

Elodie Ouédraogo
2011 in Peking 2000, 4 x 100 m estafette

VOORWOORD	2
MARKTPROSPECTIE	5
BELEID	11
EUROPA	16
TELEMATICA	19
INSTROOM	22
SSS	26
RECREATIE	31
COMMUNICATIE	35
FINANCIËEL	39
RAAD VAN BESTUUR	43
LEDEN PROMOTIE BINNENVAART VLAANDEREN	45

INHOUD



Binnenvaart

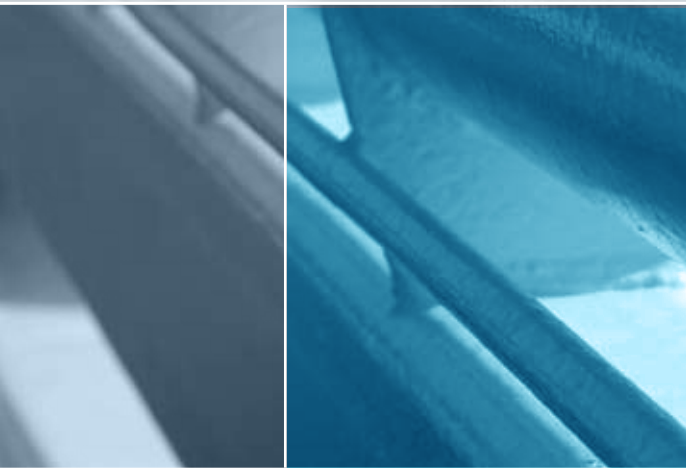
hoopt op herleving

economie en handel




VOORWOORD


Dit 18^{de} Jaarverslag van Promotie Binnenvaart Vlaanderen verschijnt op een ogenblik dat onze sector de diepste crisis kent sinds mensenheugenis. Ze treft zowel grote schepen als kleinere vaartuigen, en is voelbaar in de gezinnen zoals in de bedrijfsboekhouding. Onze vereniging heeft hierover zijn bezorgdheid uitgesproken en bij de overheid gewezen op de ernst van de situatie.



Een Jaarverslag biedt de gelegenheid om een genuanceerder beeld op te hangen dan die ene paar cijfertjes die de media halen. Enerzijds wijzen wij erop dat de huidige crisis voor een stuk structureel is: ook als de trafieken hernemen, zullen de vrachttarieven vermoedelijk nog geruime tijd achterop blijven – o.a. door bestaande overcapaciteit, vooral in Nederland maar met effecten die uitwaaiëren op onze markt. Daarenboven zijn verscheidene *loops* verlegd, en die weggevallen trafieken zullen onze havens niet snel kunnen heroveren.



Anderzijds laten de grafieken die wij publiceren toe om de huidige verzwakking van de markt af te zetten tegenover meer dan tien jaar van spectaculaire groei. Naast de welgekende stijging van tonnages en tonkilometers in



de beroepsvaart, mag er ook eens op gewezen worden dat de recreatievaart in Vlaanderen tussen 2000 en 2008 is gegroeid met 37 procent. Van verladers tot binnenvaartondernemers – iedereen van ons weet welk een wereld van verschil er ligt tussen de dikwijls archaische structuren en het ouderwetse imago die nog bestonden in het begin van de jaren 1990, en de professionele of semi-professionele sector die er vandaag bestaat. Dat stelt de *headlines* enigszins in perspectief.

De opdracht van PBV gaat verder dan het bevorderen van het goederenvervoer over de binnenwateren, of het verhogen van het marktaandeel voor de binnenvaart.

In dit Jaarverslag gaan wij uitvoerig in op enkele andere aspecten van onze missie. Lees bvb. hoe *shortsea shipping*, dat nu al 51 procent van de activiteit in onze zeehavens vertegenwoordigt, de jongste jaren werd opgewaardeerd. Er is onze deelname aan *Vlaanderen in Actie (VIA)*, het *Flanders Inland Shipping Network (FISN)* en de overkoepelende havenwerking *Flanders Port Area (FPA)*. Onze vereniging is actief

in verscheidene Europese studieprojecten rond binnenvaart, en speelde in 2009 een leidende rol in het bevorderen van de instroom in het beroep en het motiveren van jonge mensen – in het bijzonder via het in gebruik nemen van een prachtige binnenvaartsimulator. Wij hebben een trekkersrol in het Overlegplatform voor Waterrecreatie, -sport en -toerisme, en promoten de Vlaamse binnenvaartbelangen op diverse binnen- en buitenlandse beurzen.

