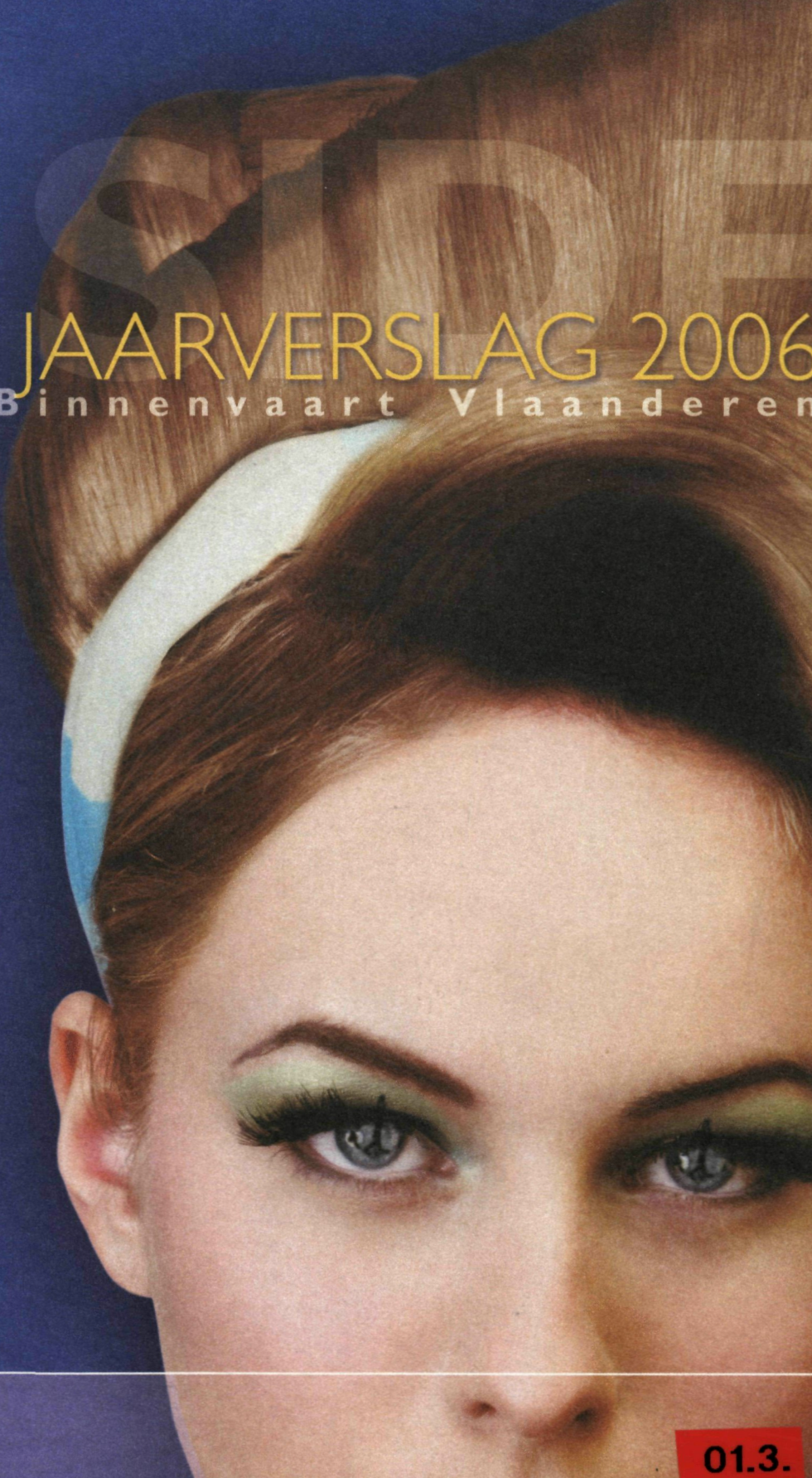


INNOVATIE

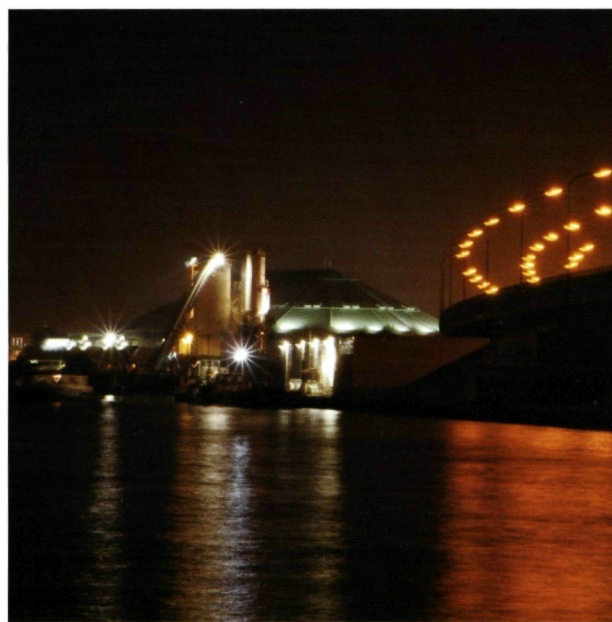
JAAERVERSLAG 2006

Promotie Binnenvaart Vlaanderen



Promotie Binnenvaart Vlaanderen

Jaarverslag
2006





Inhoudstafel

1. Voorwoord	05
2. Terugblik:	
Binnenvaart onderging gedaantewisseling sinds de oprichting van Promotie Binnenvaart Vlaanderen	08
2.1. <i>Negatieve spiraal</i>	08
2.2. <i>Mobiliteitscrisis en milieubewustzijn</i>	11
2.3. <i>Logistieke ketting</i>	12
2.4. <i>Liberalisering</i>	13
2.5. <i>Trafiekevolutie</i>	15
2.6. <i>Nieuw vertrouwen</i>	20
2.7. <i>Containerbinnenvaart</i>	21
3. Vooruitblik:	
Innovatie en aanpassing vormen antwoord op uitdagingen	24
3.1. <i>Containervloed</i>	25
3.2. <i>Wiel-en-spaak</i>	26
3.3. <i>Grotere efficiëntie</i>	27
3.4. <i>Infrastructuur</i>	28
3.5. <i>Seine-Schelde</i>	29
3.6. <i>Innovatie</i>	30
3.7. <i>Aanpassing</i>	31
3.8. <i>Sectorbeleid</i>	33
4. PBV: aanspreekpunt en kenniscentrum	34
4.1. <i>Recreatie</i>	34
4.2. <i>Telematica</i>	36
4.3. <i>Communicatie</i>	37
5. Shortsea shipping: vervoersrecord en structurele verschuivingen	38
6. Financieel: Balans en resultatenrekening	42
7. Leden Promotie Binnenvaart Vlaanderen	45
8. Raad van Bestuur	46
9. Contact	48



I . V o o r w o o r d

Zowel naar inhoud als naar structuur verschilt dit Jaarverslag met vorige jaren. De traditionele thema's per hoofdstuk zijn weggevallen. Voor één keer wordt ook afgestapt van een louter zakelijk relaas over de activiteiten van Promotie Binnenvaart Vlaanderen in 2006.

Dit jaar bestaat onze vereniging vijftien jaar. Deze gelegenheid wordt aangegrepen voor een terugblik op een periode dat de binnenvaart de grootste omwenteling heeft doorgemaakt van de afgelopen tweehonderd jaar. We kijken ook vooruit naar belangrijke ontwikkelingen, die het vervoer over de binnenwateren in het volgend decennium zullen bepalen.

Zowel in de terugblik als de vooruitblik proberen wij het niveau van de kroniek of het feitenrelaas te overstijgen. Voor één keer worden de nieuwste cijfers en de jongste statistieken niet in detail vermeld. De activiteiten van Promotie Binnenvaart Vlaanderen worden evenmin exhaustief opgesomd.

Veeleer hebben we in deze jubileumuitgave aandacht voor de grote lijnen en diepgaande veranderingen in de vervoersstromen en in het karakter zelf van de binnenvaart. Deze worden gekaderd binnen de nieuwe beleidsaanpak van de Vlaamse regering en van de Europese Commissie, en de volledig vernieuwde structuur, organisatie en imago van onze vervoersmodaliteit. Tot slot is er aandacht voor de grote maatschappelijke ontwikkelingen waarbinnen deze veranderingen zijn tot stand gekomen – in het bijzonder de mobiliteitscrisis en het toenemend milieubewustzijn, wellicht twee van de elementen die het meest kenmerkend zijn voor onze tijd. Naar de toekomst toe ligt het accent in dit jaarverslag op de uitdagingen die op de binnenvaart afkomen: de verder



schrijdende container-boom, het optimaliseren van het hinterlandtransport, het uitbouwen van de infrastructuur, het integreren van de binnenvaart in bredere logistieke concepten, en het verbeteren van innovatie, instroom en rendement.

Met een trafiekprestatie van 4,55 miljard ton-kilometer, bijna een half miljoen verscheepte containers in onze zeehavens, en een netwerk van dertien terminals langs rivieren en kanalen, is de binnenvaart in 2006 nog maar moeilijk te vergelijken met wat ze was in 1992. De schaalvergroting van de schepen, de liberalisering van de markt, de omloopsnelheid van de vaarbeurten, de professionalisering van het beroep, het ontstaan van nieuwe transportvormen zoals het containervervoer in de binnenvaart, het verschijnen van telematica aan boord, en niet het minst de aanzienlijke nieuw- en vernieuwbouw in de jongste jaren hebben de binnenvaart gemaakt tot een dynamische en kapitaalintensieve vervoerstak, die beantwoordt aan een grote behoefte bij bedrijven en in de bredere samenleving om milieuvriendelijke en duurzame alternatieven te ontwikkelen voor het verkeersinfarct.

De evolutie van de binnenvaart in de afgelopen vijftien jaar is behoorlijk indrukwekkend. Toen

de Vlaamse regering in 1992 PBV oprichtte verschilde de binnenvaart in Vlaanderen niet wezenlijk van de ambachtelijke vervoersmodaliteit uit de 19de eeuw, het hoogtepunt van het kanalentijdperk. Bij de publieke opinie leefde een beeld dat enerzijds de vermeende romantiek ocriep van een vrijgevochten leven op het water, maar dat anderzijds geassocieerd werd met een bestaan aan de zelfkant van de samenleving waar verarmde schippersfamilies moeite hadden om de eindjes aan elkaar te knopen. Vijftien jaar later is het imago volledig omgebouwd en is er opnieuw vertrouwen gekomen in de toekomst. Een schipper heet nu een binnenvaartondernemer. En een schip – dat is hip.

De evolutie tussen 1992 en 2006 wordt goed getypeerd door een vergelijking tussen het Vlaams Binnenvaartbeleidsplan van 1996 en het Naiadesplan van de EC in 2006. Het plan van 1996 was defensief, en gericht op sanering. Het plan van de Europese Commissie uit 2006 daarentegen biedt een kader voor een toekomstgericht groeiscenario. In 1992 bestond er geen geloof meer in de toekomst, en leek de sector op weg om zichzelf op te heffen. In 2006 is de binnenvaart een baken van hoop voor ondernemingen en particulieren.





Toen Promotie Binnenvaart Vlaanderen in 1992 werd opgericht, kreeg de vereniging behalve een algemene opdracht, ook een zeer specifieke doelstelling mee: het opkrikken van het marktaandeel van de binnenvaart. Vijftien jaar later is het duidelijk dat PBV hierin met glans is geslaagd – hoewel de marktomstandigheden in de eerste jaren tegenwerkten. Hoewel het aandeel in tonkilometers de spectaculaire toename van het wegvervoer niet heeft kunnen indijken, is het marktaandeel van de binnenvaart, uitgedrukt in tonnage, tussen 1990 en 2005 gestegen van 17,7 procent naar 24,15 procent.

Ook op een ander gebied heeft onze vereniging een, vermoedelijk doorslaggevende rol gespeeld: in het opvangen en begeleiden van de sociale gevolgen die gepaard gingen met de diepgaande economische verschuivingen van de afgelopen jaren. Promotie Binnenvaart Vlaanderen is de enige instantie waar alle actoren, die bij de binnenvaart betrokken zijn, elkaar treffen.

Op de vijftiende verjaardag van Promotie Binnenvaart Vlaanderen is dat een palmares om ons over te verheugen. Allen die meegewerkt hebben aan die prestatie verdienen onze dank en een welgemeende proficiat. Maar de weg is nog niet ten einde. De maatschappelijke behoeften

en de noden van de ondernemingen zullen de volgende jaren nieuwe impulsen vereisen.

De groei van de binnenvaart kan ons niet doen vergeten dat, volgens de EC, het vrachtvervoer op onze wegen tussen 1990 en 2030 nog zal verdubbelen. En ondanks alle successen blijft het marktaandeel van de binnenvaart in Vlaanderen nog altijd beneden het streefcijfer dat vastgelegd is in het Mobiliteitsplan Vlaanderen Beleidsvoornemens. Tot slot zal er in de volgende jaren, met de nationale implementatie van het Europees Naiadesplan, meer dan ooit behoefte bestaan aan een vereniging die een professionele en maatschappelijke consensus realiseert rond noodzakelijke en toekomstgerichte vernieuwingen en beleidsbeslissingen.

Filip MARTENS
Voorzitter Raad van Bestuur





2. Terugblik 15 jaar binnenvaart

Binnenvaart onderging gedaantewisseling sinds oprichting van Promotie Binnenvaart Vlaanderen

Toen Promotie Binnenvaart Vlaanderen in 1992 werd opgericht door de Vlaamse regering, hingen er donkere wolken over Europa. Na de hoogconjunctuur van 1988 tot 1990, de val van de Berlijnse Muur, en Norman Schwartzkopf's blitzoverwinning in de eerste Golfoorlog, botste in de westerse wereld de euforie op de realiteit.

