en wil, door het vrijwillig aanvaarden van één enkel lastenboek voor de hele sector, de wildgroei van sectorale of geografische kwaliteitslabels overstijgen.

De GMP-regeling en de Technische Bijlagen organiseren een stelsel van autocontrole, voedselveiligheids garanties, kwaliteitsnormen, traceerbaarheid, identificatie en

registratie van bedrijven en producten, melding van schadelijke producten, en controle. Deze teksten zijn goedgekeurd door Ovocom en afgestemd met PDV-Nederland. Vanaf 1 juli 2004 moeten bevrachters een overeenkomst hebben afgesloten met een certificeringsbedrijf.

Parallel met deze vrijwillige regeling van Ovocom, kwamen er ook initiatieven van de overheid. Van groot belang in dit opzicht is het Koninklijk Besluit van 14 november 2003 over autocontrole, meldingsplicht en traceerbaarheid in de voedselketen. Deze reglementering is uitgevaardigd in uitvoering van de Europese zgn. Food Law, de Verordening EG 178/2002. De Belgische reglementering wordt op 1 januari 2005 van kracht voor wat betreft autocontrole en traceerbaarheid. Vanaf 1 maart 2004 is een meldingsplicht van toepassing. De autocontrole in de voedselketen is van toepassing op alle producten die tot de bevoegdheid behoren van het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV) en op alle actoren, de zgn. exploitanten. In deze laatste zijn ook de vervoerders begrepen, en dus ook de bevrachters en binnenvaartondernemers. De autocontrole bestaat erin dat exploitanten maatregelen moeten nemen om de voedselveiligheid, de wettelijke kwaliteit (o.a. etikettering en documentatie) en de traceerbaarheid te garanderen. Verder gelden bij levensmiddelen de zeven zgn. HACCP-principes (Hazard Analysis and Critical Control Point). Er worden ook normen opgelegd voor identificatie, registratie, melding, controle, communicatie, enz.

>>>

>>>

Als hulpmiddel bij de ontwikkeling van een systeem van autocontrole worden gidsen opgesteld door de verscheidene sectoren, gebaseerd op gevarenanalyse en geïllustreerd met praktische voorbeelden. Deze gidsen worden opgesteld in samenwerking met het FAVV en door deze instantie ook gevalideerd. Zo zijn er gidsen in voorbereiding voor GMP (dierenvoeders), IKZ (zuivel), brouwers, slagers, GHP (detailhandel levensmiddelen), en andere. De vrijwillige regeling die Ovocom heeft opgesteld voor GMP-Dierenvoeders voldoet aan alle eisen voor een sectorale gids binnen de reglementering van autocontrole. Een eerste versie werd al voorgelegd aan het FAVV en verwacht wordt dat een definitieve tekst in de loop van 2004 wordt gevalideerd.

Het is evident dat zo'n ingrijpende regeling verregaande gevolgen zal hebben voor binnenvaartondernemers en bevrachters die transporten opdragen of uitvoeren in een van de sectoren die onder de regels van autocontrole vallen. Diverse praktische vragen blijven trouwens nog onopgelost. Begin 2004 had Ovocom al 1262 bedrijven gecertificeerd voor GMP-Dierenvoeders.

Daarvan waren er 803 wegtransporteurs, met inbegrip van talrijke kleinere ondernemingen. Ook kleinere binnenvaartbedrijven zullen met deze problematiek geconfronteerd worden. De problematiek van de kwaliteitsborging gaat verder dan GMP-Dierenvoeders. Zo werkt Promotie Binnenvaart Vlaanderen ook samen met een ander



overlegplatform (OVPG), dat borging beoogt voor het vervoer van plantaardige grondstoffen. Daarnaast wordt vanaf 1 januari 2005 een Hygiëncode van kracht, die tot stand kwam in nauw overleg met beroepsorganisaties in Nederland.

Nog een andere kwaliteitsborging is in voorbereiding voor het transport van niet-vervuilde grond, een activiteit die ook een grote weerslag kan hebben op de binnenvaart. Deze regeling past binnen Vlarebo en de wetgeving op het grondverzet, en heeft betrekking op de traceerbaarheid van hoeveelheden van meer dan 250 m³. Ze moet onderscheiden worden van verplichtingen rond het transport van vervuilde grond, een materie die onder de bevoegdheid valt van de Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaams Gewest (Ovam). Voor de kwaliteitsborging bij het vervoer van niet-vervuilde grond werd binnen de Confederatie van de Bouwnijverheid de vzw Grondbank opgericht als erkend organisme voor het uitwerken van procedures. Regels werden al uitgewerkt voor het wegvervoer en sinds september 2003 is Promotie Binnenvaart Vlaanderen betrokken om tot een gelijkaardige regeling te komen voor de binnenvaart.

GROEN IMAGO EN TROEVEN

In hun contacten met ondernemingen, voelen de marktprospectors van Promotie Binnenvaart Vlaanderen de polsslagen van professionele kringen maar ook van de publieke opinie. Het reageren op maatschappelijke trends

en het onderkennen van een maatschappelijk draagvlak behoren tot de kern van elke marktwerking. Behalve de trend naar certificering en kwaliteitsborging, springt de jongste jaren vooral het toenemend bewustzijn rond milieu, verkeersveiligheid en congestie in het oog. Door acties te voeren die de troeven van de binnenvaart benadrukken en die in het bijzonder de milieuprestaties ervan in het licht stellen, slaagt Promotie Binnenvaart Vlaanderen erin de belangstelling voor de waterweg op te wekken en bedrijven te motiveren voor een modale verschuiving. In het verslagjaar werd uitgebreid aandacht geschonken aan het scherpstellen van deze binnenvaarttroeven. Dit zal uitlopen op nieuwe publicaties over dit thema.

Daarnaast werd opdracht gegeven aan de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) om verscheidene studies te ondernemen die het "groen imago" van de binnenvaart nader preciseren. Een eerste rapport had betrekking op de bijdrage die de binnenvaart kan leveren voor het halen van de Kyoto-norm. Daarop heeft het VITO in een bredere en diepgaander vervolgstudie berekeningen uitgevoerd rond verbruik en emissies van motoren in binnenschepen. Deze tweede studie is gebaseerd op een bevraging van binnenvaartondernemers, waarbij Promotie Binnenvaart Vlaanderen in 2003 een grote rol heeft gespeeld.

Bedoeling is dat de nieuwe gegevens beschikbaar komen in 2004, om dan de wetenschappelijke basis te vormen voor een grote publiekscampagne rond de milieuprestaties van de binnenvaart.

>>>

>>>



BINNENVAART: EEN EUROPEES PROJECT

Zoals in de economie als geheel, krijgt de Europese regelgeving ook inzake vervoer een steeds groter belang. Voor verladere en binnenvaartondernemers, vertrouwd met het goederenverkeer en de specifieke reglementering op de Rijn, is dat niets ongewoons. Gelegen op het snijpunt van de grote, historische handelswegen geldt deze Europese dimensie nog meer voor Vlaanderen dan voor andere landen. Om die redenen worden de activiteiten van Promotie Binnenvaart Vlaanderen steeds meer ingebed in een Europese context, via de vereniging Inland Navigation Europe. In 2003 ging de aandacht vooral naar drie thema's: de uitbreiding van de Europese Unie en de mogelijke gevolgen voor de binnenvaart, de implementatie van de Europese Kaderrichtlijn Water, en de politieke besluitvorming rond de verbinding tussen Seine en Schelde - op dit ogenblik het belangrijkste infrastructuurprogramma voor de binnenvaart in Europa en tevens van rechtstreeks belang voor de ontwikkeling van het goederenvervoer over de binnenwateren in Vlaanderen.