Naast het dagelijks contact met marktpartijen, binnenvaartondernemers, verladers, overheid en media, zijn het even zoveel domeinen waarop onze stafleden het afgelopen jaar het beste van zichzelf hebben gegeven. Zij verdienen onze dank en waardering. Wat de beroepsvaart betreft, zijn er vanzelfsprekend maatregelen nodig op korte termijn om aan de sociale moeilijkheden en de soms penibele bedrijfssituaties te verhelpen. Promotie Binnenvaart Vlaanderen heeft daartoe diverse initiatieven genomen die wij in dit Jaarverslag opsommen. Ik wil evenwel de aandacht vragen voor enkele ontwikkelingen die op langere termijn onze sector ondersteunen en

bijdragen tot de noodzakelijke vernieuwing. Die inspanningen op lange termijn moeten volgehouden worden – crisis of niet.

In het bijzonder wijs ik op de principiële beslissing die de Vlaamse regering eind december 2009 nam om de installatie van het *Automatic Identification System (AIS)* financieel te ondersteunen. Het is een beslissing die wij als organisatie toejuichen, temeer omdat onze leden in een door ons georganiseerde enquête massaal hun belangstelling voor deze RIS-applicatie hebben laten blijken. Wij verwelkomen ook andere Vlaamse subsidieregelingen: de verlenging en versoepeling van de subsidieregeling voor kleine schepen, of de steunregeling voor palletvervoer die bij de EC is aangemeld. Maatregelen om de infrastructuur langs onze waterwegen te verbeteren wijzen op hetzelfde lange termijn engagement.

Bij sommige van die maatregelen zijn spectaculaire resultaten nu al merkbaar – en ook dat is bemoedigend voor de toekomst. Zo hebben, in volle crisis, afgelopen jaar 76 schepen moderniseringssteun gevraagd voor een totale investering van € 4,2 miljoen. Er zijn dus nog binnenvaartondernemers die geloven dat het beter wordt.

Tot slot wil ik een oproep doen om oog te hebben voor enkele positieve ontwikkelingen. Het is in deze crisistijd niet moeilijk om ontmoedigd te raken door de vloedgolf van negatief nieuws. Maar voor wie ze wil zien, zijn er niet alleen oranje of rode signalen. De uitbouw van *Antwerp East Port* in Grobbendonk die bevestigd werd; de keuze voor de binnenvaart van een

distributiegroep zoals Colruyt; of de aangekondigde heropstart van de hoogovens in Ougrée en Seraing tonen aan dat er werk op de plank komt.

Ook het macro-economisch plaatje lijkt te verbeteren. In 2010 wordt voor België en onze belangrijkste handelspartners gerekend op een groei van de economie in plaats van een krimp. Zowel de Wereldhandelsorganisatie (WTO) als het Internationaal Monetair Fonds (IMF) voorspellen een groei van de wereldeconomie, en dus een vermenigvuldiging van de wereldhandel – wat al heel snel in onze zeehavens, en dus in de Vlaamse binnenvaart, moet gevoeld worden.

De markt kan wreedaardig zijn, maar een marktomgeving is nooit een statisch gegeven. Markten veranderen, en we weten allen dat dit soms zeer snel (te snel) kan gaan – zoals de financiële crisis bewees. Wie als overlever uit de crisis wil komen, moet de veranderingen tijdig onderkennen. De markt is ook maar zelden eenduidig, en nooit biedt ze zekerheid. Risico's nemen behoort nu eenmaal tot de kern van het ondernemerschap.

Filip MARTENS

Voorzitter van de Raad van Bestuur



Binnenvaarttrafiek: trendbreuk in uitzonderlijke marktsituatie

MARKTPROSPECTIE

- Daling ladingaanbod en vrachtprijzen
- Ladingen en lossingen: minder verlies
- Mobiliteit en vergroening blijven 'drivers'

Na de bankencrisis is de wereldeconomie verleden jaar terecht gekomen in de diepste recessie sedert de jaren 1930 – een recessie die gelijktijdig toesloeg in de drie grote economische blokken van de wereld. Het effect was onmiddellijk voelbaar op de wereldhandel en dus in de Vlaamse zeehavens. De impact op de binnenvaart was groot, zowel op sociaal vlak als op bedrijfsniveau. Enkele tekenen wijzen er echter op dat het ergste mogelijk achter de rug is.