Het was niet alleen de Britse Queen die in 1992 haar 'annus horribilis' beleefde. In België deinden de schokgolven van de verkiezingen op 'zwarte zondag' 24 november 1991 nog uit. De staalcrisis woedde in alle hevigheid; wanbeleid kwam aan het licht in het KS-dossier; en op 28 oktober ging de oude Boelwerf failliet. Met 0,8 procent viel de economische groei terug op de helft van wat de OESO-experts hadden voorspeld. De overheidsschuld

torende op 136 procent van het BNP en het begrotingsdeficit bereikte 6,9 procent van het BNP. De werkloosheid piekte, en overal waren herstructureringen, rationalisaties, collectieve ontslagen en faillissementen aan de orde van de dag. In heel het land werd de buikriem aangespannen. Het afbouwen van het begrotingstekort en het halen van de Maastrichtnorm bepaalden de politieke agenda.

2.1. Negatieve spiraal

Ook de binnenvaart zat in 1992 in een negatieve spiraal. De sector was nauwelijks zichtbaar, werd vergeten in de beroezing van de derde industriële revolutie, en was in feite zichzelf aan het opheffen met schrootregelingen, uitstapregelingen, enz. Het was een transportsector, die door de overheid was georganiseerd en bekleed met een beschermend carcan waarbinnen verarmde schippers werden geacht te overleven. Als er al een beleid werd gevoerd, was het gericht op

saneren. Er bestond geen enkele impuls voor ondernemerschap of vernieuwing.

In die context ontstond Promotie Binnenvaart Vlaanderen (PBV). De vereniging moest het economisch en recreatief gebruik van de waterwegen bevorderen en het marktaandeel van de binnenvaart verhogen. Ze zou dat doen in overeenstemming met het beleid van het Vlaams gewest. Om haar doel te bereiken zou PBV alle instellingen, diensten en organi-



saties die actief zijn in de binnenvaart, samenbrengen in één overlegorgaan.

De oprichting van PBV viel samen met een vernieuwde belangstelling voor het openbaar vervoer. In 1991 lanceerde de Vlaamse Vervoermaatschappij de commerciële benaming 'De Lijn', en verdubbelde minister van Verkeer

Johan Sauwens de investeringen voor stads- en streekvervoer. In maart 1991 werden de douanecontroles aan de binnengrenzen afgeschaft; in september 1991 richtten de spoorwegen B-Cargo op; en vanaf 1 januari 1993 werd cabotage toegelaten in de Europese binnenvaart.





2.2. Mobiliteitscrisis en milieubewustzijn

De mobiliteitscrisis en de verzadiging van onze wegen behoren tot de meest opvallende en meest ingrijpende maatschappelijke ontwikkelingen van de afgelopen vijftien jaar.

Toen de regering Geens IV werd vervangen door Van den Brande I waren er in ons land voor de eerste keer evenveel personenwagens als gezinnen: vier miljoen. Vandaag zijn er dat meer dan 5 miljoen (één auto per twee Belgen), met daarnaast nog eens 4 miljoen buitenlandse personenwagens per jaar op onze wegen. Een miljoen Vlamingen staat elke dag in de file.

In België zijn er vandaag 600.000 vrachtwagens ingeschreven. Veertig procent van het verkeer op de Antwerpse Ring bestaat uit vrachtwagens, op het drukste punt tot 256.000 voertuigen per werkdag. Door de verzadiging van onze wegen dreigen bedrijven stil te vallen, wordt het aankomstuur van goederen-transport onvoorspelbaar, en komt de just-in-time-economie in het gedrang. De noodzaak van een modal shift in het goederenvervoer werd steeds vaker bepleit. Alternatieven zoals de binnenvaart drongen zich de afgelopen vijftien jaar steeds meer op.

Daarbij komen het toenemend milieubewustzijn, de overtuiging dat onze economie op een duurzamer manier moet georganiseerd worden, de maatschappelijke vraag naar zuiniger verbruik van energie, en de noodzakelijk geachte vermindering van broeikasgassen, waaronder CO₂.

Dat alles waren sterke maatschappelijke krachten, die de groei van de binnenvaart ten goede kwamen. Een duwkonvooi van 4.400 ton houdt maar liefst 176 vrachtwagens van de weg. Per 1.000 tonkilometer verbruikt een binnenschip slechts 11 liter gasolie. Per tonkilometer stoot een binnenschip maar een kwart uit van de hoeveelheid CO₂ van een vrachtwagen. In opdracht van PBV berekende de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) dat de externe kosten in de binnenvaart zeven keer lager liggen dan in het wegvervoer (externe kosten zijn kosten van een transportvorm, die niet doorgerekend worden in de marktprijs).



2.3. Logistieke ketting

Ook andere ontwikkelingen in de afgelopen vijftien jaar hebben hun stempel gedrukt op de krachtige groei van de binnenvaart in Vlaanderen: de schaalvergroting van de schepen, de liberalisering van de markt, de professionalisering van het beroep, het ontstaan van nieuwe transportvormen zoals containertrafiek, de inkadering van de binnenvaart in bredere logistieke concepten, het verschijnen van telematica aan boord van de schepen, het optimaliseren van de bediening van bruggen en sluizen, de consolidatie en verzelfstandiging van de waterwegbeheerders, de aandacht die de binnenvaart kreeg in nationale en Europese beleidsplannen, en niet te vergeten de diepgaande verbetering van het imago en van de publieke perceptie.

In de afgelopen vijftien jaar is het besef gegroeid dat de binnenvaart een onderdeel moet vormen van een globale logistieke ketting, en dat ze zich moet aanpassen aan de behoeften van de andere partners. Co-modaliteit speelt daarbij een toenemende rol. Naarmate de productie verschuift naar landen zoals China en India, en de kosten van maritiem transport dalen door de containerisering en de schaalvergroting van de schepen, wordt ons land - wat volume van de handelsstromen

betreft - meer en meer een invoerland. Meerwaarde in de goederenstroom wordt minder gecreëerd door de transit en de overslag in de zeehavens, dan door de eindverwerking in logistieke distributiecentra (postponed manufacturing en reverse logistics).

In dat breder concept, waarin havens, zeeterminals, expediteurs, bevrachters, en autonome exploitanten van rivierterminals een rol spelen, moet de binnenvaart zijn nieuwe plaats verwerven. In de afgelopen vijftien jaar wist de binnenvaart de efficiëntie van zijn eigen exploitatie sterk op te voeren. De volgende jaren zal het accent liggen op de efficiëntie van de logistieke ketting, waarvan de binnenvaart een onderdeel wordt.

Het belang van de logistiek in Vlaanderen kan niet overschat worden, en wordt door minister van Openbare Werken, Energie, Natuur en Leefmilieu, Kris Peeters, tot zijn prioriteiten gerekend. Driekwart van de Europese koopkracht bevindt zich in een cirkel van 750 km rond Vlaanderen. De logistiek in Vlaanderen is goed voor 9 procent van het bruto regionaal product, en voor 300.000 jobs.

Volgens de Amerikaanse groep Cushman &



Wakefield is Vlaanderen de interessantste locatie voor de vestiging van distributiecentra met een Europese roeping. Daarvan zijn er ondertussen in ons land al zo'n vierhonderd, die samen 24.733 mensen voltijds tewerk stellen en een omzet genereren van 6,6 miljard euro of 4 procent van het BNP. Ze worden dik-

wijls geëxploiteerd door grote, geïntegreerde groepen, die instaan voor de ontvangst der goederen, het stockeren, het inbrengen ervan in computersystemen, het samenvoegen van onderdelen, en tenslotte bevrachting en levering. Vele daarvan maken gebruik van de binnenvaart, soms via voorbehouden terminals.

2.4. Liberalisering

Toen Promotie Binnenvaart Vlaanderen werd opgericht, leefde in de publieke opinie nog sterk een beeld dat enerzijds de vermeende romantiek opriep van een vrijgevochten leven op het water, maar dat anderzijds geassocieerd werd met een bestaan aan de zelfkant van de samenleving. Het was hetzelfde archaïsche, ambachtelijke beeld als in de 19de eeuw, het hoogtepunt van het kanalentijdperk – toen de waterweg de transportmodus bij uitstek was voor het massaal aanvoeren van grondstoffen en de afvoer van afgewerkte producten tijdens de tweede industriële revolutie.

Dankzij de onverletten inspanningen van o.a. Promotie Binnenvaart Vlaanderen is dat imago vijftien jaar later volledig veranderd. Vandaag wordt de binnenvaart vereenzelvigd met een moderne, vernieuwende, dynamische, kapitaal-

intensieve, en milieuvriendelijke bedrijfstak wier bijdrage essentieel is om de congestie op onze wegen en de bijhorende milieuvervuiling binnen perken te houden. Een binnenschipper wordt nu een binnenvaartondernemer genoemd (zie profiel op pagina 15). En een terloopse opmerking van een minister van Openbare Werken ligt nu op ieders lippen: een schip is hip.

Er is meer: De Europese verplichting om de binnenvaart ten laatste op 1 januari 2000 vrij te maken leidde tot een dramatische hertekening van de bedrijfs- en sectororganisatie. Als voorbereiding hierop keurde de Vlaamse regering op 27 juni 1996 een binnenvaartbeleidsplan goed, dat geldig bleef tot 1 januari 2000. Het plan beoogde de modernisering van vloot en overslaginfrastructuur, en de financiering van een Europese sloopronde die de overcapacitei-



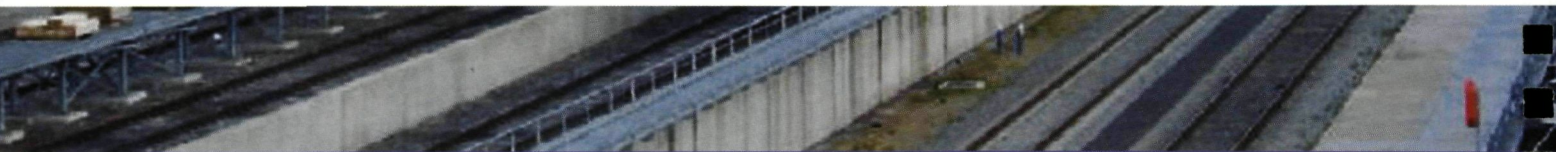
teit aan scheepstonnage moest tegengaan. De virtuele afschaffing van de vaartrechten met ingang op 1 januari 2000 en de verscheidene programma's ter bevordering van de bouw van kaaimuren, waren de meest in het oog springende resultaten van het Beleidsplan.

Dit Beleidsplan van 1996 was het eerste sectorplan voor de binnenvaart van de afgelopen vijftien jaar. Het Europese Naiades sectorplan ter stimulering van de binnenvaart in de volgende zeven jaar, dat de Europese Commissie op 17 januari 2006 afkondigde, wordt thans in nationale wetten en decreten geïmplementeerd.

De evolutie tussen 1992 en 2006 wordt goed getypeerd door een vergelijking tussen beide beleidsplannen. Het plan van 1996 was defensief, en gericht op sanering. Het plan van de Europese Commissie uit 2006 daarentegen biedt een kader voor een toekomstgericht groeiscenario. Het kantelmoment tussen beide data was de afschaffing van de toerbeurt, die een schok teweegbracht, het bewustzijn van de situatie verscherpte, en verandering en ondernemingszin mogelijk maakte.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen speelde een belangrijke, mogelijk een essentiële rol in het begeleiden van deze structurele veranderingen, in het bewerken van een consensus, en in het opvangen van de sociale gevolgen van de liberalisering. Zeker tegen het licht van vroegere schippersstakingen, bleek op dat moment hoe belangrijk het was dat alle betrokkenen rond éénzelfde tafel konden zitten en dat het overleg nooit werd verbroken.

De afschaffing van de schippersbeurs en de toerbeurt - een traditioneel, door de overheid georganiseerd en gereguleerd systeem van vrachttoeuwijzing met minimum tarieven binnen een beschermd beroep - gebeurde in Vlaanderen al op 1 december 1998. De liberalisering kwam in eerste instantie neer op een daling van sommige vrachtprijzen en het verdwijnen van de minst efficiënte bedrijven. Na enkele jaren bleek evenwel dat de liberalisering had geleid tot het aantrekken van nieuwe trafieken en tot stijgende transportvolumes. Het marktaandeel van de binnenvaart ging omhoog, de rotatie nam toe, de bedrijfsexploitatie van de schepen verbeterde, en het rendement van de vloot en van de ondernemingen steeg.



PROFIEL

Eind 2005 waren er 1.484 Belgische motorschepen betrokken bij het goederenvervoer in ons land. Hun totaal laadvermogen bedroeg 1.760.075 ton, wat overeenkomt met 88.000 vrachtwagens. De volledige Belgische vrachtwagenvloot bedroeg in 2005 daarentegen slechts 54.395 eenheden.

In 2005 had een binnenschip een laadvermogen van gemiddeld 1.186 ton. Ter vergelijking: op 31 december 1991 bedroeg het gemiddeld laadvermogen 840 ton, maar waren er 2.123 binnenschepen in de vaart. Het aantal schepen is dus verminderd, maar het laadvermogen is toegenomen.

Niet minder dan 70 procent van de vlooteigenaars is gevestigd in Vlaanderen. Van hen zijn 77 procent actief als zelfstandig ondernemer; 23 procent van de vloot wordt uitgbaat door een vennootschap. De gemiddelde zelfstandige Vlaamse scheepseigenaar is 46 jaar, en vaart met één schip.