Na de toetreding van tien nieuwe lidstaten tot de Europese Unie op 1 mei 2004, telt het Europees binnenvaartnet meer dan 30.000 km bevaarbare waterweg. De meeste binnenvaartactiviteit is gesitueerd in de driehoek Basel-Le Havre-Hamburg. Binnenschepen vervoeren in Europa ieder jaar





zowat 450 miljoen ton goederen, voor de helft op schepen onder Nederlandse en Belgische vlag. In vier landen heeft het binnenvaartnet een grote dichtheid: België, Nederland, Frankrijk en Duitsland. Bij de nieuwe EU-lidstaten is de binnenvaart vooral belangrijk in de Tsjechische Republiek, Polen en Hongarije, met scheepvaart op Donau, Elbe en Oder. Na de opening van het Rijn-Main-Donaukanaal in 1992 zijn enkele van de grootste binnenwateren van Europa onderling met elkaar verbonden. Toch ligt het belang van de 3.500 km lange verbinding tussen Noordzee en Zwarte Zee minder in de volledige afstand van het parcours, dan wel in de mogelijkheden die de waterweg biedt tot goederenvervoer over een deel van die afstand. Rechtstreeks of onrechtstreeks zijn door deze waterwegen niet minder dan dertien Europese landen via de binnenvaart met elkaar verbonden: België, Nederland, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland, Oostenrijk, Slowakije, Hongarije, Kroatië, Servië, Roemenië, Bulgarije en Oekraïne. Het is een realiteit die niet altijd spontaan wordt onderkend door verladers of de publieke opinie. Het belang van de binnenvaart in Europa gaat verder dan de binnenwateren die onderling met elkaar verbonden zijn. Zeker in samenhang met Shortsea Shipping biedt de binnenvaart kansen op de Po in Italië, het merengebied van Zweden en Finland, de Britse estuaria en de grote rivieren op het Iberisch schiereiland.

NIEUWE UITDAGINGEN

De uitbreiding van de Europese Unie en het netwerk van de Europese binnenwateren doen nieuwe vervoerstromen ont-

staan. De statuten van de diverse vaarwegen zijn evenwel verschillend en er bestaan nog talrijke technische en infrastructuurle knelpunten. Ook het principe zelf van vrij verkeer van goederen en personen, doet nieuwe situaties rijzen. De contingentering op de Donau krijgt een nieuwe dimensie met de komst van bijkomende EU-lidstaten. Niet alleen opent de verruiming van de Unie nieuwe markten voor onze eigen vervoerders, maar schepen en bemanningen uit de nieuwe landen zullen ook op onze markt actief worden. Gedurende langere tijd zullen arbeidsvoorwaarden, lonen en wellicht ook technische specificaties nog verschillen tussen de oude en de nieuwe EU-lidstaten. Dat alles leidt tot een proces van diepgaande aanpassingen, ook bij ons. Het opvolgen, begeleiden en bijsturen van deze aanpassingen vormt een nieuwe uitdaging voor Promotie Binnenvaart Vlaanderen, dat hiervoor intensief samenwerkt met Inland Navigation Europe waarvan de vereniging een stichtend lid is. Dichter bij huis is ook de Europese Kaderrichtlijn Water zo'n nieuwe uitdaging. Dit "kader van communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid" werd vastgelegd in de Richtlijn 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2000. De richtlijn is van kracht sinds 22 december 2000 en is omgezet in Vlaams recht door het Decreet Integraal Waterbeleid van 9 juli 2003. Dit trad in werking op 24 november 2003. Kaderrichtlijn en Decreet beogen de integratie van de verscheidene functies van de waterweg in een gemeenschappelijke politieke aanpak. In het bijzonder gaat het om de functies natuurbescherming, drinkwatervoorziening, recreatie en transport. Kernbegrippen zijn stroomgebied en stroomgebiedbeheersplannen. Doelstelling is tegen

uiterlijk 2015 een "goede oppervlaktewatertoestand" en een "goede grondwatertoestand" te bereiken. Omwille van het evidente belang voor het veiligstellen van de transportfunctie, de economische leefbaarheid, en de concurrentiepositie van de Vlaamse verladers en binnenvaartondernemers, volgt Promotie Binnenvaart Vlaanderen deze ontwikkelingen op de voet. Gezien het perspectief en de doelstellingen op middellange termijn, blijft de implementatie van de Europese Kaderrichtlijn Water ook in de volgende jaren een bekommernis.

TRANS EUROPESE NETWERKEN

Trans Europese Netwerken zijn infrastructuurprojecten die de Europese Unie op middellange termijn prioritair wil realiseren. De EU is weliswaar niet bevoegd voor infrastructuur, maar vanuit de zorg voor een mobiliteitsbeleid en een duurzame ontwikkeling komt grensoverschrijdende infrastructuur wel op de Europese agenda. Een onderdeel hiervan zijn de transportnetwerken, de zgn. TEN-T. De vroegere TEN-T-richtlijnen van 1996 besteedden nauwelijks aandacht aan waterweginfrastructuur. Ook in de ontwerp-TEN-T, die de Europese Commissie in oktober 2001 indiende, waren sommige voor de binnenvaart belangrijke projecten niet opgenomen. In de loop van de langdurige medebeslissingsprocedure van Raad en Parlement, nog uitgebreid met een advies van de zgn. High Level Group van ex-commissaris Karel Van Miert, heeft Inland Navigation Europe herhaaldelijk kunnen tussenkomen om de oorspronkelijke voorstellen te amenderen. De succesrijke lobby heeft o.a. geleid tot het opnemen in de lijst van 30 prioritaire infrastructuurprojecten van de vol-

ledige Rijn/Maas-Main-Donau corridor met inbegrip van de nevralgieke sectie op de Duitse Donau tussen Straubing en Vilshofen; de rivier informatiediensten (RIS), en de Seine-Schelde verbinding. Voor Vlaanderen is de verbinding tussen het bekken van de Schelde en de Seine van een niet te overschatten belang. Dit grensoverschrijdend project brengt de Parijse agglomeratie binnen bereik van grotere binnenscheepen uit de Lage Landen. Naar schatting 25 procent van het oververzadigd wegverkeer op de drukke noord-zuid-as zou op duurzame wijze van de weg kunnen worden gehouden, wat overeenkomt met 1,6 miljoen vrachtwagens. De verbinding tussen Seine en Schelde bestaat uit diverse deelrealisaties, waaronder de opwaardering van de Leie en de bouw van het nieuwe kanaal "Seine-Nord Europe." De opwaardering van de Leie impliceert het uitvoeren van de doortochten van Kortrijk en Wervik. De bouw van het kanaal "Seine-Nord Europe" vormt het centrale deel van de Seine-Schelde-verbinding. Het 105 km lange kanaal verbindt het kanaal Duinkerke-Schelde met de Oise ter hoogte van Janville.