In 2009 moest de binnenvaart opereren in een uitzonderlijk moeilijke economische omgeving. Volgens de jongste gegevens daalde de economische activiteit in de rijke landen met 3,3 procent. Met een krimp van 3,1 procent kende de Belgische economie in 2009 de laagste groei sedert 1939. Het volume van de internationale handel liep terug met 12 procent.



ZEEHAVENS EN BINNENVAART

In de haven van Antwerpen daalde de overslag met 16,7 procent (min 35 procent bij droog massagoed); Gent zag een daling van zijn maritieme overslag met 23 procent; in Oostende lag de haventrafiek zelfs 36 procent lager; Zeebrugge was de uitzondering met een groei van 5,7 procent, als gevolg van de LNG-handel en de groei van de containertrafiek. Het is bij uitstek in de Vlaamse zeehavens dat de binnenvaarttrafiek wordt gegenereerd. *[grafiek 1]*

De weerslag die deze ontwikkelingen in het verslagjaar hadden op de binnenvaart in Vlaanderen, valt af te leiden uit de bijgevoegde grafieken. Met 3.872.657.616 tonkilometer (min 15,5 procent) en een vervoerd tonnage van 61.387.534 ton (min 14,1 procent) betekent 2009, na tien jaar van trafiekgroei en na een relatieve stabilisering in de

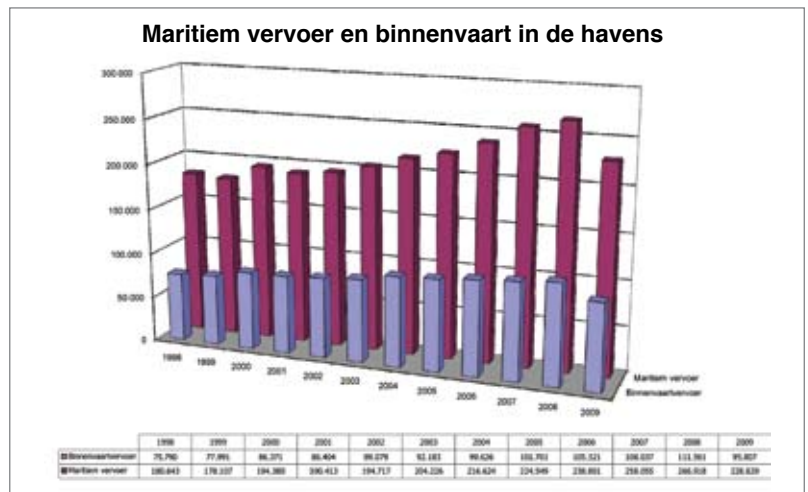
afgelopen paar jaren, voor de binnenvaart het jaar van de trendbreuk. In termen van zowel vervoerde tonnage als tonkilometer is 2000-2009 een verloren decennium geweest en is de trafiek nu teruggeslagen tot het niveau van 1999/2000. *[grafiek 2 & 3]*

Nadat er in 2008 al een lichte knik was vast te stellen in de continu oplopende trafiek van binnenvaartcontainers, kenden ook de containerterminals langs rivieren en kanalen in 2009 een sterke daling.