Het familiaal bedrijfsmodel blijft dus overheersen. Schepen die ten hoogste 85 meter lang zijn en een laadvermogen hebben tot 1350 ton, dit wil zeggen zo'n 71 procent van de Belgische vloot, kunnen familiaal gerund worden (meestal in een bedrijf waar man en vrouw samenwerken). Daarentegen hebben schepen die langer zijn dan 85 meter en die semi-continu varen, tenminste drie tot vijf bemanningsleden. Zo'n 23,5 procent van de Vlaamse vloot is klein genoeg om te varen op de kleine kanalen.

In vergelijking met andere transportvormen is de binnenvaart een uitzonderlijk kapitaalintensieve sector. Een zelfstandige binnenschipper werkt al snel met een kapitaal van 250.000 euro, tegenover 50.000 euro in het wegvervoer. Bij schepen die onder vennootschapsvorm worden beheerd, bedraagt het kapitaal 700.000 euro, tegenover een kleine 200.000 euro voor het wegvervoer.

Het gemiddeld vreemd vermogen in de binnenvaart is dan ook aanzienlijk. Bij een zelfstandige ondernemer bedraagt dit gemiddeld meer dan 200.000 euro (tegenover 40.000 euro bij het wegtransport). Binnenvaartondernemingen die als vennootschap worden gerund torsen een vreemd kapitaal van gemiddeld 600.000 euro (tegenover 160.000 euro bij het wegtransport).

Iets meer dan vijftig procent van alle binnenvaartvervoer bestaat uit bouwmaterialen en petroleumproducten. Het containervervoer langs de binnenwateren stijgt spectaculair. De rendabiliteit van een binnenvaartonderneming wordt geraamd op een schamele 2 tot 3 procent. De jongste jaren stegen de vrachtprijzen, maar ook de brandstofkosten gingen omhoog. Van de vrachtopbrengst ging in 2006 gemiddeld 17,6 procent naar brandstof; in 2005 was dat 18,8 procent.

2.5. Trafiekevolutie

De resultaten bleven niet uit. De verzadiging op onze wegen, de noden van het bedrijfsleven, de groei van het milieubewustzijn, de verbetering van het imago, de vrijmaking van de markt, de initiatieven van de overheid binnen het kader van het Binnenvaartbeleidsplan, en

de niet-aflatende promotie door onze vereniging maakten dat de binnenvaart in Vlaanderen in de afgelopen vijftien jaar in de lift zat.

Bij een terugblik over de afgelopen vijftien jaar is het duidelijk dat Promotie Binnenvaart

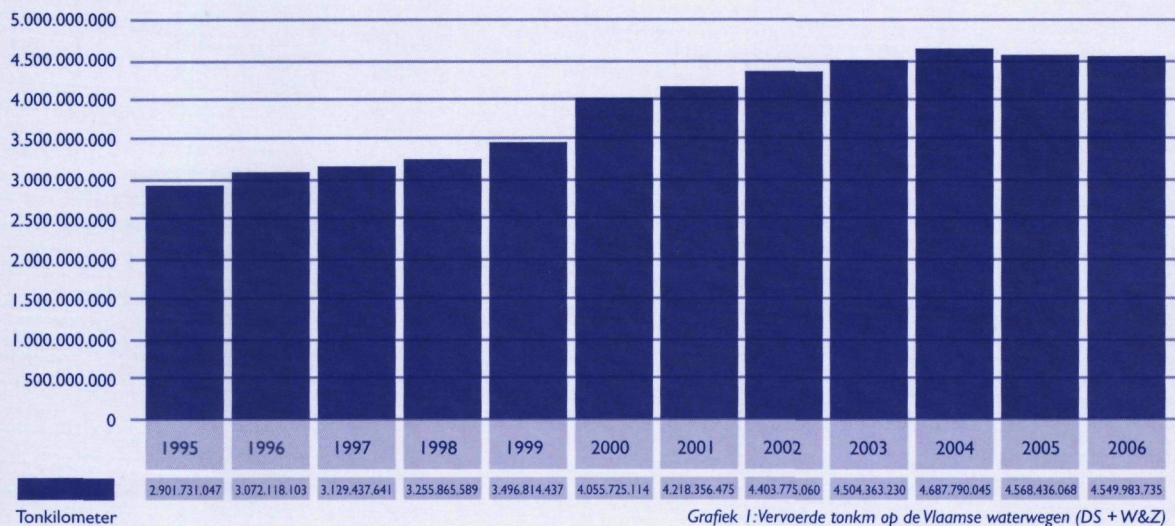
Vlaanderen zijn opdracht is nagekomen: het marktaandeel van de binnenvaart doen stijgen. Niet alle statistische reeksen zijn vergelijkbaar, o.a. als gevolg van de staatsvorming en van de verdeling tussen de waterwegbeheerders. Uitgedrukt in tonnage vertegenwoordigde de binnenvaart in België in 1980 zo'n 18,6 procent van de modal split; in 1990 was dat 17,7 procent, en in 2005 was het 24,15 procent. Uitgedrukt in tonkilometer is er een achteruitgang voor binnenvaart en spoorwegvervoer; het aandeel van het wegvervoer steeg tussen 1980 en 2005 van 54,6 tot 75,72 procent.

Professor Cathy Macharis (VUB) berekende dat het marktaandeel van de binnenvaart tussen 1998 en 2003 met 3,2 procent is gestegen tegenover 1998. Die stijging is ongetwijfeld een sterke prestatie, gezien de blijvende groei van het wegverkeer. Toch is het te vroeg om victorie te kraaien. Enerzijds groeide het marktaandeel van de binnenvaart vooral ten koste van het spoorvervoer. Anderzijds blijft ook een marktaandeel van 14,3 procent nog onder het streefcijfer van 17 procent, vastgelegd in het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

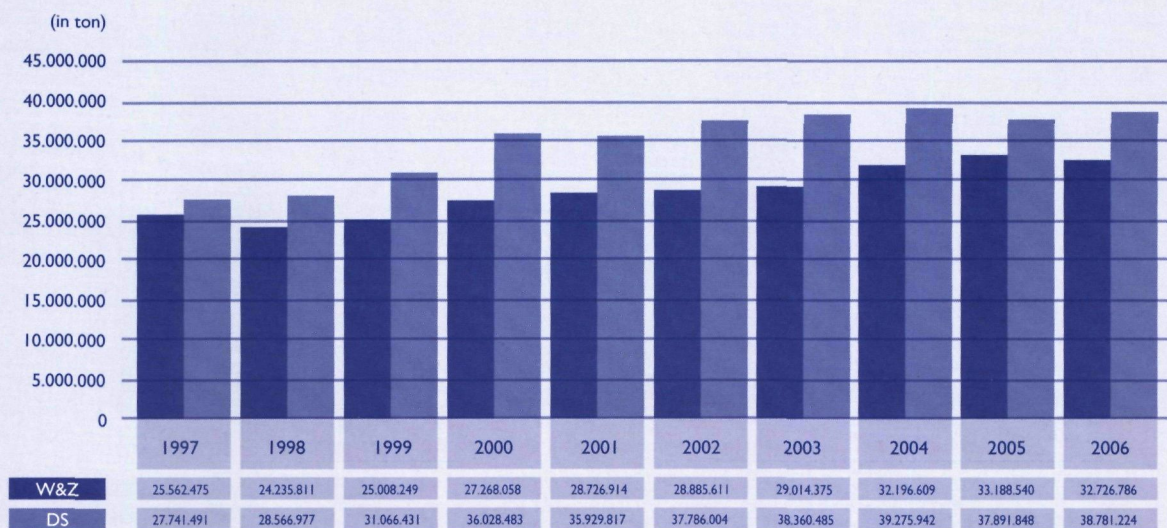
Dat de binnenvaart sterk is gegroeid, blijkt vooral uit de trafiekcijfers. Uitgedrukt in ton-

kilometer steeg de Vlaamse binnenvaarttrafiek met 56,8 procent in de afgelopen elf jaar. In 2006 werd een trafiekprestatie neergezet van 4.549.983.735 tonkm. De stabilisering die de jongste twee jaar merkbaar is, is te wijten aan het wegvallen van transittrafiek naar de gesloten staalfabrieken van het Luikse, en naar een toenemende efficiëntie die leegvaart beperkt. Sinds 1997 steeg de vervoerde tonnage bij 'Waterwegen & Zeekanaal' met 28 procent; bij 'De Scheepvaart' met 39,8 procent. Ook het belang van de binnenvaart in de haventrafiek nam toe. Tussen 1998 en 2006 nam het maritiem goederenvervoer in onze zeehavens toe met 32,2 procent, terwijl het binnenvaartvervoer steeg met 42,7 procent.

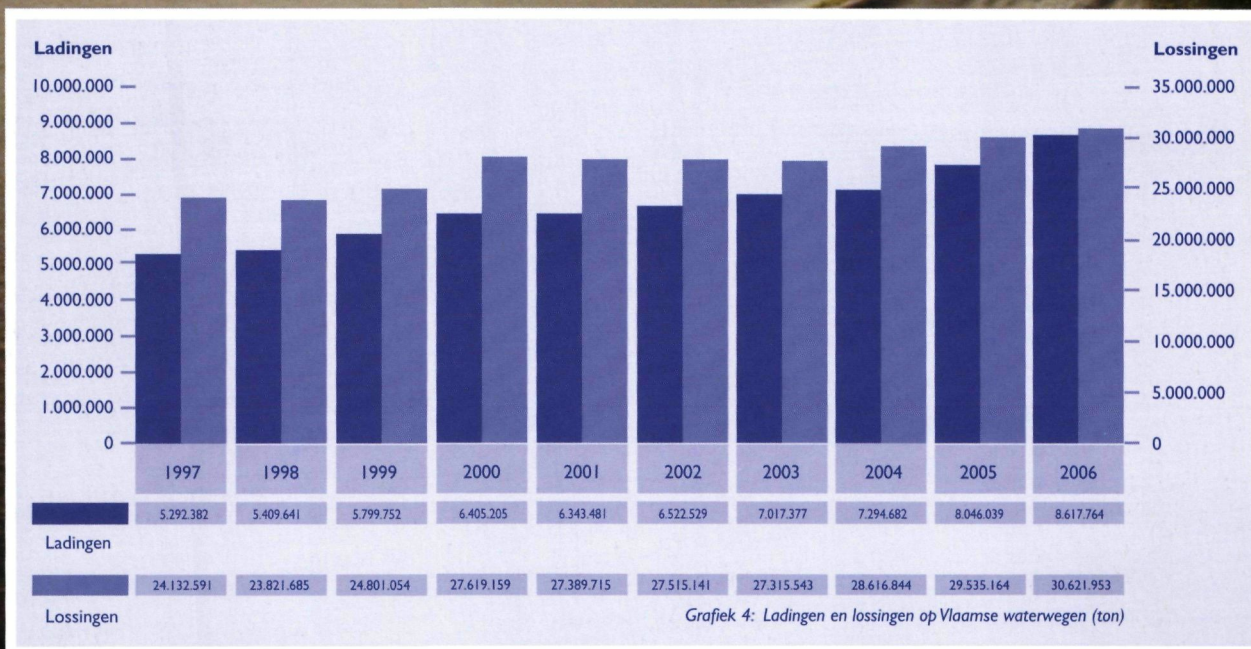
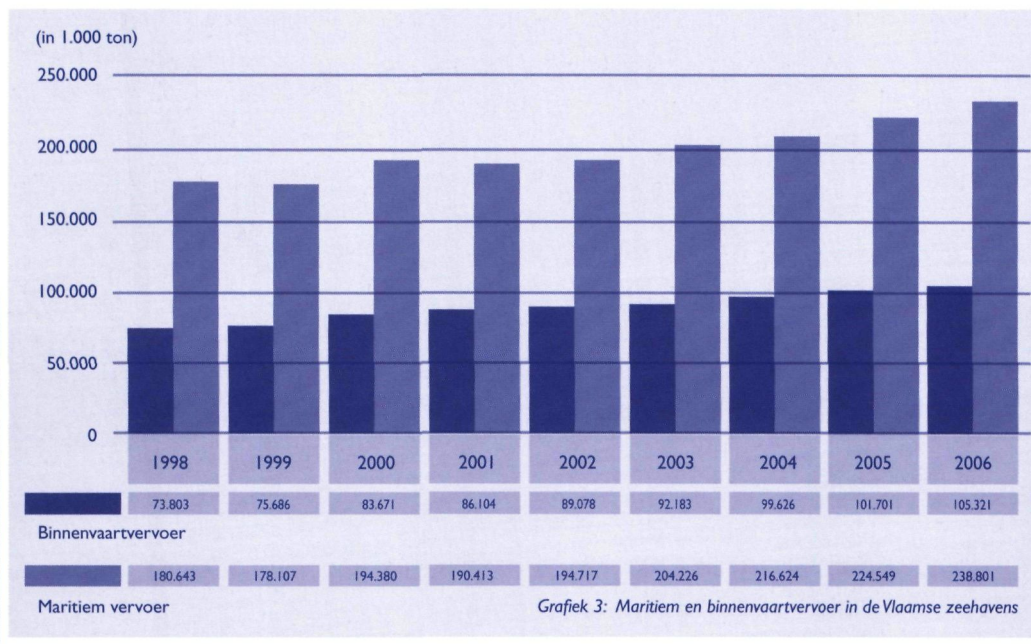
De echte meerwaarde, gecreëerd door de binnenvaart, komt tot uiting in de statistiek van ladingen en lossingen. In de afgelopen negen jaar stegen de lossingen met 26,9 procent, en de ladingen namen toe met 62,8 procent. Tegenover verleden jaar stegen de lossingen met 3,7 procent, en de ladingen met 7,1 procent. Ze bedragen thans respectievelijk 30,6 en 8,6 miljoen ton. De gunstige invloed van het kaaimuurprogramma, een vorm van publiek-private samenwerking, is hier vanzelfsprekend zichtbaar.