De bouw ervan zal € 2,6 miljard kosten en de Europese cofinanciering kan volgens Franse bronnen oplopen tot 20 procent. Frankrijk wil de bouw van dit kanaal ook laten in aanmerking komen voor versnelde communautaire financiering binnen het kader van de "Quick Start"-projecten. De eindfase van de voorbereidende studie voor de bouw van dit kanaal is gestart in januari 2004. De aanvang van de werken is voorzien in 2006 en ze zouden beëindigd zijn in 2012. In Frankrijk maakt dit kanaal deel uit van 50 grote infrastructuurwerken die tegen 2025 worden voorzien.



TELEMATICA IN DE BINNENVAART

De combinatie van informaticadiensten en telecommunicatie is voor de binnenvaart van strategische betekenis. Binnenvaartondernemers en verladers vormen een klein wereldje, en producenten van ICT-apparatuur en -software zien niet per se brood in een marginale markt. Toch kan de binnenvaart niet afzijdig blijven tegenover bredere ontwikkelingen in de samenleving. Toepassingen van telematica kunnen de binnenvaart ook efficiënter maken, in het bijzonder bij het verloop van logistieke processen.

Met twee initiatieven heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen tijdens het verslagjaar concrete stappen ondernomen om de telematica dichterbij de binnenvaart-ondernemer te brengen. Het ter beschikking stellen van een eigen e-mailadres op de PBV-server was bedoeld om de elektronische communicatie en de toegang tot het Internet te vergemakkelijken. Tevens kwam aldus een virtuele gemeenschap tot stand, wat het groepsgevoel wil versterken onder al wie interesse toont voor de binnenvaart. Op het einde van het verslagjaar waren al een 100-tal accounts aangemaakt. Veel energie en tijd ging in 2003 naar een volledige restyling van de webpagina's van Promotie Binnenvaart Vlaanderen, de eerste operatie van die omvang sedert 1998. Het vele voorbereidend werk in 2003 krijgt pas zijn definitieve vorm in 2004. Op het





ogenblik dat dit Jaarverslag wordt gepubliceerd, zijn de resultaten al te zien op <http://www.binnenvaart.be>. Met de vroegere website was de vereniging in 1998 bij de koplopers met een eigen webstek. In vergelijking met die eerste website, is de huidige veel ruimer van structuur, indeling en inhoud. De nieuwe website maakt ook meer gebruik van hyperlinks en verwijzingen naar andere sites, die interessant nieuws opleveren voor wie zich interesseert aan de binnenvaart. Een unieke feature is o.a. de schependatabank, waarin binnenvaartondernemers gratis hun schip kunnen bekendmaken en inlichtingen verstrekken over zijn kenmerken.

RIVIER INFORMATIE DIENSTEN

Het elektronisch beschikbaar stellen van gegevens over schip, vaarweg en goederen is een van de meest praktische toepassingen van telematica in de binnenvaart. Talrijke initiatieven van deze zgn. River Information Services (RIS) bestaan al, dikwijls op het niveau van de individuele waterwegbeheerders. Op Europees niveau ligt thans een ontwerp-Richtlijn op tafel, die minimumdiensten oplegt en de individuele systemen wil harmoniseren. Eind 2003 voorzag de ontwerp-tekst dat de verplichte Europese regeling beperkt zou blijven tot waterwegen van klasse IV en hoger. Het Nederlands voorzitterschap heeft aangekondigd vanaf 1 juli 2004 een prioriteit te willen maken van de politieke besluitvorming rond RIS. Volgens het ontwerp moet de Richtlijn binnen de achttien maanden nadat ze van kracht werd, omgezet zijn in nationale wetgeving.

Niet later dan 36 maanden na publicatie van de relevante normen en standaarden, zouden de minimum voorzieningen dan moeten toegepast worden.

Na vele jaren van losse initiatieven lijkt de RIS-kwestie bijgevolg in een stroomversnelling te zitten. Als ze effectief wordt uitgevaardigd, wat instemming vereist van zowel het Parlement als de Raad van Ministers, zal deze Richtlijn in alle geval een groot praktisch belang hebben voor verladers en binnenvaartondernemers. In samenwerking met Inland Navigation Europe blijft Promotie Binnenvaart Vlaanderen zich inspannen om de ontwerp-teksten nog bij te sturen en te verfijnen.

Binnen het Europees R&D-project COMPRIS werken 44 partners uit elf Europese landen samen om RIS in de praktijk in te voeren. Diverse deelprojecten werden gedefinieerd, en Promotie Binnenvaart Vlaanderen werd aangesteld als voorzitter van Werkpakket 5. Dat bekijkt de rivier informatie diensten vanuit de behoeften van logistieke actoren en transportorganisatoren. Teneinde informatie uit verschillende RIS-systemen ter beschikking te stellen van logistieke spelers op de wal, is het de bedoeling alle data te verzamelen in een zgn. Logistiek Data Platform (LDP).

Niet de integratie van die gegevens staat daarbij voorop, maar wel het uitwisselbaar maken van data waarvan de toegang nu nog beperkt is tot één RIS-systeem of één waterwegbeheerder. Door zijn open architectuur zou

deze informatie op het LDP voor iedereen toegankelijk zijn. Zo moet het op termijn mogelijk worden een elektronisch manifest ter beschikking te stellen, of nog om gestandaardiseerde laadlijsten voor containertransport elektronisch door te sturen. In 2003 werd het voorbereidend werk om tot zo'n LDP te komen afgerond. Nu de behoeften van de logistieke spelers zijn gedefinieerd en bekend is welke informatie uit de individuele RIS-systemen kan worden gehaald, willen de COMPRIS-experts in 2004 de software ontwikkelen die moet leiden tot de implementatie van LDP. In het afgelopen jaar werd een deelstudie afgewerkt rond de afwezigheid van unieke identificatienummers voor binnenschepen, een algemeen probleem voor eender welk automatiseringsproject in de binnenvaart. Een identificatie van binnenschepen bestaat enkel op het niveau van landen, waterwegen of havens. Deze gegevens zijn niet bruikbaar in grensoverschrijdende toepassingen, zoals bedoeld met RIS. Ook in deze problematiek van de unieke identificatienummers voor binnenschepen, heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen een aanzet kunnen geven - gebaseerd op zijn ervaring met het "Flanders Barge Traffic System" (FBTS) dat op Vlaams niveau al dezelfde problematiek behandelde.

Als expert wordt Promotie Binnenvaart Vlaanderen ook nog betrokken bij diverse andere initiatieven rond telematica in de binnenvaart. De vereniging verzorgt ook presentaties rond telematica in de binnenvaart ten behoeve van scholen, universiteiten, bedrijfsprojecten, enz. Zo nemen

vertegenwoordigers van de vereniging deel aan werkgroepen rond logistiek, o.a. een studiegroep rond papierarm varen, de Arbeitsgruppe Telematik, de expertsgroep Tracking & Tracing (T&T), samenwerkingsverbanden zoals Electronic Reporting International (ERI), enz.