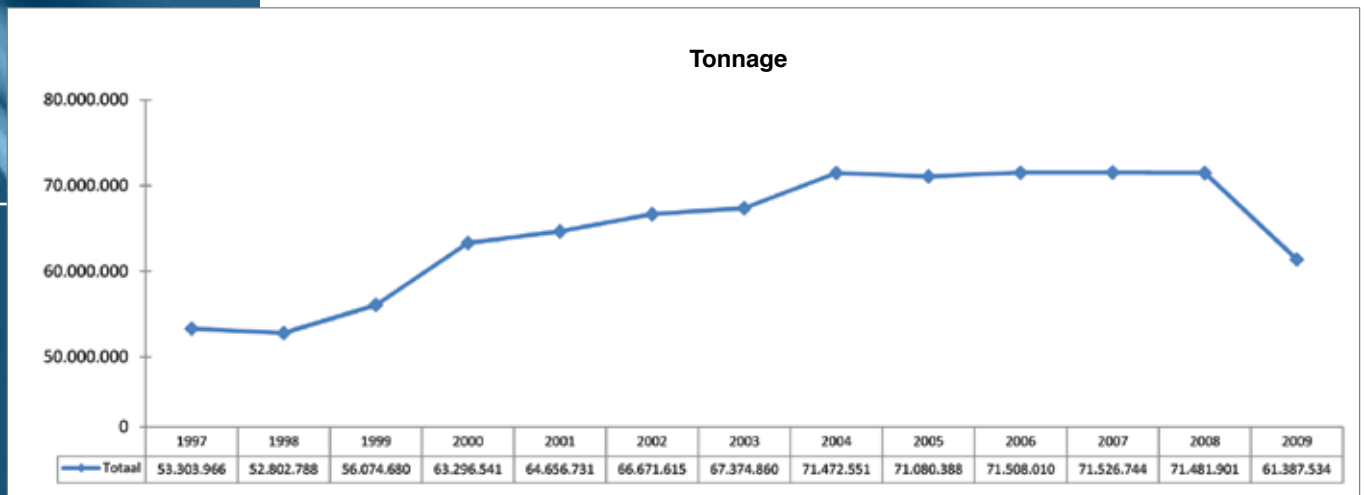
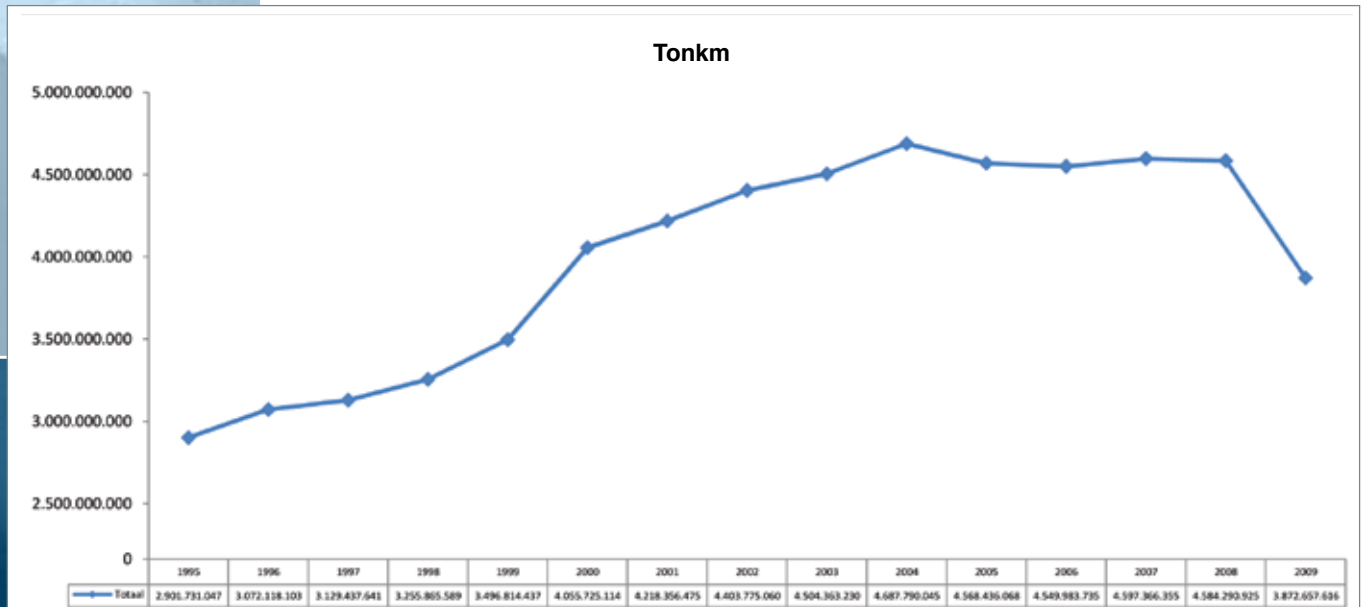
In het verslagjaar werden 445.636 binnenvaartcontainers overgeslagen op de binnenvaartterminals, dat is een vermindering met 62.133 TEU's of 12,24 procent.