Grafiek 1: Vervoerde tonkm op de Vlaamse waterwegen (DS + W&Z)



Grafiek 2: Totaal vervoerde tonnage op de Vlaamse waterwegen per waterwegbeheerder



BEDRIJVEN KIEZEN VOOR DE BINNENVAART

De samenwerking tussen overheid en privé-investeerdere, opgezet door de Vlaamse regering, voor het stimuleren van de bouw van laad- en losinstallaties langs de Vlaamse waterwegen, kent een groot succes. Deze kaaimuren vormen de interface, die toegang verstrekt tot de binnenwateren. Sinds het programma in 1998 werd opgestart zijn er, volgens de recentste cijfers, reeds 60 van de 129 principieel aanvaarde projecten in bedrijf genomen. Het programma loopt, met instemming van de EC, tot 2010 en heeft talrijke bedrijven ertoe aangezet voor de binnenvaart te kiezen. Dit is wat enkele van hen hierover in de afgelopen jaren zelf verklaarden:

Gosselin World Wide Moving, René Beckers: "Ik schat dat wij voor 70 tot 80 procent van onze transporten binnenschepen inschakelen. Wij verhuizen niet alleen inboedel van klanten in containers, zoals meubels, schilderijen, fietsen, speelgoed. We vernuimen ook onze activiteiten en verhuizen vandaag evengoed materiaal voor het Amerikaans leger, leveringen voor kleine zelfstandigen, als uitrusting voor ambassades."

Tessengerlo Chemie, Hendrik Wolfs (Shipping, Dispatch and Waterborne Transport Manager): "Pas als het via de binnenvaart onmogelijk is, maken we gebruik van andere transportmodi. Langs het Albertkanaal beschikken wij over een kaaimuur van 1,4 km lengte. Tessenderlo Chemie is groot geworden met de binnenvaart. Voor ons is het ook een manier om bij te dragen aan de afname van de congestieproblemen op de weg in de toekomst."

Ugine & ALZ Genk: de nieuwe laad- en loskade moet toelaten de transporten naar de warmwalserij per waterweg geleidelijk op te voeren van 200.000 naar 600.000 ton op jaarbasis.

De Vos Brandstoffen in Eke (Nazareth), gedelegeerd bestuurder Marc De Vos: "Watertransport voor bulkgoederen via de Schelde is absoluut noodzakelijk voor de verdere groei en uitbouw van ons bedrijf. Bovendien vervult de binnenvaart hiermee zijn specifieke taak in het ontlasten van de Vlaamse wegen."

Scaldis Ruien, fabrieksdirecteur Luc Vandevoorde: "Onze nieuwe kaaimuur past perfect in de beheersing van mogelijke overlast voor buurt en leefmilieu."

AVEVE Aalter, fabricatieleider Steven De Vos: "In tegenstelling tot de uitlevering die wij met vrachtwagens doen, is het vervoer over water voor ons een onvervangbare partner bij de aanvoer van grondstoffen. Het is voor ons ook een economisch interessante transportmodus met uitstekende eigenschappen op gebied van milieu."

Sloopbedrijf De Paepe, directeur Herman Backaert: "Wegens de stijgende kosten van het baanvervoer en ook om veiligheidsredenen zijn wij gedoemd om zoveel mogelijk transporten naar de waterweg over te hevelen. De overslagsite aan onze nieuwe kaaimuur laat ons toe vijftig frank (€ 1,25) op iedere vervoerde ton uit te sparen."

Baxter, Replenishment & Intercompany Assistant Manager Romain Schollaert: "Vrijwel dagelijks komen in Rotterdam en Antwerpen containers uit Azië voor ons aan. De jongste tijd was het steeds bang afwachten of een vrachtwagen wel op tijd ons bedrijf zou bereiken. Wij moeten onze klanten altijd continuïteit kunnen bieden. Daarenboven is wegtransport relatief duur en het heeft een negatieve impact op het milieu - argumenten die wij belangrijk vinden. Hoe meer we ons in de binnenvaart verdiepten, hoe enthousiaster we werden."

Atlas Copco Airpower, Shipping & Transport Manager Eddy Rochtus: "Dank zij de modal shift naar de binnenvaart is de doorlooptijd per container gehalveerd. Bovendien vervoeren wij op die manier jaarlijks 150.000 tonkilometer minder over de weg."

Sidmar: "In het jaar 2000 heeft Sidmar 3,9 miljoen ton aan- of afgevoerd per binnenschip. De vrijmaking van de markt heeft ongetwijfeld een krachtige impuls aan deze positieve ontwikkeling meegegeven."

2.6. Nieuw vertrouwen

Het nieuwe maatschappelijk klimaat, de nieuwe bedrijfs- en sectororganisatie, de impulsen van de overheid, en de gunstige trafiekevolutie creëerden een vernieuwd vertrouwen dat tot uiting kwam in nieuwbouw en vernieuwbouw. Daartoe bestond ook alle reden, want meer dan 50 procent van de Vlaamse binnenvaartvloot is gebouwd tussen 1950 en 1970.

Tussen 2000 en 2004 werden er in Vlaanderen niet minder dan 85 nieuwe schepen gebouwd. Dat gebeurde in twee segmenten: enerzijds in de klasse van de kleinere schepen tussen 250 en 650 ton – hoewel hieraan meteen moet toegevoegd worden dat, behalve schepen voor commercieel vervoer, ook werfvaartuigen, politieschepen en dergelijke in deze categorie opgenomen zijn; anderzijds in de supercategorie van schepen boven de 2.500 ton. Er waren ook tien schepen bij van meer dan 3.000 ton. Onderverdeeld naar type schepen werden er (tussen 2000 en 2005) 35 motorschepen gebouwd met een gemiddelde tonnage van 2.458 ton; 58 duwbakken van 1.154 ton; en 23 tankers van gemiddeld 3.187 ton. Dubbelwandige tankers komen thans versneld in de plaats van enkelwandige vaartuigen.

In het begin van de jaren 1990 leefde men

op een binnenschip nog op een eigen wereld. Met andere schepen waren de sociale en professionele contacten intensief; met de buitenwereld daarentegen waren zij uiterst beperkt. De technologische revolutie, in het bijzonder de combinatie van informaticatechnologie en telecommunicatie, heeft daarin verandering gebracht. In de afgelopen vijftien jaar heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen een belangrijke rol gespeeld in het bekend maken en doen accepteren van telematica aan boord.

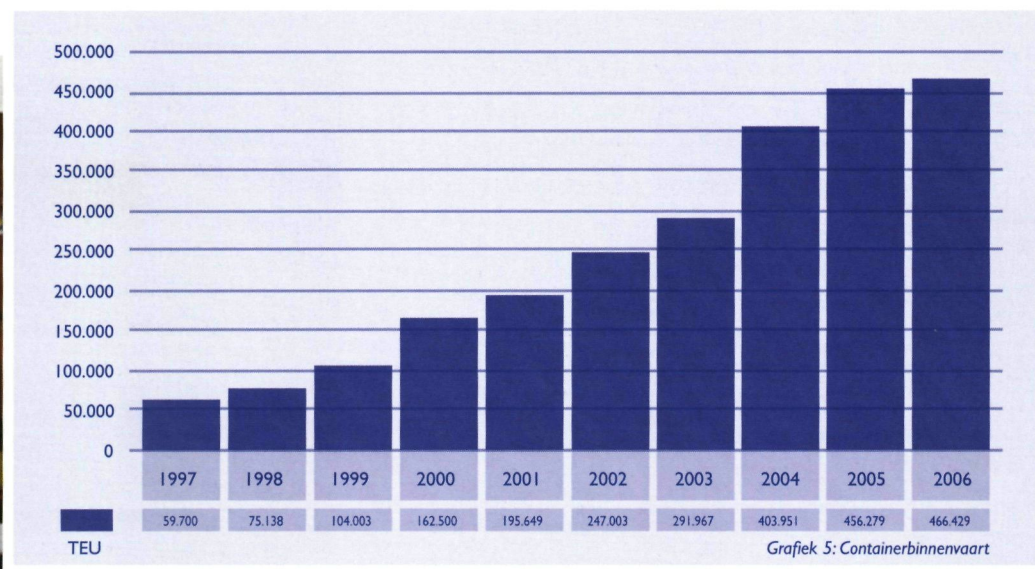
Dat was een proces dat verliep met vallen en opstaan, vanaf het 'Binnenvaart Intelligent Vragen Aanbodstelsel' (BIVAS) over EU projecten zoals 'Inland Navigation Demonstrator for River Information Services' (INDRIS) en 'Consortium Operational Management Platform River Information Services' (COMPRIS) tot toepassingen zoals de routeplanner BORIS. De afkondiging door de EU van de Richtlijn over 'River Information Services' op 30 september 2005 was een mijlpaal voor de introductie van telematica in de binnenvaart. Gelijktijdig met het ontwikkelen van geschikte telematica, heeft PBV ook aandacht geschonken aan de opleiding en instroom van zowel ondernemers als personeel – wat wellicht ook één van de grote opgaven blijft voor de nabije toekomst.

2.7. Containerbinnenvaart

Dat de binnenvaart in het begin van het derde millennium aan geen kanten meer lijkt op wat ze was toen Promotie Binnenvaart Vlaanderen werd opgericht, blijkt in het bijzonder uit de opkomst en de spectaculaire groei van de containerbinnenvaart. Vijftien jaar geleden was dit onbestaande; verleden jaar werden er op onze rivieren en kanalen 466.429 TEU verscheept. Daarbij komt nog de overslag binnen de zeehavens van containers op een binnenschip, een volume dat mag geraamd worden op 2,7 miljoen TEU. De vertraging van de groei van de containerbinnenvaart in 2006 tegenover 2005, wordt toegeschreven aan ef-

ficiëntieverbeteringen en met name het verminderd vervoer van lege containers. Ook de blijvende schaalvergroting in de zeevaart en structurele verschuivingen van aanloophavens spelen een rol (zie volgend hoofdstuk).

Sinds in 1992 de eerste terminal voor containerbinnenvaart in ons land werd geopend te Avelgem op de Schelde, is er thans een uitgebreid netwerk operationeel op alle grote rivieren en kanalen. Tussen die terminals en de havens bestaan er geregelde lijndiensten, die naadloos aansluiten op de calls van zeeschepen op de maritieme terminals.

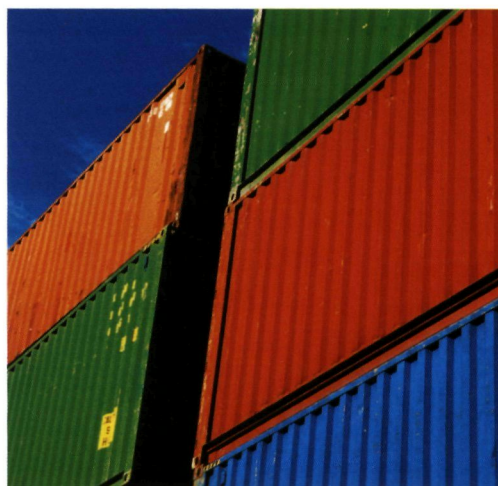


Op verscheidene binnenvaartterminals zijn er meerdere afvaarten per dag naar de haven van Antwerpen. Elk van deze terminals laat toe dat containers uit de regio hier worden overgeslagen voor zeetransport. In 2006 waren er in Vlaanderen tien binnenvaartterminals actief, en daar bovenop nog eens een drietal terminals in de zeehavens die uitsluitend voor de binnenvaart zijn bestemd ('dedicated').

Een binnenschip dat aanvankelijk maar zo'n 50 containers aan boord nam, kan nu door de schaalvergroting van de schepen 400 en zelfs tot 576 TEU-containers laden. Even belangrijk als het aantal containers dat per binnenschip wordt vervoerd, zijn de veranderingen in de containerbinnenvaart. Aanvankelijk werden de binnenvaartterminals opgericht op initiatief van de binnenvaartoperatoren. Vandaag gaat het initiatief uit van grote logistieke groepen, en ziet men daarenboven een consolidatie die gedreven wordt door financiële instellingen.

Terwijl aanvankelijk de containertrafik een vorm was van afvoer naar het binnenland, ontstonden later ook vervoersstromen tussen de maritieme terminals onderling. Uiteindelijk evolueerde het concept van containervervoer naar pure, toegewezen terminals en zag men

grote transporteurs 'dedicated' binnenvaartterminals ontwikkelen (Manuport Antwerpen, IPG Gent, Volvo Logistics, KatoenNatie Kallo). Aanvankelijk dacht men ook dat binnenvaartterminals diep in het binnenland moesten liggen, tot 150 km van de zeehaven, om rendabel te zijn. Ondertussen is gebleken dat de grootste binnenvaartterminal in Vlaanderen op 60 km ligt van de Antwerpse haven. Later begon men voorzichtig met het bouwen van terminals aan de rand van het havengebied (Deurne). Vandaag worden er zelfs binnenvaartterminals gebouwd binnen het havengebied. Ook deze evoluties passen in de bredere beweging naar consolidatie van het logistiek vastgoed.