Een bijzonder aandachtspunt is de toepassing van beveiligingsregels in de binnenvaart. In 2003 stond de Europese- en IMO-reglementering rond de International Ship and Port Facility Security code (ISPS) in het middelpunt van de belangstelling. Anderzijds zijn er ook een aantal maatregelen die vanuit de Amerikaanse markt worden geïnitieerd en parallel lopen met de ISPS-Code, namelijk het 'Customs-Trade Partnership Against Terrorism' (C-TPAT), de 'Container Security Initiative (CSI)' en de 24-hours notice-rule. Gezien het belang van de binnenvaart in de grote zeehavens en de grote interactiviteit van containers tussen zee- en rivierschepen, wordt de vraag gesteld naar de toepasbaarheid van de ISPS-code op de binnenvaart en op de containerterminals langs rivieren en kanalen. Voor de sector is dat vanzelfsprekend een zaak van het grootste belang en verwacht kan worden dat deze kwestie in 2004 inhoudelijk nader wordt uitgewerkt. Begin 2004 heeft de Europese Commissie alvast een oproep gedaan voor voorstellen rond een ISPS-regeling in de binnenvaart. Op het gebied van gevaarlijke stoffen zal het ADN-reglement worden uitgebreid met een extra hoofdstuk dat helemaal wordt gewijid aan veiligheid.

>>>



RECREATIE: VAN HET SCHIP OP DE FIETS

De veelzijdigheid van de waterweg onderscheidt de binnenvaart van andere vervoersmodaliteiten. In tegenstelling tot het wegverkeer en de spoorweg, vervult de waterweg uiteenlopende functies. Behalve voor transport zijn rivieren en kanalen ook belangrijk voor de drinkwatervoorziening, voor de afvoer van het bovendebiet en de bescherming van land en volk tegen overstromingen, en ook voor natuurbeleving en recreatie. In 2003 voerde Promotie Binnenvaart Vlaanderen opnieuw specifieke acties die de recreatieve functie van de waterweg in het licht stelden.

De recreatievaart in Vlaanderen kent een nog sterkere groei dan het goederenvervoer over de binnenwateren. Het aantal pleziervaartuigen dat op zon- en feestdag geschut werd, steeg in 2003 op nagenoeg alle waterwegen: met percentages van maar liefst 11 tot 25 procent in één seizoen. In vergelijking met nauwelijks drie jaar geleden is er een groei van 32 tot 50 procent. Voor Promotie Binnenvaart Vlaanderen was dat een reden om op de Gentse Belgian Boat Show de sluiswachters in de bloemetjes te zetten.

Hoewel het watertoerisme in Vlaanderen historisch weinig ontwikkeld werd, is de jongste jaren een sterke groei





van de interesse te merken. Terwijl de schaarse Vlaamse toervaarders in het verleden over de grenzen een waterplas of een rivierarm moesten opzoeken om hun sport te beoefenen, komen tegenwoordig steeds meer buitenlandse toeristen als recreant de Vlaamse waterwegen ontdekken. Promotie Binnenvaart Vlaanderen benadrukt in dit verband een unieke troef: de combinatie van het polderlandschap met de Vlaamse kunststeden die allebei kunnen verkend worden van op het water. Recreatie op de binnenwateren sluit daarenboven aan op een Europese trend. Van Ierland tot de Provence en de Midlands is het watertoerisme in trek bij steeds meer mensen.

De deelname aan publieks- en vakbeurzen biedt de gelegenheid tot dienstverstrekking maar ook tot voeling met de markt en met de klanten. Daarnaast ondersteunt de vereniging ook de jaarlijkse toevaartrëunies van de watersportverenigingen, zoals VVW, LBWB en VPF. Promotie Binnenvaart Vlaanderen nam in 2003 deel aan de "Belgian Boat Show" in Gent en aan "Boot 2003" in Düsseldorf. Die laatste deelname gebeurde onder de koepel van de Vlaamse Gemeenschap en op initiatief van de Administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ).

De algemene coördinatie gebeurde door Nautiv, de beroepsvereniging van watersportbedrijven. Officiële standhouders waren AWZ, Nautiv, Toerisme Vlaanderen, de kustjachthavens en Promotie Binnenvaart Vlaanderen. Tot de dienstverlening op beurzen behoort de verkoop

van vaargidsen, zoals die voor Oost-Vlaanderen of voor het gebied tussen Maas en Schelde. Ook de vaarkaarten van de NPDC en de gabarietkaart van het NIS werden met veel succes ter beschikking gesteld. De terugkoppeling van markt en van klanten leert o.a. dat er, zeker bij het Duits publiek, een grote behoefte bestaat aan praktische informatie over het charteren van motorjachten ("Hausboten"). Initiatieven die aan deze behoefte beantwoorden zijn dikwijls beperkt tot het westen van Vlaanderen.

De deelname aan beurzen leidt ook tot acties naar de toekomst. Intensivering van de contacten met "Toerisme Vlaanderen" in Keulen, dat de brochure "Varen in Vlaanderen" op ruimere schaal zal verspreiden en ook gerichte acties naar de media voert, staat op de agenda. De grote vraag vanuit het publiek naar betere overzichtskaarten van de toeristische waterwegen, wordt eveneens meegenomen in de ontwikkeling van een specifiek beleid. Als knelpunten om de recreatievaart professioneel uit te bouwen, identificeert Promotie Binnenvaart Vlaanderen: het ontwikkelen van kwalitatief hoogstaande accommodatie en voorzieningen, het organiseren van een commercieel netwerk voor bootverhuur, de marketing van de Vlaamse troeven in het buitenland, en samenwerking met professionele touroperatoren.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen werkt op een dubbel forum bij het uittekenen van een gerichte recreatiepoli-

tiek voor de waterwegen. Eensdeels heeft geregeld overleg plaats in de Werkgroep Recreatie, waarin zowel de waterwegbeheerders als de watersportfederaties vertegenwoordigd zijn. Anderzijds is Promotie Binnenvaart Vlaanderen een actief lid van de Stuurgroep "Beleidsplan Waterrecreatie." Binnen AWZ ontwikkelt deze Stuurgroep een beleidsvisie die primair vertrekt vanuit de recreatieve functie van de waterweg.

Voor de verdere ontwikkeling van het watertoerisme was in 2003 de goedkeuring en de opstart van het Europees impulsprogramma "Beleef het water" van groot belang. Dit project strekt zich uit over de periode 2003-2006, en wordt uitgevoerd in het kader van het Europees Interregprogramma voor de Benelux. Met Europese steun van zowat € 2,7 miljoen, zullen de totale investeringen oplopen tot € 7,4 miljoen. Doel is het toervaren in het vaargebied tussen Maas en Schelde kwalitatief en kwantitatief te stimuleren. Het programma volgt op twee eerdere Interregprojecten, waarbij de afgelopen vijf jaar al € 13 miljoen werd geïnvesteerd in promotie en de aanleg van passantenhavens in 21 plaatsen.