De binnenvaartterminals van Wielsbeke en Vilvoorde werden gesloten. *[grafiek 4]*

Grafiek 1



Grafiek 2



Grafiek 3

VRACHTPRIJZEN

Rekening houdend met de aanzienlijke investeringen die gebeurd zijn sedert de liberalisering van de sector op 1 december 1998, beoordeelt Promotie Binnenvaart Vlaanderen deze crisis als ernstig: op sociaal en familiaal vlak; op het niveau van de bedrijfsvoering die in sommige gevallen ook vóór de crisis al marginaal was; en ook voor de samenleving als geheel.

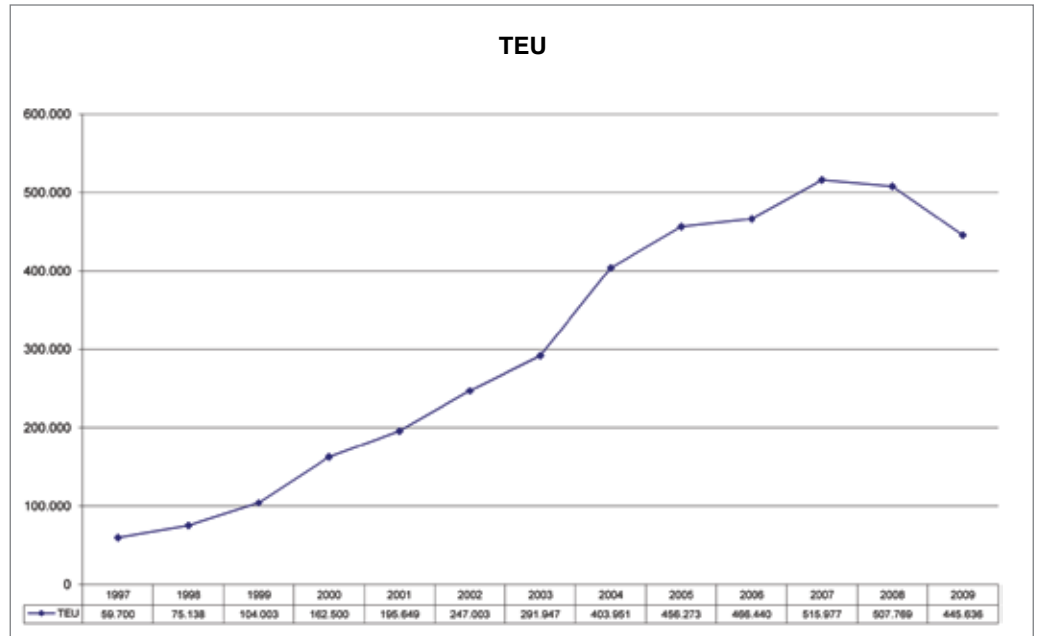
Tegen de achtergrond van de vraag naar 'vergroening' van de samenleving en van de zo noodzakelijke verbetering van onze mobiliteit, is de achteruitgang van de binnenvaarttrafiek geen goed nieuws. Het bevorderen van het vrachtvervoer over de binnenwateren is een beleidsopdracht die de Vlaamse regering zich heeft gesteld. De groei van de binnenvaart moet een stuk van het goederenvervoer weghalen van onze wegen. En daar blijft nog veel te doen. Het verslagjaar zal immers ook bekend blijven om andere records: Op 18 december liep voor het eerst de ochtendspits op onze wegen over in de avondspits, en werd er gesproken over een 'historisch record' van 510 km file op onze wegen. Minder dan twee maand later zou dat 'record' trouwens al oplopen tot niet minder dan 950 km files.

Naast de trafiekdaling zijn in 2009 ook de vrachtprijzen ernstig ineengestort, op sommige