3. Vooruitblik

Innovatie en aanpassing vormen antwoord op uitdagingen

De spectaculaire groei van de binnenvaart in de afgelopen vijftien jaar kan geen reden zijn om op de lauweren te rusten. De uitdagingen die op onze samenleving afkomen zijn enorm. De groei van de wereldhandel stelt in alle scherpste de noodzaak van een beter hinterlandtransport vanuit onze zeehavens. Grote infrastructuurwerken op de binnenwateren, zoals de verbinding van Seine en Schelde of de ontsluiting van Zeebrugge, zullen ons nog meer dan een decennium bezighouden. Innovatie, instroom en rendementsverbetering worden dringende opgaven van onze binnenvaartondernemingen. En kwaliteitsverbetering, met name op het gebied van milieuprestaties, wordt een nieuwe bezorgdheid.

De conclusie dringt zich op: voor de volgende vijftien jaar is een gericht sectorbeleid ten gunste van de binnenvaart noodzakelijk. Zo'n beleid moet het mogelijk maken dat de binnenvaart, en de mensen erachter, zich aanpassen aan de nieuwe uitdagingen. Een belangenvereniging als Promotie Binnenvaart Vlaanderen zal meer dan ooit een meerwaarde hebben.

Alle opkomende markten ten spijt, zal in de volgende jaren de enorme concentratie van productie, consumptie, bevolking en welvaart in de zgn. 'blauwe banaan' alleen maar toenemen. Sinds vijf eeuwen strekt dit gebied zich uit van de Ruhr over Vlaanderen naar Noord-Frankrijk tot Noord-Italië. In het centrum van dit gebied, de zgn. Hamburg-Le Havre range, vormen de Vlaamse zeehavens nu al de maritieme toegangspoort tot Europa. In het volgende decen-

nium zal het belang van de Noordzeehavens voor Europa nog toenemen, o.a. als gevolg van de natuurlijke beperkingen van de havens in de Middellandse- en de Oostzee.

Globalisering en liberalisering hebben de voorwaarden geschapen voor een langdurige groei van de wereldeconomie. In 2006 groeide de wereldhandel met 15 procent, en de Chinese export met het dubbele daarvan. Telkens als de wereldeconomie met 3 procent stijgt, groeit de wereldhandel met 6 procent en neemt de containertrafiek toe met 10 procent. Op de intercontinentale lijnen verloopt 95 procent van de wereldhandel door scheepvaart; ook tussen de Europese landen onderling is de scheepvaart goed voor 62 procent van de handel.

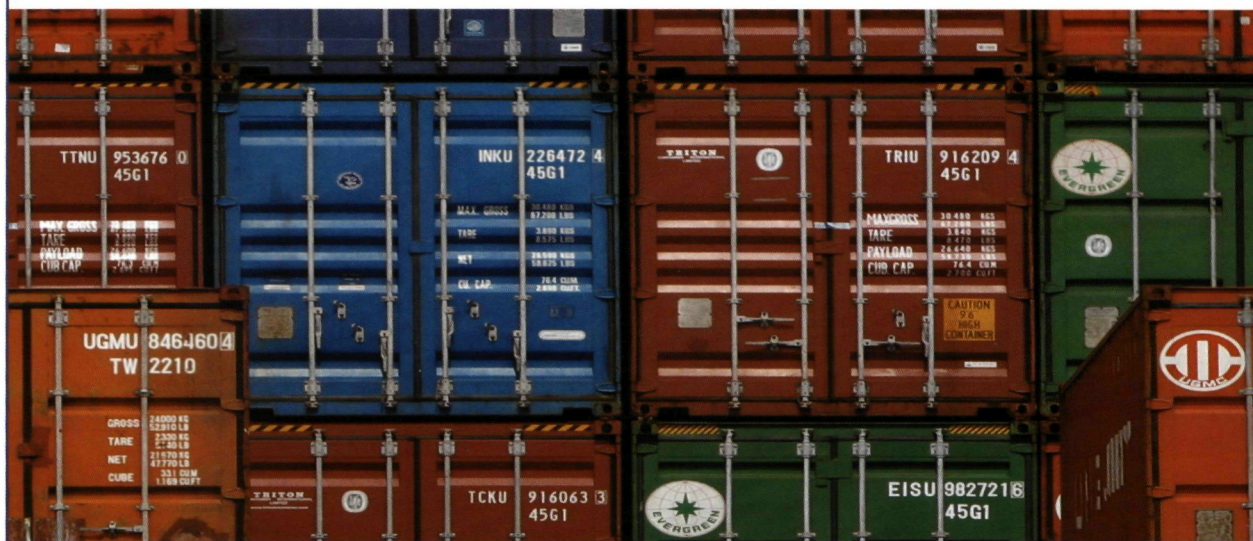
3.1. Containervloed

De gevolgen hiervan voor onze mobiliteit, en in het bijzonder voor de afvoer vanuit de zeehavens, worden één van de belangrijkste kopzorgen in de volgende jaren. In een evaluatie van het Witboek Vervoer concludeert de EC dat het vervoer in Europa nog zal verdubbelen tegen 2020. Het vrachtvervoer op onze wegen zal evolueren van 5,6 miljard voertuig-kilometer in 1990 naar 11,5 miljard in 2030. In de praktijk zou dat betekenen dat alle verkeer tot stilstand komt – een economische ramp. Zonder een verdere ontwikkeling van de binnenvaart, een transportmodus die nog reservecapaciteit heeft, zal geen enkele oplossing duurzaam zijn.

In de volgende jaren komt vanuit onze zeehavens een ware containervloed op ons af. De

afvoer naar het hinterland is een nog grotere opgave dan de capaciteit van dokken en kaden. Het hinterlandtransport wordt één van de belangrijkste 'drivers' achter de verdere groei van de binnenvaart in het volgende decennium.

In 2006 werden er wereldwijd meer dan 250 miljoen containers verscheept. Er waren vierduizend containerschepen in de vaart. Nog eens 1.300 schepen stonden op stapel, voor een tonnage dat overeenkomt met de helft van de bestaande capaciteit. Twintig jaar geleden had het allergrootste containerschip een capaciteit van 5.000 TEU. Het grootste containerschip dat vandaag in de vaart is kan 11.000 containers van twintig voet (TEU) transporteren. Een trein met zoveel containers zou maar liefst 71 km lang zijn.



3.2. Wiel-en-spaak

Afgezien van de kwestie van het hinterlandvervoer, leiden de schaalvergroting in de maritieme containervaart en als gevolg daarvan de spectaculaire daling van de vrachtprijzen per eenheid, tot drie gevolgen waar ook de binnenvaart in de volgende jaren mee geconfronteerd zal worden. Samen met het ontstaan van het samenwerkingsverband Flanders Port Area, zal de Rondetafel, georganiseerd door minister Kris Peeters, de gelegenheid bieden tot een confrontatie over deze ontwikkelingen.

Het ontstaan van zeer grote hub-havens leidt tot het ontwikkelen van zgn. wiel-en-spaak structuren (hub and spoke) waarbij grote rederijen enkel nog een beperkt aantal havens aandoen, van waaruit feeder-diensten, dikwijls shortsea shipping, de perifere havens bedienen. De potentiële weerslag hiervan is evident, en is sinds twee jaar in ons land al merkbaar. De grootste schepen van de nieuwste generatie kunnen vandaag al alleen maar in een twintigtal hub-havens gelost of geladen worden. In Noordwest-Europa maken zij nog maar één of twee calls. 'Directe overslag' wordt soms een vierde transportmodaliteit genoemd.

Die evolutie kan zich nog enige tijd doorzetten. Sommigen voorspellen nu al dat er schepen

van 12.000 containers in de vaart zullen zijn, tegen het ogenblik dat Antwerpen zijn uitdieping van de Westerschelde tot minimum 13,5 m zal hebben gerealiseerd. Ondanks technische en natuurlijke barrières, is er zelfs al sprake van schepen met 18.000 containers (Malaccamax), met een diepgang tot 20 meter. Dat deze generatie schepen de transportkosten per container met nog eens 30 procent zou verminderen, zal een krachtige stimulans zijn om de grenzen van de mogelijkheden te verleggen. Als de binnenvaart in België een rol te spelen heeft in de afvoer naar het binnenland, zal het een andere rol zijn dan vandaag.



3.3. Grotere efficiëntie

Op de tweede plaats zal de evolutie in het internationaal zeevervoer aanzetten tot grotere efficiëntie in het hinterlandtransport, met inbegrip van de binnenvaart. Het maritiem vervoer heeft de afgelopen decennia een onovertroffen verhoging kunnen doorvoeren van de kostprijs per eenheid. Bij het vervoer van 1.000 containers van Hongkong naar Parijs, gaat 20 procent van de totale transportkost naar het zeevervoer en 80 procent naar de overslag en natransport per trein, binnenschip of vrachtwagen.



De 350 km tussen Antwerpen en Parijs (3 procent van de totale afstand) kost dus vier keer zo veel als de 11.000 km tussen Hongkong en Antwerpen (97 procent van de totale afstand). De conclusie is dat het hinterlandvervoer, en dus ook de binnenscheepvaart, in de toekomst nog veel efficiënter zal moeten georganiseerd worden. Ook de structuur van de binnenvaart

zal onder druk komen, o.a. met de vraag naar consolidatie, samenwerking, betere afspraken met de zeeterminals, en beperken van de leegvaart. De eerste tekenen van die toenemende efficiëntie zijn al zichtbaar.

Op de derde plaats zullen de schaalvergroting in de zeevaart, de structurele wijzigingen tussen de havens onderling, en de verdere integratie van rederijen en terminals – al dan niet door consolidatie in grote financiële groepen, gevolgen hebben voor het bredere logistieke landschap waarbinnen de binnenvaart opereert.

Zowel binnen als buiten het zeehavengebied worden er Europese distributiecentra opgericht, en grote logistieke groepen met veelzijdige belangen nemen hierin het voortouw. Maritieme rederijen zijn (mede)eigenaars geworden van containerterminals; rivierhavens diep in het binnenland nemen participaties in zeeterminals; en zeehavenbelangen zoeken hun invloed uit te breiden, al dan niet door samenwerking, tot binnenvaartterminals in het achterland. De boodschap voor de binnenvaart is dat ze zich moet aanpassen aan deze structurele ontwikkelingen in het brede logistieke landschap, wil ze in de volgende vijftien jaar haar plaats onder de zon verdienen.

3.4. Infrastructuur

De groei die op ons afkomt, zal niet alleen gevolgen hebben voor de zeehavens. De bouw van het Deurganckdok in Antwerpen en de ontwikkeling van estuaire vaart in Zeebrugge moeten in de volgende jaren een verlengstuk krijgen naar de binnenvaart. In Antwerpen werden in 2006 in totaal 7.018.799 TEU overgeslagen (plus 8,2 procent). In Zeebrugge, de sterkste groeier op de Hamburg-Le Havre range, werden 1,6 miljoen TEU verhandeld (plus 16,5 procent). Beide trafiekprestaties laten zich nu al voelen in de verzadiging van de regionale infrastructuur. Een aanpassing van de infrastructuur dringt zich op – niet alleen door nieuwbouw, maar ook met betrekking tot het onderhoud.

Wegens de Ringvaart rond de historische stad Brugge, is Zeebrugge traditioneel gehandicapt geweest voor het ontwikkelen van de binnenvaart. Sinds 1992, toen PBV werd opgericht, daalde het aantal binnenschepen van 1.162 per jaar naar een dieptepunt van 574 in 1998. Sindsdien is er evenwel opnieuw een stijging tot 1.726 in 2006. Sedert 1992 steeg het aantal binnenschepen per jaar in Zeebrugge met 53 procent; de tonnage in de binnenvaart kende meer dan een verdubbeling tot 948.659 ton in 2006.

Twee projecten zijn hoopgevend voor de verdere ontwikkeling van de binnenvaart in Zeebrugge. Met instemming van de EC heeft ons land € 6,2 miljoen ter beschikking gesteld voor de estuaire vaart naar de Westerschelde. Daarnaast zullen tegen 2008 de resultaten van een haalbaarheidsstudie bekend zijn om de zgn. Seine-Schelde-West te bouwen – het omvormen van een deel van het Afleidingskanaal van de Leie om aansluiting te vinden op de Seine-Schelde verbinding. Ter vervanging van het utopisch geachte Noorderkanaal, ontstaat er thans een maatschappelijk draagvlak om Seine-Schelde-West uit te bouwen tot een kanaal van 4.500 ton.

Met de opening en verdere ontwikkeling van het Kluizendok is Gent geroepen om het knooppunt te worden van de logistiek in Vlaanderen. Ook de niche van biohaven moet de binnenvaart in de volgende jaren ten goede komen: de ontwikkeling van bio-ethanol en bio-diesel uit zaden en planten moet een stimulans betekenen voor aan- en afvoer per binnenschip. In Gent steeg het vervoer per binnenschip tussen 1992 en 2006 met 25,5 procent tot 18,4 miljoen ton. De nakende opening van een tweede binnenvaartsluis op het drukste punt van het waterwegennet, in Evergem, betekent voor Gent een grote meerwaarde.

3.5. Seine-Schelde

De evolutie van de binnenvaart in Antwerpen stelt specifieke problemen. Sinds 1992 steeg het aantal lichters in Antwerpen met 35,9 procent tot 65.541 in 2006. Uitgedrukt in tonnage was er een stijging met 79,6 procent en in tonnenmaat met 79 procent (respectievelijk 85,7 en 105,5 miljoen ton). De oplossing van de grootste infrastructurele knelpunten in het Antwerpse zijn ingepland in het Masterplan voor de stad, te verwezenlijken vóór 2015: het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal tot vier lagen containers, het verbreden van de sluisen, en het voorzien van rustige en veilige ligplaatsen – een randvoorwaarde die des te belangrijker wordt naarmate de samenleving en ook de binnenvaart evolueren naar een 24-uruseconomie.