Door investeringen in het waterfront in zestien steden, wil het project bijdragen tot de stedelijke vernieuwing en de ontwikkeling van het watertoerisme. Uitgangspunt is daarbij dat een waterfront de aantrekkelijkheid van de stad doet toenemen: recreanten op het water komen ook aan de wal, en mensen op de wal willen wel eens een zon-

dagse wandeling maken naar de waterkant. Voor Vlaanderen worden deze investeringen uitgevoerd in Turnhout, Boom, Willebroek, Rupelmonde, Neerpelt, Mechelen, Herentals en Maasmechelen. Daarnaast worden op zeventien locaties overstappunten gecreëerd, waar wandel- en fietsmogelijkheden op de wal aansluitingen bieden voor toervaarders. Tot slot voorziet het project ook nog in de aanleg van milieuvorzieningen voor de gescheiden inzameling van afval. In Vlaanderen gaat het daarbij om milieuparkjes in Hasselt, Ophoven, Leopoldsburg, Leuven en Willebroek.



COMMUNICATIE TUSSEN SCHIP EN WAL



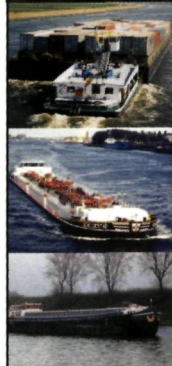
De verbetering van het imago van de binnenvaart en het tot stand brengen van een maatschappelijk draagvlak voor de noodzakelijke modale verschuivingen, vormen het doel van de communicatie bij Promotie Binnenvaart Vlaanderen. De vereniging streeft niet alleen naar gunstige public relations, maar wil vooral overtuigen. Om die reden is het noodzakelijk dat de troeven van de binnenvaart telkens opnieuw worden naar buiten gebracht, en dat zowel specifieke doelgroepen als het groot publiek telkens opnieuw over de binnenvaart worden geïnformeerd. Deze communicatie ligt niet besloten in het werk van één afdeling, maar is een opdracht voor allen die met de binnenvaart begaan zijn. Dat de communicatie vruchten afwerpt, bewijst de verschuiving in perceptie en imago, en vooral de objectieve groei van de trafiekcijfers.

Zowel de binnenvaart als onze vereniging zelf staan prominent in de belangstelling, wat blijkt uit de grote interesse die de media aan de dag leggen voor onze initiatieven en uit de aanwezigheid van de hoogste gezagsdragers op onze manifestaties.

In aanwezigheid van de minister vice-president van de Vlaamse regering en minister van Mobiliteit, Steve Stevaert, hield Promotie Binnenvaart Vlaanderen in maart 2003 een Stuurdag, bedoeld als bekroning van een strategische denkoefening naar aanleiding van het tienjarig bestaan van de vereniging. De denkoefening werd



Foto: Coelstis & Deleu - www.fgc.be



Promotie Binnenvaart Vlaanderen zet voor u de lijnen uit. De lijnen voor een efficiënt transport. Just in time. Door to door. Kosten- en milieuvriendelijk. Filevrij... Professionele binnenvaartondernemers denken met u mee. Delen hun ervaring en knowhow zodat uw goederen op het juiste moment op de juiste plek zijn. Of het nu stukgoederen, bulk, vloeistoffen, gassen, voedingswaren of ondeelbare stukken betreft.

Kies dus voor de best bevaarbare rijstroken van Vlaanderen en neem de afslag 'Binnenvaart'. Onze experts maken graag vrijblijvend voor u de rekensom. Wedden dat u verbaasd bent!

**PROMOTIE
BINNENVAART
VLAANDEREN**

vzw 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



nv Binnenvaart
Magazine voor transport via de binnenwateren
en andere informatie over de binnenvaart in België en Nederland

Stuurdag bepaalt strategie van PBV
Terminal Wielsbeke in beeld
SSS groeit met miljoen ton cargo

**OPEN DEUR
CENFLUMARIN**
Zat. 24 mei 2003
VAN 10 TOT 18 UUR

Activiteiten:

- Aankomst van **Themis II** op het Havenkade (11:00 - 12h)
- Demonstraties van onze leestellen op en met onze oefeningscruisen **Themis II** en **Azymut** o.a. **Wan Over Breda** met schipverkeer met reddingsdool
- Bezoek aan onze schiedsteden: **Terwis II**, **Azymut** en **Leve**
- Auto in water** - Arriveren met de Vlaamse Redders Centrale
- Testtoelating **Mozon Waterkracht**
- Demonstraties op onze **SHISS** apparatuur
- Watertest met **miniatuurvliegtuigen**
- Demonstratie met kleine vrachtwagen: **Brab's** en reddingscruisen
- Uitgebreide informatie** over steunmogelijkheden op **Themis II**
- hanger stellen** ons schiedsteden
- Leuker keuzen met gratis en een laagje in de sportdress**

Leuk dat je erbij bent!

KTA Zwijndrecht - CENFLUMARIN
Schieddijk 20 - Havenw. 1069 - 2070 Zwijndrecht-Fallico
Tel. 03 575 04 46 - Fax 03 575 09 60

**COMMUNICATIE
BINNENVAART VLAANDEREN**



gevoerd bij de diverse actoren in de binnenvaart, o.a. via een enquête bij de leden van Promotie Binnenvaart Vlaanderen en de binnenvaartondernemers. Op de Stuurdag werden de strategische en operationele doelstellingen voor de volgende jaren bekrachtigd, zoals vastgelegd in een businessplan. De operationele acties hebben betrekking op imago en communicatie, belangen en beleid, marktwerking, en het stimuleren en gebruiken van ICT-toepassingen.

Ook bij de voorstelling van het vorige Jaarverslag mocht Promotie Binnenvaart Vlaanderen zich verheugen in de aanwezigheid van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Gilbert Bossuyt. Bij die gelegenheid opende de minister de nieuwe kantoren aan het Verbindingsdok in Antwerpen, en werden drie nieuwe medewerkers van Promotie Binnenvaart Vlaanderen voorgesteld.

Een belangrijk deel van de communicatie is gericht op specifieke doelgroepen. Promotie Binnenvaart Vlaanderen hecht veel belang aan goede contacten met de verladers, die een sleutelrol spelen in de keuze van een vervoersmodaliteit en dus van elke toekomstige modale verschuiving. In september 2003 nam de vereniging deel aan de verladersbeurs "Transport & Logistics", met een druk bezochte stand. In 2003 fungeerde de haven van Gent en meer bepaald het nieuwe Kluizendok als decor voor de traditionele rondvaart op de A-verladersdag. De A-verladers die ingingen op de uitnodiging van

Promotie Binnenvaart Vlaanderen vertegenwoordigden een derde van het totaal tonnage dat jaarlijks over de binnenwateren wordt vervoerd. De aanwezige containeroperatoren brengen ieder jaar 1.284.000 TEU containers naar de binnenvaart. Ten behoeve van verladers, binnenvaartondernemers en in het algemeen alle geïnteresseerden voor de binnenvaart, geeft de vereniging vijf keer per jaar het tijdschrift NV Binnenvaart uit.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen focust zijn doelgroepencommunicatie zeer nadrukkelijk ook op de jongeren, o.a. via gerichte advertenties in weekbladen. Promotie voor de natte beroepen is een absolute vereiste om de instroom van vers bloed in de hand te werken. In samenwerking met de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding (VDAB) wist de vereniging in 2003 zo'n 26 jongeren te motiveren om deel te nemen aan het nieuwe, federaal georganiseerde examen dat volgt op de verkorte opleiding voor matrozen. De scheepvaartopleiding van Cenflumarin wordt gesteund door de samenwerking aan de jaarlijkse opendeurdag, door de aanwezigheid in de examencommissie, en door het sponsoren van een geldprijs voor de laureaat. Promotie Binnenvaart Vlaanderen ontvangt en verwerkt ook reacties en vragen om inlichtingen die volgen op de televisiespot van www.areyouwaterproof.be. In 2003 werden een 40-tal vragen voor informatie ontvangen. Daarnaast organiseerde de vereniging opnieuw de zeer succesrijke boottoch-

ten voor studenten expeditie, transport, logistiek, trafiekmanagement, enz. In 2003 namen meer dan 400 studenten hieraan deel, en dit gebeurde blijkens de reacties met grote bijval. Onderwijsinstellingen die de genoemde studierichtingen organiseren, en die belangstelling hebben voor een rondvaart rond het thema "initiatie-binnenvaart", kunnen hiervoor contact opnemen met het secretariaat van Promotie Binnenvaart Vlaanderen.

Bij de acties die de vereniging voert naar het groot publiek, moeten de deelname aan beurzen en de organisatie van tentoonstellingen worden vermeld. Op de tentoonstelling van "Duurzaam Bouwen" in Heusden-Zolder was de vereniging aanwezig met een binnenvaartstand, waarop kaarten, een binnenvaartspel, een scheepsmaquette, een video over beroepsvaart en een interactieve computerpresentatie werden voorgesteld.

Ook op de Nationale Gentse Cultuurdagen en de Antwerpse Scheepvaartdagen was Promotie Binnenvaart Vlaanderen het vaste aanspreekpunt. De beurs "Belgian Boat Show" in Gent is altijd een publiekstrekker in het voorjaar, en ook "Boot" in Düsseldorf is gericht op het brede publiek. Een permanente tentoonstelling rond de binnenvaart wordt uitgebouwd in het Havencentrum van Lillo, en ook hiervoor stellen Promotie Binnenvaart Vlaanderen en Shortsea Shipping informatiemateriaal ter

beschikking. Jaarlijks bezoeken meer dan 40.000 studenten het Havencentrum.

Daarnaast is er ook een binnenvaarttentoonstelling in Lillofort, ook deze ontvangt ieder jaar een groot aantal bezoekers. Daarnaast verspreidt Promotie Binnenvaart Vlaanderen bij elke gelegenheid divers promotiemateriaal, zoals pennen, stickers, agenda's of blocknotes. Ten behoeve van verladers worden reclames geplaatst in vakbladen, en activiteiten voor binnenvaartondernemers worden aangekondigd in gespecialiseerde media.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen onderhoudt zeer goede en opgevolgde contacten met de nationale en de plaatselijke pers, en wordt dikwijls gevraagd naar een opinie, naar bemiddeling of organisatie van contacten met binnenvaartkringen, of naar beeldmateriaal. Het verspreiden van persberichten en achtergrondinformatie behoort tot de kern van onze communicatie. In 2003 werd verder de eerste aanzet gegeven tot de volledige restyling van de eigen website <http://www.binnenvaart.be>.

Tot slot ging in het verslagjaar veel tijd en energie naar het opstarten van een in 2004 te houden grote campagne rond het milieuvriendelijk karakter van de binnenvaart, een initiatief waarvoor een wetenschappelijke studie van de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) de fundering moet verschaffen.

SHORTSEA SHIPPING DOORBREEKT KAAP VAN 100 MILJOEN TON

Voor het eerst sinds statistieken worden bijgehouden, doorbrak Shortsea Shipping verleden jaar in Vlaanderen de kaap van 100 miljoen ton vracht - om precies te zijn 104.753.781 ton. Dat is bijna 7 miljoen ton meer dan in 2002, een toename met 7,1 procent. Tegenover 1999 bedraagt de stijging 16,2 miljoen ton of 18,3 procent. Met 61,86 miljoen ton goederen die in 2003 in Antwerpen verhandeld werden met SSS, is de Scheldemetropool de belangrijkste SSS-zeehaven in ons land. In de Vlaamse havens als geheel is SSS goed voor 51,3 procent van de totale overslag. Het relatieve belang van SSS voor onze zeehavens gaat in stijgende lijn. Het belang van Shortsea Shipping op de grote kanalen blijft enigszins afnemen.

In 2003 nam de naambekendheid van het Vlaamse Promotiebureau verder toe en de positionering ervan werd bijgesteld naar verladers, logistieke providers en het groot publiek. Een belangrijke evolutie werd genoteerd: een aantal wegtransportbedrijven zocht uit eigen beweging informatie over roro-mogelijkheden, een gevolg van de groeiende congestie op de wegen én maatregelen als





de geplande LKW-Maut. Midden 2003 werd een tweede voltijdse medewerker aangetrokken. De databank van het European Shortsea Network (ESN) met regelmatige SSS-lijndiensten, werd in 2003 verder uitgewerkt. Tien landen hebben nu hun gegevens ingevoerd in deze databank, die is uitgegroeid tot een sterk marketinginstrument.

Zowel langs vraag- als aanbodzijde speelt het Promotiebureau een belangrijke rol in het opvolgen van dossiers en het verstrekken of inwinnen van informatie. Het Promotiebureau heeft meegewerkt aan een aantal (haalbaarheids)studies voor het opzetten van nieuwe SSS-diensten, o.a. naar Polen, Italië en Denemarken. Hieruit bleek dat er een zeker evenwicht tussen import en export moet zijn om een regelmatige shortsea-dienst levensvatbaar te maken. Het Promotiebureau voor Shortsea Shipping zet zich actief in om de knelpunten te detecteren en op te lossen die verdere groei van deze transportmodaliteit bemoeilijken. Naast het identificeren van infrastructurele problemen werd in 2003, samen met het Maritime Industries Forum (MIF), verder gewerkt aan het 10-punten beleidsprogramma, opgesteld na de workshop over de documentenstroom in november 2001. Het vademecum van de Europese Commissie over de vereenvoudigde douaneprocedures kan van de website www.shortsea.be gedownload worden.

De aanloopkosten van de SSS-schepen in de Vlaamse havens zijn een blijvend aandachtspunt, vooral voor de reders. De vier Vlaamse havens verlenen al kortingen

voor SSS-schepen, terwijl de Vlaamse overheid de voorwaarden voor vrijstelling van loodsplicht verder onderzoekt.

Binnen het Europees Shortsea Netwerk (ESN) bestaan er intensieve contacten tussen de nationale Promotiebureaus. In 2003 werd gewerkt rond de volgende thema's: financiering, databank, website, marketingplan, de 'grants' II en III (steun van de EC voor concrete projecten). Eind 2003 telde het netwerk de volgende veertien leden: Finland, Zweden, Noorwegen, Denemarken, Holland, Duitsland, Frankrijk, Vlaanderen, Ierland, Spanje, Portugal, Italië en Griekenland, met Polen als geassocieerd lid. Het Verenigd Koninkrijk zal begin 2004 tot ESN toetreden. Binnen ESN gaat veel aandacht uit naar de "best practices."