In een breder Europees kader zullen twee projecten in de volgende jaren een krachtige impuls geven aan de verdere ontwikkeling van de binnenvaart. De verbinding tussen de grote Noordzeehavens en het bekken van Parijs (de Seine-Schelde verbinding, o.a. via het nieuw te bouwen kanaal Seine-Nord-Europe) is het enige grote kanaal dat in de volgende jaren in Europa wordt gebouwd. Het beeindigen van de doortocht van Kortrijk past in dat kader, en zal de modernisering van de Leie als hoofdvaaras voltooiën. Van beide projecten wordt een sterk hefboomeffect verwacht: investeringen op de waterweg gaan pas maximaal renderen, als ook de laatste schakel van een verbinding is aangepast.

Wellicht minder spectaculair, maar met het oog op de steeds luider klinkende vraag vanuit de industrie toch erg belangrijk, is de opwaardering van sommige kleine waterwegen – op de eerste plaats de Dender. Dat infrastructuurwerken op kleine waterwegen een onmiddellijk effect hebben, bleek in 2002 uit het openstellen van het vernieuwde kanaal Kortrijk-Bossuit dat onmiddellijk leidde tot sterke trafiekstijgingen. Ook de mogelijkheid tot eenmanexploitatie op kleine schepen, mogelijk gemaakt sinds het KB van 16 maart 2007, gaat in dezelfde richting.

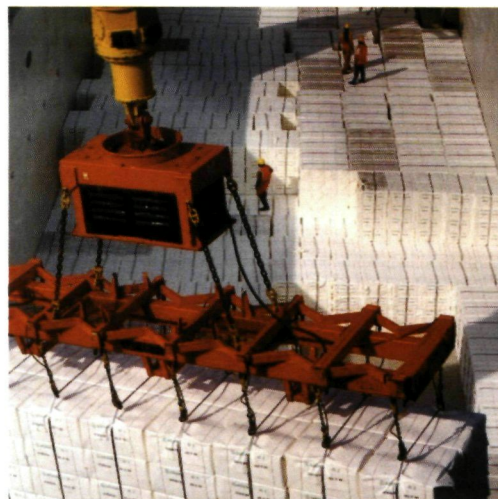


3.6. Innovatie

Zoals in de afgelopen vijftien jaar, zullen er ook in het volgende decennium winnaars en verliezers zijn in de binnenvaart. Eén van de weinige financiële instellingen die economische studies verrichten over de binnenvaart, de Nederlandse Rabobank, verwacht magere jaren, met rendementsdruk, voor activiteiten in de enkelvoudige tankvaart, het vervoer van zand en grind, en het transport van droge lading in oudere, kleinere schepen. Daarentegen ziet de Rabobank een stabilisering in de dubbelwandige tankvaart, het vervoer van agri-bulk, en het transport van erts en kolen. De containervaart zal de komende jaren blijven groeien, volgens de bank met zo'n 5 procent per jaar.

Er zijn twee kritische succesfactoren voor winnaars en verliezers: de mate waarin zij zich zullen aanpassen aan nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen (de integratie in bredere logistieke concepten), en de innovatie. Dit laatste is geenszins beperkt tot het zgn. hogere marktsegment. Uit marktstudies blijkt dat er het volgende decennium vraag zal blijven naar kleine schepen. De nieuwbouw in dit segment, de behoeften van bedrijven, en specifieke infrastructuurprogramma's voor de kleine waterwegen, zoals de Dender, wijzen in dezelfde richting.

Een vermeldenswaardig initiatief is Waterslag, een innovatief concept van Waterwegen & Zeekanaal dat het gebruik van kleine waterwegen wil optimaliseren door het koppelen van een duwbak of Kempenaar aan een bestaand schip teneinde meer lading te verschepen. Binnen dit project werden de waterwegen geïnventariseerd die in aanmerking komen, werd een marktonderzoek doorgevoerd dat potentiële vrachtstromen in kaart bracht, en wordt een testvaart voorbereid. Andere vernieuwende projecten betreffen de ontwikkeling van een kraanschip, het stimuleren van het vervoer van ondeelbare stukken, programma's om intermodale samenwerking te bevorderen (Marco Polo), en de implementatie van River Information Services (RIS).





3.7. Aanpassing

De noodzaak van innovatie, de lopende programma's van infrastructuur, en de uitdagingen van de volgende jaren (in het bijzonder het hinterlandvervoer en de logistieke consolidatie), vereisen een voortdurende aanpassing van de binnenvaartondernemingen en een sectorieel beleid vanwege de overheid.

De binnenvaartondernemingen zullen in het volgende decennium meer moeten samenwerken, zowel onderling als met verladers en terminaloperatoren. Het bundelen van vrachten, het consolideren van structuren, en het maken van afspraken met de andere actoren wordt een belangrijke opgave. In de afgelopen jaren heeft de binnenvaart een markt veroverd; in de volgende jaren komt het erop aan deze troeven te commercialiseren. Het is mogelijk dat die functie van commercialisering door anderen wordt ingevuld dan de binnenvaartondernemer. Het succes van de binnenvaart in de volgende jaren zal mede worden bepaald door andere actoren dan de binnenvaartondernemer op zijn schip. Samenwerking en integratie in grotere structuren wordt de boodschap. Aanpassing wordt de sleutel om te overleven als binnenvaartbedrijf: werken met personeel, investeren in het juiste type schip, flexibiliteit in werkorganisatie, werkuren en ploegenregeling.

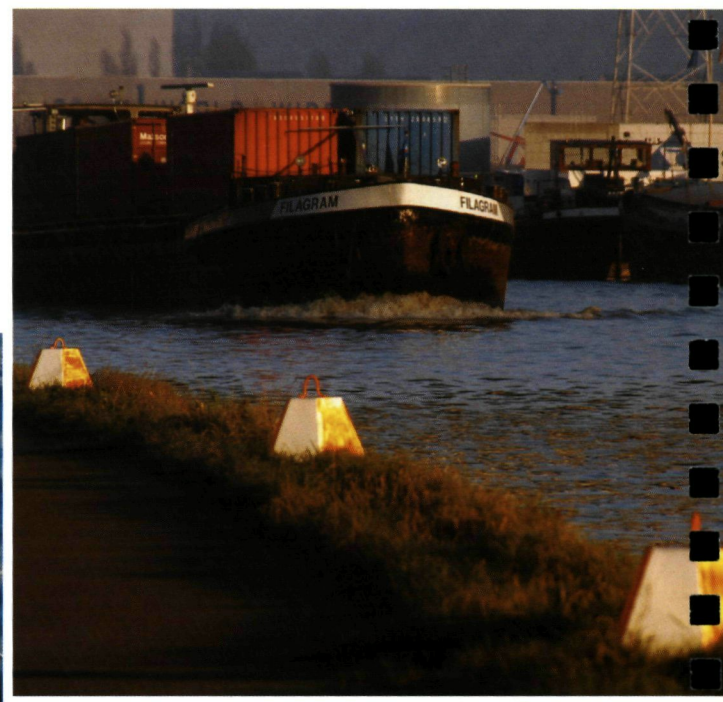
Aanpassing dringt zich op voor alle actoren van de binnenvaart. Zoals bevrachters, expediteurs, havenbesturen of terminaloperatoren werken ook binnenvaartondernemers op zichzelf wellicht efficiënt. Maar dit wil niet zeggen dat ook de logistieke ketting als geheel efficiënt is georganiseerd. Een ketting is zo sterk als zijn zwakste schakel. Ook andere schakels ondergaan wijzigingen. Bevrachters gaan op mondiale schaal hun contracten openbreken. In de toekomst moet de depotfunctie op de binnenvaartterminals worden uitgebreid. De containerbinnenvaart zal toegankelijker worden voor expediteurs, naarmate zij een prijsvoordeel zullen ontvangen. Het bundelen van de boekingen, het consolideren van vrachten, het versterken van de buying power; het verhogen van de efficiëntie kunnen daartoe bijdragen. Dat vandaag nog 30 procent van de containers leeg worden vervoerd, geeft een idee van de opdracht die voor ons ligt. Het initiatief van Vlaams minister Kris Peeters, om alle actoren voor overleg bijeen te brengen aan een Rondetafel, kan die samenwerking bevorderen.

De ondernemingen staan ook voor andere uitdagingen, en op elk van deze gebieden heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen voorstellen uitgewerkt of interventies gedaan. De rendabiliteit van de binnenvaartbedrijven moet om-

hoog, als zij investeringen willen blijven financieren uit eigen middelen. Oplossingen moeten gevonden worden voor een betere toegang tot kapitaal. En op termijn vermoedelijk het meest acuut: de instroom van nieuw bloed, in de vorm van jonge ondernemers en gemotiveerde jonge werkrachten, is levensnoodzakelijk opdat de sector de groei zou kunnen verwerken. Sinds 1 juni 2006 wordt de arbeidsvergunning voor matrozen van de nieuwe EU-landen binnen de vijf werkdagen afgeleverd. In Vlaanderen (niet in Wallonië) is het beroep van matroos erkend als knelpuntberoep.

Uiteindelijk moeten die voorstellen vertaald worden in een sectorbeleid, specifiek gericht op het stimuleren van de binnenvaart. Zo'n beleid is wenselijk omdat de grote maatschappelijke uitdagingen (mobiliteitscrisis, logistieke integra-

tie) niet kunnen opgelost worden zonder dat een gezonde binnenvaart daar een rol in speelt. Het is ook noodzakelijk omdat het weinig waarschijnlijk is dat ondernemingen met vandaag een marginale rendabiliteit, zich spontaan kunnen aanpassen aan nieuwe omstandigheden – zonder beleidsimpulsen van de overheid, zonder gerichte subsidieregelingen, en zonder sturende maatregelen die gewenst gedrag bevorderen en ongewenst gedrag ontmoedigen.





3.8. Sectorbeleid

Met de afkondiging op 27 januari 2006 van het Naiades Actieplan (2006-2013) heeft de EC het kader geschapen voor het uitwerken van een nationaal sectorbeleid. Nadat in de afgelopen vijftien jaar de negatieve spiraal werd gekeerd, en de trafiekgroei in de jongste jaren kon worden geconsolideerd, legt het Naiadesplan de basis voor een groeiscenario tijdens het volgend decennium.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen heeft daarop ingespeeld en heeft twaalf beleidsvoorstellen overgemaakt tijdens een hoorzitting in de Commissie Mobiliteit van het Vlaams Parlement. De voorstellen, die in nationale regelgeving moeten omgezet worden, maken verdere schaalvergroting, modale verschuiving, innovatie en toegang tot de kapitaalmarkt mogelijk. Ze doen ook concrete suggesties om de instroom van nieuwe ondernemers en jonge werkrachten te bevorderen en de opleidingsmogelijkheden te verruimen.

Een sectorbeleid zal ook bijdragen tot een kwaliteitsvolle uitbouw van de binnenvaart. Met name het behoud van de milieutroeven en het groen imago zal in de toekomst des te belangrijker worden, naarmate het wegvervoer zelf (dat een snellere vernieuwingscyclus kent dan een bin-

nenschip) milieuvriendelijker wordt. Nu al presteren vrachtwagenmotoren die beantwoorden aan de EURO4 norm veel beter dan de motor van een binnenschip voor wat betreft het fijn stof (PM). Verwacht wordt dat een vrachtwagenmotor die beantwoordt aan de EURO5-norm tegen 2010 eveneens beter zal presteren voor wat betreft stikstofoxide (NO_x in g/tkm).

De maatregelen die Vlaams minister Kris Peeters in maart 2007 afkondigde, moeten daaraan verhelpen. Ze zetten de Europese Richtlijn om die het zwavelgehalte in scheepsbrandstoffen vastlegt, en werken een subsidieregeling uit om bestaande dieselscheepsmotoren versneld te vervangen door motoren die voldoen aan strengere emissiewaarden.

Ook andere overheidsmaatregelen hebben recent bijgedragen om de toekomst met vertrouwen tegemoet te zien: het vrijstellen van meerwaarden bij herinvestering, steunmaatregelen via het Participatiefonds en startersleningen, vlottere aflevering van arbeidsvergunningen, de ratificatie van de aansprakelijkheidsregeling in het CMNI-verdrag, en de afkondiging van een nieuw scheepvaartreglement dat meer rechtszekerheid biedt en de verkeersregeling te water aanpast aan de gewijzigde omstandigheden van vandaag.



4. Promotie Binnenvaart Vlaanderen Aanspreekpunt en kenniscentrum

In de vijftien jaar sedert zijn oprichting in 1992 is Promotie Binnenvaart Vlaanderen uitgegroeid tot een professionele organisatie, gefinancierd door de overheid maar algemeen gewaardeerd om zijn zelfstandig oordeel dat geïnspireerd is door structureel overleg tussen alle betrokkenen van de sector. De vereniging is uitgebouwd tot een kenniscentrum en een aanspreekpunt. Sinds 2005 verzorgt PBV ook het secretariaat van het Overlegplatform voor waterrecreatie, -sport, en -toerisme – een opdracht die belangrijker wordt naarmate het besef groeit dat de waterweg een multifunctioneel karakter heeft.

De dagelijkse activiteiten van Promotie Binnenvaart Vlaanderen gebeuren door een team van stafmedewerkers, met kantoren in Hasselt en Antwerpen. Zij vormen een aanspreekpunt voor overheid, waterwegbeheerders, binnenvaartondernemers, logistieke dienstverleners, bevrachters, ondernemingen en niet in het minst voor journalisten en de bredere publieke opinie.

Op de activiteiten als kenniscentrum voor marktontwikkeling, overlegplatform onder alle be-

trokkenen, en beleidsvoorbereidend studiewerk voor de overheid, is in de vorige hoofdstukken ingegaan. In dit hoofdstuk gaan wij summier in op enkele andere aspecten van de werking: aandacht voor de recreatieve functie van de waterweg, ontwikkeling van telematica op de binnenwateren, uitbouw van een goede communicatie naar de buitenwereld, en bijdragen tot het creëren van een maatschappelijk draagvlak voor de promotie van de binnenvaart in Vlaanderen.

4.1. Recreatie

Het Overlegplatform voor waterrecreatie, -sport, en -toerisme voor waterwegen en kust in Vlaanderen werd opgericht door de Vlaamse regering, in uitvoering van het twaalfpuntenprogramma van het Beleidsplan Waterrecreatie en -Toerisme. Dit overlegplatform, waarvan PBV op alle niveaus het secretariaat verzorgt, brengt

alle betrokkenen van de subsectoren bijeen. Zowel het Kernteam, als de Subteams Kust en Binnenvaartwegen, vergaderden tot nu toe elk vijf keer – hoewel decretaal slechts drie bijeenkomsten worden vereist. Op de recente Algemene Vergadering van 15 februari 2007, georganiseerd door NV De Scheepvaart, waren



vertegenwoordigers aanwezig van alle actoren.

Thema's die in het Subteam Kust aan bod kwamen betreffen o.a. het vertrek voor reddingsdoeleinden van jetscooters van op het strand; het gebruik van vuurpijlen; afspraken over marifoons; het afbakenen van gebieden voor jetski; signalisatie van strandhoofden; en de inbouw van milieuvorzieningen in nieuwe en bestaande jachten. Het subteam besliste ook een voorbereidende studie te laten uitvoeren over een beleidsvisie rond het concessiebeleid, met o.a. aandacht voor langdurige concessies, het openstellen van nieuwe ligplaatsen, en de problematiek van botenstalling.

In het Subteam Binnenvaartwegen gingen de prioriteiten uit naar de problematiek van aanlegsteigers op tijgebonden rivieren; milieuvorzieningen aan boord en aan wal; het in stand houden en eventueel realiseren van missing links in het netwerk van jaagpaden en fiets- en wandelbruggen; en het suggereren van lokale verbeteringen aan wachtsteigers en wat genoemd wordt 'bevestigingspunten in en aan beweegbare kunstwerken'. Op vraag van de vzw Waterski Vlaanderen onderzocht het subteam ook een drietal mogelijkheden om in de omgeving van de kust over een zone van waterski te mogen beschikken.

Met diverse andere activiteiten blijft Promotie Binnenvaart Vlaanderen eveneens de sector van de waterrecreatie van nabij opvolgen. Met een slotsymposium werd op 13 december 2006 het Interregproject "Beleef het Water" afgesloten, waarover in vroegere Jaarverslagen werd gerapporteerd. Het door de EC gesteunde project is een groot succes geworden, met de creatie van een eigen website, het publiceren van een vaargids en een fietsroutenetwerkkartaal, een nieuwsbrief, advertenties, en een zeer gunstige respons in de pers.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen heeft het initiatief genomen om een nieuwe website te lanceren in vier talen: www.waterrecreatie.be. Verder werd met het Nationaal Geografisch Instituut (NGI) meegewerkt aan het tot stand komen van een vaarkartaal voor België. Er werd een marifoonbrochure gepubliceerd, en een viertalige folder 'Ontdek een verrassend ander Vlaanderen' werd in binnen- en buitenland verspreid – o.a. op de vrijetijds- en publieksbeurzen waar PBV traditioneel aan meedoet: Boot Düsseldorf, Belgian Boat Show in Gent, en de tweedehandsbeurs Cap°Okaz in Nieuwpoort. Onze vereniging ondersteunt eveneens de toervaartreünies van verenigingen zoals VVV, LBWB en VPF.

4.2. Telematica

In de afgelopen vijftien jaar heeft PBV een stuwende rol gespeeld in de ontwikkeling van telematica-toepassingen op de binnenwateren. Nu de EU-Richtlijn (2005/44/EG) over 'River Information Services' (RIS) is afgekondigd, een mijlpaal voor de introductie van nieuwe technologie in de binnenvaart, lijkt er op het gebied van telematica een adempauze in te treden.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen blijft op verscheidene niveaus actief met betrekking tot de implementatie van de RIS-Richtlijn in ons land. Diensten die minimaal zullen worden aangeboden zijn de elektronische vaarkaarten, elektronische scheepsrapportering en elektronische berichten aan de scheepvaart. Wat betreft het gebruik van tracking & tracing worden in de richtlijn enkel aanbevelingen gegeven.

Via de door de waterwegbeheerders gestuurde werkgroep 'Service aan de binnenvaart' is PBV betrokken bij diverse RIS-gerelateerde ontwikkelingen – in het bijzonder bij de uitbouw van een WiFi-netwerk langs het Vlaams waterwegennet en het bestuderen van alternatieve vormen van tracking & tracing. Een knelpunt voor het ontwikkelen van communicatietechnologie op de waterweg blijft de hoge tariefkost voor internationale roaming. PBV participeerde in

2006 in twee Vlaamse ICT-projecten: de ontwikkeling van een communicatieplatform dat partijen in het multimodaal transport samenbrengt (Mammoet), en het LEVANTO-project rond de uitbouw van een wireless-dok in Merksem en andere informatica-toepassingen.

Via de werkgroep RIS-VTS is PBV betrokken bij de juridische omzetting van de Richtlijn in nationale wetgeving, en in het bijzonder de afstemming ervan tussen de diverse overheden. Ook door deelname aan buitenlandse werkgroepen blijft PBV de implementatie van RIS opvolgen, in het bijzonder over tracking & tracing en het elektronisch rapporteren (ERI). Ondanks een kennelijk succes met meer dan 300 gebruikers en 40 hits per dag, werd de mede door PBV ontwikkelde web-gebaseerde routeplanner BORIS stopgezet door een gebrek aan financiële middelen.



4.3. *Communicatie*

Zowel binnen de groep van binnenvaartactoren als met de buitenwereld, blijft communicatie een belangrijke activiteit bij PBV. De diverse acties moeten in het bijzonder bijdragen tot een beter imago van de binnenvaart in de buitenwereld, en tot het creëren van een grotere bekendheid en maatschappelijke aanvaarding van de binnenvaart in de samenleving.

Diverse initiatieven passen in deze politiek van communicatie: het geven van presentaties, o.a. in de Commissie Mobiliteit van het Vlaams Parlement; internationale testimonials, o.a. in de Donauconferentie en in het High Level Advisory Committee tijdens het Oostenrijks EU-voorzitterschap; belangenbehartiging van de transportsector in de bekkenraden; de deelname aan vak- en publieksbeurzen; en de intensieve contacten met Europese partners en overheden via o.a. Inland Navigation Europe (INE).

Promotie Binnenvaart Vlaanderen onderhoudt goede contacten met de media, en geniet van een gunstige pers – het resultaat van opgevolgde contacten en inhoudelijk ter zake doende persboodschappen. De vereniging geeft ook een eigen blad uit, Binnenvaart Magazine, evenals diverse brochures en publicaties. Via e-mail en telefoon ontvangt PBV een zeer groot aantal vragen om informatie vanwege studenten, bedrijven, schippers en recreanten – een bewijs dat de vereniging voor al deze groepen een erkend en gewaardeerd aanspreekpunt is geworden.

Een belangrijk communicatiemiddel is de eigen website, www.binnenvaart.be. De website wordt zeer intensief geconsulteerd, althans voor een niet-commerciële vereniging. Iedere dag worden er gemiddeld 4.753 pagina's aangeklikt door meer dan 604 individuele bezoekers. Op jaarbasis geeft dat een trafiek van 220.709 sessies en 4,5 miljoen hits. Via de website worden er ieder jaar zo'n vijfhonderd bestellingen voor documentatiemateriaal genoteerd, waarvan meer dan de helft door bedrijven en studenten. Het succes van de elektronische communicatie blijkt ook uit de spectaculaire stijging van het aantal community-brievenbussen (binnenvaartonline.be), dat steeg van 100 in 2003 tot 340 in 2006.





5. Shortsea shipping

Vervoersrecord en structurele verschuivingen

Volgend jaar bestaat het Vlaams Promotiebureau Shortsea Shipping tien jaar. De groei van deze transportvorm in het afgelopen decennium is spectaculair geweest, maar de structurele veranderingen zijn dat mogelijk nog veel meer. Daarbij komt dat de Europese beleidsniveaus meer aandacht schenken aan SSS, met het oog op de bredere doelstelling van modale verschuiving. Op een door het Promotiebureau georganiseerd symposium, werden afgelopen jaar het concept en de randvoorwaarden voor de uitbouw van een SSS-hub of -terminal nader gepreciseerd.

Nooit eerder werden in Vlaanderen zoveel goederen met shortsea shipping vervoerd als vandaag. Met meer dan 120,4 miljoen ton bereikte de SSS-trafiekgroei in de Vlaamse havens een absoluut record – een stijging met 6,5 procent tegenover 2005. De groei wordt genoteerd in alle vier de zeehavens, en eveneens op het Albertkanaal en het Zeekanaal (zeeriviertrafiek). Meer dan de helft van alle trafiek in de Vlaamse zeehavens bestaat uit shortsea-transport.

De SSS-trafiekgroei is continu over de jongste jaren. Tegenover 1999, het eerste jaar dat deze cijfers systematisch voor alle zeehavens werden ingezameld, bedraagt de toename meer dan 31,9 miljoen ton (plus 36 procent). Er is ook een belangrijke evolutie merkbaar in de activiteiten van het Promotiebureau over het afgelopen decennium. In de eerste jaren na de oprichting was het begrip shortsea shipping nauwelijks bekend. De opdracht bestond er toen in telkens opnieuw, en tegenover

verschillende doelgroepen, uit te leggen wat shortsea shipping betekent, en wat het Promotiebureau doet (en vooral niet doet, zoals commerciële bemiddeling).

Vandaag is de communicatie veeleer marktgericht, met focus op een consequente positionering bij het verstrekken van informatie en het presenteren van zgn. best practices. Mede door een actief beleid van de EC is het begrip shortsea shipping vandaag algemeen ingeburgerd. Het Vlaams Promotiebureau werkt ook systematisch samen met partner-bureaus in 21 landen, die samen het Europees Shortsea Netwerk (ESN) vormen. Krachtens een samenwerkingsovereenkomst tussen Vlaanderen en de Baltische staten, werkt het Promotiebureau mee aan het oprichten van nieuwe promotiebureaus in deze nieuwe EU-landen.

Om de synergie tussen wegvervoer, shortsea shipping en logistiek te benadrukken, organi-



seerden Vlaanderen en Turkije een workshop in Istanbul. Netwerking gebeurt ook met andere organisaties, zoals de European Community Shipowners Association (ECSA), de European Sea Ports Organisation (ESPO), de Belgische Redersvereniging (BRV), de expediteurs (VEA), de goederenbehandelaars (KVBG), e.a. Voor een gedetailleerd activiteitenverslag van het Promo-

tiebureau Shortsea Shipping Vlaanderen, met opsomming van publicaties, nieuwsbrieven, website en PR-initiatieven, wordt verwezen naar de website www.shortsea.be (Algemene info/Rapporten en studies).



Hub voor SSS?

In het afgelopen decennium hebben zich belangrijke structurele verschuivingen voorgedaan in het SSS-landschap. De concentratie van Europese rederijen heeft het aantal spelers verminderd, de overblijvers groter en sterker gemaakt, en vooral hun geografische focus uitgebreid. Parallel met die concentratiebeweging en met de trafiekgroei, nam de capaciteit van zowel containerschepen als roro-vaartuigen toe. De schaalvergroting van de schepen volgde

de tendens van de groeiende SSS-trafiek. De SSS-goederenstromen werden ook stabiel; naarmate het wegtransport steeds moeilijker zijn contractuele verplichtingen kan nakomen – in het bijzonder op het gebied van just-in-time levering en gegarandeerd uur van aankomst.

Deze veranderingen hebben ertoe geleid dat rederijen steeds minder havens aanlopen, en dat er vanuit enkele superhavens feederdien-

sten zijn ontstaan. Deze feederdiensten zelf worden steeds groter, met schepen die nu al geregeld een capaciteit hebben van 500 tot 1000 TEU en meer. Deze feederdiensten verzorgen niet alleen de distributie van inkomende lading van buiten Europa, maar hebben zich ook ontwikkeld als aanbieder voor aanvullend intra-Europees shortsea shipping verkeer. Daarnaast groeien lijndiensten die vooral op pure intra-Europese trafiek focussen, maar evengoed feederlading meenemen. Een succesrijk voorbeeld is de Cobelfret-lijn tussen Zeebrugge en Esbjerg, die met Europese steun (ZEST-project) werd uitgebouwd om het wegtransport door Duitsland te beperken.