Shortsea is de grensoverschrijdende vervoersvorm bij uitstek, en daarom staat of valt deze activiteit met netwerking. Afgezien van ESN werden die contacten in 2003 uitgebreid tot Baltic Ports Organisation, Europese Commissie, Maritime Industries Forum (MIF), European Community Shipowners Association (ECSA), havens, Vlaamse, provinciale en federale overheden, de Organisatie voor Traffic Managers (OTM), Business Clubs. Ook Export Vlaanderen is voor het Promotiebureau een belangrijke partner. Met Promotie Binnenvaart Vlaanderen wordt naar synergie gestreefd.

Vanaf april/mei 2003 werden er meer contacten met de doelgroep wegvervoerders genoteerd, zowel met weg-

transportbedrijven als met hun federaties. Naar aanleiding van de EU-uitbreiding naar Oost-Europa toe, werkt het Vlaams Promotiebureau mee aan het BCE-Netwerk, dat een aantal geïnteresseerden uit overheid, havens en privésector samenbrengt rond transportthema's en logistieke thema's in de Baltische Staten en Oost-Europa. De Europese Unie heeft in 2003 nieuwe richtlijnen voor staatssteun gepubliceerd, o.a. met het specifieke doel shortsea te kunnen stimuleren. Deze informatie werd binnen ESN verspreid en er wordt gelobbyd bij de eigen overheden om hiervan gebruik te maken.

Het Vlaamse Promotiebureau voor Shortsea Shipping profileert zich als neutrale organisatie, en wordt ook als zodanig gepercipieerd. Het Promotiebureau voert continue acties naar zijn doelgroepen. In 2003 kwam dit o.a. tot uiting in de eigen website www.shortsea.be die 10.231 keer geraadpleegd werd, waarbij 2.641 keren doorgeklikt werd naar de ESN-databank. Het Promotiebureau voert een zeer actieve communicatiepolitiek die, behalve via de website, ook naar buiten treedt met brochures, landenspecials voor verladers (verspreid op 6.000 exemplaren), een nieuwsbrieven, reclames en deelname aan beurzen en gespecialiseerde seminars. Bijzondere aandacht gaat uit naar communicatie met de pers, en naar acties voor doelgroepen.

Zo werd de tekenstrip voor jongeren "Waterkrachtmozaïek" een schot in de roos en vinden steeds meer studenten de weg naar het Promotiebureau voor ondersteu-

ning van eindwerken. Het Vlaams Promotiebureau Shortsea Shipping gaf input bij de studie-opdracht van de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) naar de milieuaspecten van de verscheidene vervoersvormen. In 2003 werd verder een publicatie voorbereid waarin de mogelijkheden van SSS worden opgesomd, naar aanleiding van de voorziene grote onderhoudswerken op de Antwerpse Ring.

LEDEN PROMOTIE BINNENVAART VLAANDEREN VZW MEI 2004

1. **ACV Transport en Communicatie**, Entrepotplaats 12/14, 2000 Antwerpen
2. **AG Haven Oostende**, Slijkensesteenweg 2, 8400 Oostende
3. **Agoria vzw, Diamantbuilding**
Reyerslaan 80, 1030 Brussel
4. **Algemeen Aktiecomité der Belgische Binnenvaartorganisaties**, Donkseinde 14, 2130 Brasschaat
5. **Belgische Syndicale Kamer voor Tussenpersonen Binnenvaartvervoer vzw**, Tolhuisstraat 15, 2040 Lillo
6. **Belgische Transportarbeidersbond**, Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen
7. **Belgische beroepsorganisatie passagiersvaart vzw**, Havengeul 17, 8620 Nieuwpoort
8. **CBO nv**, Vosseschijnstraat 59, Haven 182, 2030 Antwerpen
9. **Cenflumarin**, Scheldedijk 20, 2070 Zwijndrecht
10. **Dienst voor de Scheepvaart**, Havenstraat 44, 3500 Hasselt
11. **Ethias bank nv**, Sterrenkundelaan 19, 1210 Brussel
12. **General Bulk cv**, Verbindingsdok OK 13/19, 2000 Antwerpen
13. **Havenbedrijf Gent GAB**, John Kennedylaan 32, 9000 Gent
14. **Havenbedrijf Stad Antwerpen**, Havenhuis - Entrepotplaats 1, 2000 Antwerpen
15. **Imporgrasa vzw**, p/a Kanaaldijk 25, 2900 Schoten
16. **Landelijke Bond voor Waterrecreatie - motoryachting vzw**, Huis van de sport, Zuiderlaan 13, 9000 Gent
17. **Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen nv**, Isabellalaan 1, 8380 Zeebrugge
18. **Marec**, Maasdijk, 3640 Kinrooi - Ophoven
19. **Nautibel vzw**, Prieste Cuypersstraat 3, 1040 Brussel
20. **NautiV vzw**, Witte Burg 70, 8670 Koksijde
21. **Ons Recht**, Bisschoppenhoflaan 291/10, 2100 Deurne
22. **Trans Aqua Service cv**, Hoge weg 29, 2870 Brecht
23. **Unie der Continentale Vaart vzw**, Schomhoeveweg 15, 2030 Antwerpen
24. **Unie van Agenten van Rijnrederijen Antwerpen**, Kouwenbergdreef 9, 2970 Schilde
25. **Vereniging Belgische Reders Rijn-en Binnenvaart vzw**, Lathyrusplein 12, 2900 Schoten
26. **Vlaamse Gewest c.o. Administratie Waterwegen en Zeewezen**, Koning Albert II-laan 20, 1000 Brussel
27. **Vlaamse Havenvereniging vzw**, Brouwersvliet 33/8, 2000 Antwerpen
28. **Vlaamse Pleziervaart Federatie vzw**, Dijkweg 32, 9031 Drogenen
29. **Vlaamse Vereniging voor Watersport vzw**, Beatrijslaan 25, 2050 Antwerpen
30. **Waterwegen en Zeekanaal vzw**, Visserij 201, 9000 Gent
31. **Zagrika vzw**, Ringlaan 89 bus 2, 2610 Wilrijk
32. **Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen nv**, Brielen 43, 2830 Willebroek