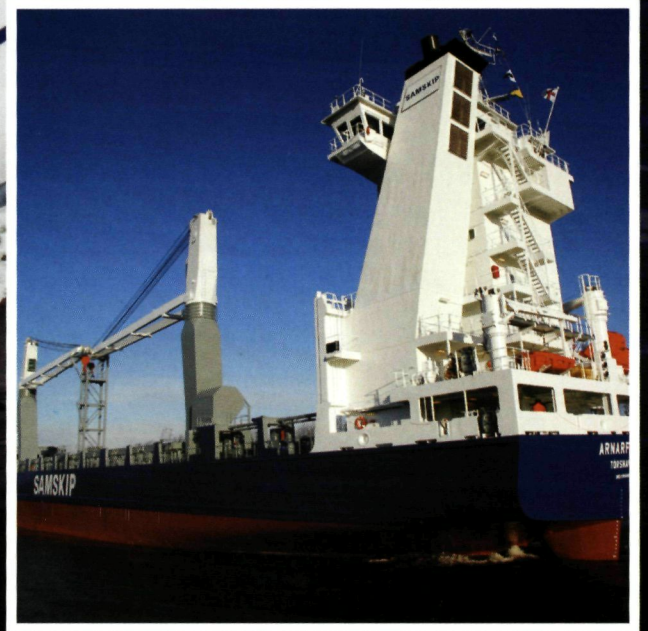
Een idee die het afgelopen jaar sterk veld wint, is de uitbouw in ons land van een toegewezen hub voor shortsea shipping. In binnen- en buitenland bestaan er al zo'n initiatieven, of ze zijn in een concreet stadium van uitvoering (Rotterdam, hub-idee in Zeebrugge, Wijngaardnatie in Antwerpen). Zo'n hub heeft ook een Europees belang, omdat ze een hinterland bedient dat Vlaanderen en de onmiddellijke buurregio's ver overstijgt.

Met een brede groep van geïnteresseerden heeft het Promotiebureau Shortsea Shipping

afgelopen jaar rond deze problematiek een symposium georganiseerd. Daarop werden in het bijzonder de randvoorwaarden besproken, waaraan zo'n hub moet beantwoorden: inplanting nabij een diepzee-terminal, beperking van de aanloopkosten, flexibiliteit van de arbeidsvoorwaarden, infrastructuur en superstructuur, enz. Voor een volledig overzicht van de presentaties op dit symposium, wordt verwezen naar www.shortsea.be (onder 'Algemene Info' en verder 'Presentaties').

Het Promotiebureau Shortsea Shipping schenkt ook aandacht aan de knelpunten die blijven bestaan voor de uitbouw van deze transportmodus. Bijvoorbeeld gaat het om het elektronisch aangiftesysteem, dat in de plaats moet komen van de verplichte douanestop op kaai 105 in Antwerpen voor coasters die naar het Albertkanaal varen. Ook de instroom van jongeren in het beroep blijft een grote zorg. Behalve aan initiatieven als Are you Waterproof? werkt het Promotiebureau ook mee aan het door de EC (Marco Polo programma) gesteunde project van 2E3S, een gespecialiseerde opleiding in Barcelona waar jongeren behalve een logistieke opleiding, ook een initiatie krijgen in de praktijk van shortsea shipping.





6. Financieel

Balans en resultatenrekening

BALANS - ACTIVA	31/12/2006	31/12/2005
VASTE ACTIVA	51.350,76	62.064,49
I./II. Oprichting & Immateriële.VA	-	-
Oprichtingskosten	-	-
Afschrijvingen	-	-
III. Materiële vaste activa	36.015,49	53.261,56
A. Terreinen en gebouwen	-	-
Afschrijvingen	-	-
B. Inrichting en machines	122.637,66	101.731,43
Afschrijvingen	-99.140,91	-86.204,67
C. Meubilair en rollend mat.	60.979,45	75.801,07
Afschrijvingen	-53.370,55	-71.683,93
D. Overige materiële VA	127.472,10	123.781,10
Afschrijvingen	-122.562,26	-90.163,44
IV. Financiële vaste activa	15.335,27	8.802,93
C. Andere Financiële Vaste Activ	15.335,27	8.802,93
V. Vorderingen op meer dan 1 jaar	-	-
VLOTTENDE ACTIVA	884.411,92	879.476,57
VI. Voorraden en bestellingen in uitvoering	-	-
A. Voorraden	-	-
B. Bestellingen in uitvoering	-	-
VII. Vorderingen op één jaar	214.382,74	258.374,04
A. Handelsvorderingen	4.794,95	28.076,87
Klanten	4.794,95	28.076,87
Vooruitbetalingen	-	-
B. Andere vorderingen	209.587,79	230.297,17
Andere vorderingen	183.206,57	197.684,90
rc BTW	26.381,22	32.612,27
VIII. Geldbeleggingen	-	-
IX. Liquide Middelen	663.040,28	616.281,80
Banken	662.089,49	614.500,70
Kas	950,79	1.781,10
Transferten	-	-
X. Overlopende Rekeningen	6.988,90	4.820,73
TOTAAL ACTIVA	935.762,67	941.541,06

BALANS - PASSIVA**31/12/2006****31/12/2005****EIGENVERMOGEN****111.916,82****111.466,03**

I. Kapitaal

-

-

100 Kapitaal

-

-

IV. Reserves

-

-

133 Beschikbare reserves

-

-

V. Overgedragen Resultaat

111.916,82

111.466,03

140 Overgedragen resultaten

111.466,03

112.240,10

145 Resultaat Boekjaar

450,79

-774,07

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**361.690,62****367.919,80**

VIII. Schulden op meer dan 1 jaar

-

-

A. Financiële schulden

-

-

IX. Schulden op 1 jaar

361.690,62

367.919,80

B. Financiële schulden

-

-

C. Handelsschulden

288.092,77

301.141,98

440 Leveranciers

66.502,41

107.305,96

444 Te ontvangen Fakturen

221.590,36

193.836,02

E. Schulden Belastingen -Soc.Lasten

73.597,85

66.777,82

450/3 Te betalen belastingen

-

-

454/9 Bezoldigingen en sociale lasten

73.597,85

66.777,82

F. Overige Schulden

-

-

X. Overlopende Rekening

-

-

TOTAAL PASSIVA**935.762,67****941.541,06**

RESULTATENREKENING	31/12/2006	31/12/2005
I. BEDRIJFSOPBRENGSTEN	1.528.551,62	1.585.777,45
A. Opbrengsten	1.528.551,62	1.585.777,45
7000 Omzet verkopen	38.071,66	81.301,23
7400 Andere inkomsten	1.490.479,96	1.504.476,22
7410 Nog te factureren	-	-
II. BEDRIJFSKOSTEN	1.542.070,27	1.595.440,77
A. Aankopen	601.375,46	579.781,52
6000 Aankopen projecten	601.375,46	579.781,52
6090 Voorraadwijziging	-	-
B. Diensten en Kosten	248.127,45	266.884,35
6100 Kosten Gebouwen	73.394,68	77.113,91
6110 Productiekosten	4.025,41	5.763,84
6130 Administratiekosten	50.908,39	62.746,41
6140 Commerciele kosten	23.920,87	15.519,26
6150 Bedrijfswagens	40.358,22	38.429,43
6160 Andere diensten	32.690,32	17.978,28
6170 Bezoldigingen presentiegelden doorrekening sss	52.829,56 -30.000,00	49.333,22
C. Bezoldigingen en Soc. Lasten	640.971,99	693.752,81
6200 Bezoldigingen	454.667,63	502.132,65
6210 Patronale Bijdragen	186.304,36	191.620,16
D. Afschrijvingen	47.702,91	47.483,74
6300 Afschrijvingen	47.702,91	47.483,74
E. Waardeverminderingen	-	-
F. Voorzieningen	-	-
6350 Voorzieningen personeel	-	-
G. Andere bedrijfskosten	3.892,45	7.538,35
6400 Bedrijfstaksen	3.892,45	7.538,35
III. BEDRIJFSRESULTAAT	-13.518,65	-9.663,32
IV. Financiële opbrengsten	14.874,50	9.338,30
V. Financiële kosten	905,06	449,05
VI. EXPLOITATIE -RESULTAAT	450,80	-774,07
VII. Uitzonderlijke opbrengsten	-	-
VIII. Uitzonderlijke kosten	-	-
RESULTAAT VOOR BELASTINGEN	450,80	-774,07
IX. Belastingen op het resultaat	-	-
XI. RESULTAAT BOEKJAAR	450,80	-774,07

7. Leden

Promotie Binnenvaart Vlaanderen vzw 2007

RECHTSPERSONEN

ACV Transport en Communicatie

Entrepotplaats 12/14, 2000 Antwerpen

Belgische Transportarbeidersbond

Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen

AG Haven Oostende

Slijkensesteenweg 2, 8400 Oostende

Havenbedrijf Gent GAB

John Kennedylaan 32, 9042 Gent

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

Havenhuis - Entrepotplaats 1, 2000 Antwerpen

Agoria vzw

Diamantbuilding - Reyerslaan 80, 1030 Brussel

Belgische Beroepsorganisatie Passagiersvaart vzw

Havengeul 17, 8620 Nieuwpoort

Belgische Federatie

van Transportorganisatoren in Binnenvaart

Ankerui 20 bus 13, 2000 Antwerpen

Imporgrasa vzw

P/A Grazibel - Kanaaldijk 25 - 2900 Schoten

Landelijke Bond voor Waterrecreatie -

motoryachting vzw

Ronsen Heerweg 50, 9700 Oudenaarde

Marec DV

Maasdijk, 3640 Kinrooi - Ophoven

Nautibel vzw

Priester Cuypersstraat 3, 1040 Brussel

NautiV vzw

Witte Burg 70, 8670 Koksijde

Unie der Continentale Vaart vzw

Schomhoeveweg 15, 2030 Antwerpen

Vereniging Belgische

Reders Rijn-en Binnenvaart vzw

Lathyrusplein 12, 2900 Schoten

Centflumarin

Scheldedijk 20, 2070 Zwijndrecht

nv De Scheepvaart

Havenstraat 44, 3500 Hasselt

Ethias bank nv

Sterrenkundelaan 19, 1210 Brussel

General Bulk cv

Verbindingsdok OK 13/19, 2000 Antwerpen

Trans Aqua Service cv

Hoge weg 20, 2960 Brecht

Vlaamse Havenvereniging vzw

Brouwersvliet 33/8, 2000 Antwerpen

Vlaamse Pleziervaart Federatie vzw

Turnhoutsebaan 151 bus 2, 2100 Deurne

Vlaamse Vereniging voor Watersport vzw

Beatrijslaan 25, 2050 Antwerpen

Waterwegen en Zeekanaal vzw

Kortrijksesteenweg 1007, 9000 Gent

Zagrika vzw

Ringlaan 89 bus 2, 2610 Wilrijk

Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen nv

Isabellalaan 1, 8380 Zeebrugge

Waterwegen en Zeekanaal nv

Oostdijk 110, 2830 Willebroek

Vlaamse Gewest c.o. Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Koning Albert II-laan 20, 1000 Brussel

C.B.O. cvba

Vosseschijnstraat 59- haven 182, 2030 Antwerpen

NATUURLIJKE PERSONEN

Parmentier Octaaf

Donkseinde 14, 2930 Brasschaat

Algemeen Actiecomité der Belgische Binnenvaartorganisaties

Van Hoorde Bart

Houtdok-Noordkaai 25 A, 2030 Antwerpen

Unie van Agenten van Rijnrederijen Antwerpen

Vanhoyweghen Louis

Hoge weg 20, 2960 Brecht

Ons Recht





8. Raad van bestuur

Promotie Binnenvaart Vlaanderen

effectief lid

Mandaten Vlaams Gewest

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

Mandaten private sectoren

Binnenvaartrederijen

Van Ballaer Louis

Binnenvaart particulieren

Parmentier Octaaf
Vanhoyweghen Louis
Bauwens Amand, ondervoorzitter
Lahaye Patrick

Bevrachters en toeleveringsbedrijven

Verschaeren Guy

Vlaamse Havenvereniging

Van Hecken Kristel

Watersportverenigingen

Voet Jos

SERV sectorcommissie goederenvervoer

Werkgevers

Van Wauwe Erna
De Wilde Ranell

Werknemers

Kerkhofs Joris
Opdelocht Roger

plaatsvervangend lid

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

T' Kindt Els

Hufkens Jules

Parmentier Marc
Poppe Louis
Bauwens Paul
Van Lancker Christian

Van Hoorde Bart

Van Severen Peter

Denayer Paul

effectief lid

Gewestelijke rekeningtoezichter-controleurs

Bausmans Piet
Verdonck Marcel

Secretaris

Descamps Antoine

Waarnemers

Vlaams Gewest

Cosyn Jan
Vautmans Valère †
Van Cappellen Geert

Federale Overheid

Verschueren Herman

Vlaamse Havens

Bruyninckx Eddy
Van Craeyvelt Eugeen
Coens Joachim
Gerard Paul

voorzitter werkgroep Shortsea Shipping

Hoet Ilse

goederen

Dries Marcel

binnenvaartcontaineroperatoren

Buelens Gisèle

plaatsvervangend lid

Verhaert Patrick
Verslype Kate
Van Cauwenberghe Patrick
Allaert Jan





9. Contact Promotie Binnenvaart Vlaanderen

Hoofdzetel Hasselt

Armand Hertzstraat 23
3500 Hasselt
T : +32 11 23 06 06
F : +32 11 23 06 09
E : pbv@binnenvaart.be
www.binnenvaart.be

Kantoor Antwerpen

Verbindingsdok 13 B 10
2000 Antwerpen
T : +32 3 20 20 515
F : +32 3 20 20 524

Vanaf 02.07.2007

Straatsburgdok NK I
2030 Antwerpen
T : +32 3 20 20 515
F : +32 3 20 20 524

Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen

Verbindingsdok 13 B 10
2000 Antwerpen
T : +32 3 20 20 520
F : +32 3 20 20 524

Vanaf 02.07.2007

Straatsburgdok NK I
2030 Antwerpen
T : +32 3 20 20 520
F : +32 3 20 20 524