BALANS

ACTIVA	31/12/2003	31/12/2002
VASTE ACTIVA	110.090,92	86.229,67
I./II. Oprichting & Immateriele. VA	-	-
Oprichtingskosten	-	-
Afschrijvingen	-	-
III. Materiële vaste activa	102.090,92	86.229,67
A. Terreinen en gebouwen	-	-
Afschrijvingen	-	-
B. Inrichting en machines	79.368,05	53.054,51
Afschrijvingen	-51.015,29	-45.386,91
C. Meubilair en rollend mat.	69.821,39	47.522,90
Afschrijvingen	-43.907,87	-28.741,64
D. Overige materiële VA	107.605,50	107.605,50
Afschrijvingen	-59.780,86	-47.824,69
IV. Financiële vaste activa	8.000,00	-
C. Andere Financiële Vaste Activa	8.000,00	-
V. Vorderingen op meer dan 1 jaar	-	-
VLOTTENDE ACTIVA	949.981,58	1.090.597,71
VI. Voorraden en bestellingen in uitvoering	-	-
A. Voorraden	-	-
B. Bestellingen in uitvoering	-	-
VII. Vorderingen op één jaar	231.001,97	215.656,77
A. Handelsvorderingen	12.260,47	10.447,88
Klanten	12.260,47	10.447,88
Vooruitbetalingen	-	-
B. Andere vorderingen	218.741,50	205.208,89
Andere vorderingen	186.100,00	169.500,00
rc BTW	32.641,50	35.708,89
VIII. Geldbeleggingen	-	-
IX. Liquide Middelen	685.624,42	866.075,24
Banken	684.491,62	866.072,27
Kas	1.132,80	2,97
Transferten	-	-
X. Overlopende Rekeningen	33.355,19	8.865,70
TOTAAL ACTIVA	1.060.072,50	1.176.827,38

BALANS

PASSIVA		31/12/2003	31/12/2002
EIGEN VERMOGEN		141.570,12	169.900,18
I. Kapitaal		-	-
100	Kapitaal	-	-
IV. Reserves		-	-
133	Beschikbare reserves	-	-
V. Overgedragen Resultaat		141.570,12	169.900,18
140	Overgedragen resultaten	169.900,18	170.629,23
145	Resultaat Boekjaar	-28.330,06	-729,05
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		456.347,15	544.771,97
VIII. Schulden op meer dan 1 jaar		-	-
A.	Financiële schulden	-	-
IX. Schulden op 1 jaar		456.347,15	544.771,97
B.	Financiële schulden	-	-
C.	Handelsschulden	398.276,95	492.357,67
440	Leveranciers	80.953,64	136.399,67
444	Te ontvangen Fakturen	317.323,31	355.958,00
E.	Schulden Belastingen -Soc.Lasten	58.070,20	52.414,30
450/3	Te betalen belastingen	-	-
454/9	Bezoldigingen en sociale lasten	58.070,20	52.414,30
F.	Overige Schulden	-	-
X. Overlopende Rekening		-	-
TOTAAL PASSIVA		1.060.072,50	1.176.827,38

RESULTATENREKENING

	31/12/2003	31/12/2002
I. BEDRIJFSOPBRENGSTEN	1.349.093,59	1.583.202,75
A. Opbrengsten	1.349.093,59	1.583.202,75
7000 Omzet verkopen	18.438,08	42.522,39
7400 Andere inkomsten	1.330.655,51	1.540.680,36
7410 Nog te factureren	-	-
II. BEDRIJFSKOSTEN	1.400.841,38	1.597.990,66
A. Aankopen	528.372,88	871.324,77
6000 Aankopen projecten	528.372,88	871.324,77
6090 Voorraadwijziging	-	-
B. Diensten en Kosten	321.598,28	239.217,20
6100 Kosten Gebouwen	46.923,78	49.475,03
6110 Produktiekosten	7.531,17	1.590,67
6130 Administratiekosten	67.085,19	71.075,81
6140 Commerciële kosten	51.646,55	40.637,40
6150 Bedrijfswagens	30.058,81	11.694,71
6160 Andere diensten	65.947,03	20.293,59
6170 Bezoldigingen presentiegelden	52.405,75	44.449,99
C. Bezoldigingen en Soc. Lasten	504.603,10	453.572,20
6200 Bezoldigingen	362.572,52	327.216,00
6210 Patronale Bijdragen	142.030,58	126.356,20
D. Afschrijvingen	44.369,56	32.116,24
6300 Afschrijvingen	44.369,56	32.116,24
E. Waardeverminderingen	-	-
F. Voorzieningen	-	-
6350 Voorzieningen personeel	-	-
G. Andere bedrijfskosten	1.897,56	1.760,25
6400 Bedrijfstaksen	1.897,56	1.760,25
III. BEDRIJFSRESULTAAT	-51.747,79	-14.787,91
IV. Financiële opbrengsten	24.203,72	20.232,97
V. Financiële kosten	785,99	6.174,11
VI. EXPLOITATIE -RESULTAAT	28.330,06	-729,05
VII. Uitzonderlijke opbrengsten	-	216.168,23
VIII. Uitzonderlijke kosten	-	216.168,23
RESULTAAT VOOR BELASTINGEN	-28.330,06	-729,05
IX. Belastingen op het resultaat	-	-
XI. RESULTAAT BOEKJAAR	28.330,06	-729,05

VERSLAG VAN DE COMMISSARISSEN

Overeenkomstig de geldende statutaire bepalingen hebben wij de eer u verslag uit te brengen over het door ons uitgevoerde nazicht van de boekhouding van de v.z.w. over het werkingsjaar 2003.

De bedrijfsopbrengsten bedroegen € 1.349.093,59, tegenover € 1.400.841,38 aan bedrijfskosten, dit laat een nadelig saldo van € 51.747,39. Rekening houdende met de financiële kosten en opbrengsten sluit het jaar met een verlies van € 28.330, 06.

Het over te dragen resultaat wordt daardoor teruggebracht van € 169.900,18 eind 2002 op € 141.570,12. Het nadelig saldo wordt grotendeels verklaard door de stijgende personeelslasten (verhoogd vakantiegeld en de eenmalige kosten voor de nieuwe aanwervingen) en de verhoging van de afschrijvingen voor het nieuw aangekochte materieel.

Er diende vastgesteld dat op de speciale rekening voor het sociaal passief onvoldoende middelen werden ingeschreven. Een overschrijving van de andere bankrekeningen naar deze rekening lijkt dan ook noodzakelijk.

Enkele leden hebben nog steeds hun lidgelden van 2003

niet gestort. Aanmaningen worden aanbevolen. Wij danken de administratieve medewerkers van de v.z.w. die ons bij het uitvoeren van de controles bereidwillig hebben bijgestaan.

M. Verdonck • P. Bausmans

CONTACT:

PROMOTIE BINNENVAART VLAANDEREN

Hoofdzetel Hasselt | Kempische kaai 57 | B-3500 Hasselt | Telefoon +32(0)11 23 06 06

Fax +32(0)11 23 06 09 | E-mail: pbv@binnenvaart.be | www.binnenvaart.be

Kantoor Antwerpen | Verbindingsdok Oostkaai 13 B10 | B-2000 Antwerpen | Telefoon +32(0)3 20 20 515

Fax: +32(0)3 20 20 524 | E-mail: pbv@binnenvaart.be | www.binnenvaart.be

PROMOTIE SHORTSEA SHIPPING VLAANDEREN

Verbindingsdok Oostkaai 13 B10 | B-2000 Antwerpen | Telefoon +32(0)3 20 20 520 | Fax: +32(0)3 20 20 524

E-mail: shortseashipping@sssbe.com | www.sssbe.com



PROMOTIE BINNENVAART VLAANDEREN

KEMPISCHE KAAI 57 | 3500 HASSELT | TELEFOON 011 23 06 06 | FAX 011 23 06 09
E-MAIL: PBV@BINNENVAART.BE | WWW.BINNENVAART.BE