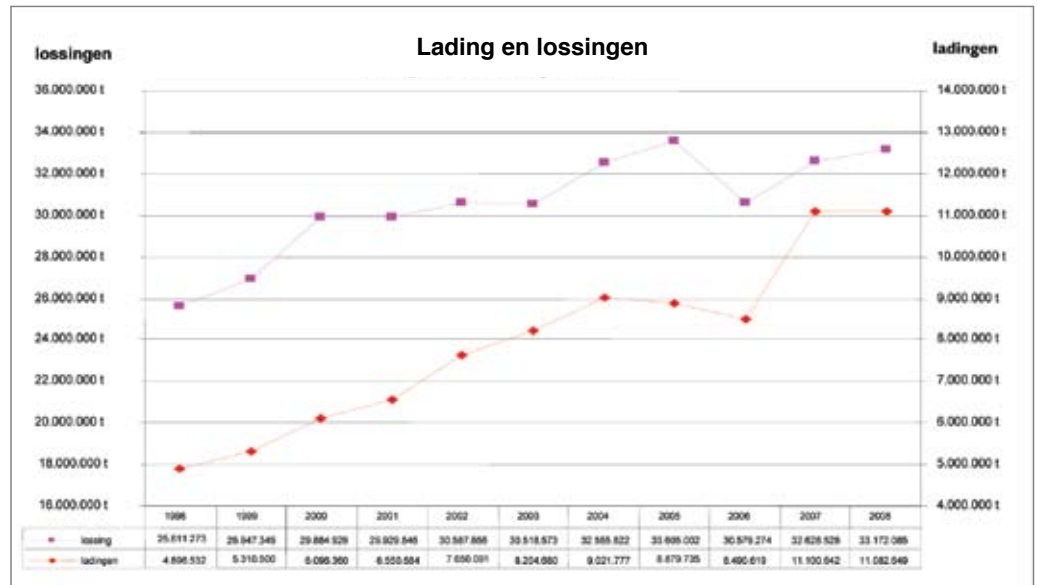
momenten in 2009 met 30 tot 60 procent – weliswaar in vergelijking met de recordprijzen in 2008. Met de trafiekdaling en lagere prijzen werd het voor sommige bedrijven moeilijk om hun vaste kosten (afschrijvingen, financieringen) te betalen. Met de lagere vrachtprijzen deed de paradox zich voor dat, voor wie vaart, de kosten nog hoger lagen dan voor een schip dat stilligt.

Desondanks zagen enkele binnenvaartondernemers zich genoodzaakt zelfs onder de kostprijs te varen. Er waren schepen van 110 m die een lading aannamen van slechts 300 ton – wat ook de kleinere schepen in problemen bracht. De combinatie van dalende vraag en ineengestorte vrachtprijzen heeft in 2009 tot een aanzienlijke waardevernietiging geleid. Binnenvaartschepen die in 2007-08 nog voor € 5 miljoen werden aangekocht, zijn vandaag soms nog maar € 3 miljoen waard.

PBV ziet daarenboven tekenen dat de huidige crisis structurele aspecten vertoont. De grote zeehavens merken een verschuiving van scheepvaartlijnen – trafieken die na afloop van de crisis niet automatisch zullen heroverd worden. De afgelopen jaren is er, als gevolg van nieuwbouw, veel overcapaciteit in de markt gekomen. Ook als de trafieken opnieuw zouden aantrekken, is het dus weinig waarschijnlijk dat ook de vrachtprijzen even snel zullen volgen.



Grafiek 4



Grafiek 5

EN TOCH ZIJN ER LICHPUNTJES

Een marktomgeving is nooit statisch en, wie de tekens van de verandering ziet, zal in veel gevallen behoren tot de overlevers die de crisis wisten om te zetten in een opportuniteit. De markt is ook nooit eenduidig en biedt nooit zekerheid. Risico is de kern van het ondernemerschap. Ook vandaag zijn er lichtpuntjes.

Dat de andere vervoersmodaliteiten dikwijls nog sterker getroffen werden dan de binnenvaart is een magere troost. Dat de maritieme trafieken nog iets meer daalden (min 14,26 procent) dan het goederenvervoer langs de binnenwateren (min 14,12 procent) is wellicht een aanwijzing dat er, in de afvoer naar het binnenland, geen marktaandeel is verloren gegaan.

In vergelijking met andere, soms catastrofale cijfers, kan de evolutie van ladingen en lossingen langs onze waterwegen als positief geduid worden. In 2009 werden er langs rivieren en kanalen 28.085.189 ton goederen gelost (min 3.169.753 ton of min 10,14 procent) en 7.849.199 ton geladen (min 929.381 ton of min 10,59 procent). Het betekent dat de toelevering aan en de uitlevering van de eigen industrie minder zwaar is getroffen dan het goederentransitverkeer. Deze cijfers bewijzen ook dat het kaaimuurprogramma, dat de Vlaamse regering

sinds meer dan tien jaar voert en dat in 2010 afloopt, ook doorheen de economische cycli vruchten blijft afwerpen. Het is een aanmoediging om andere structurele maatregelen, zoals de verbetering van de waterwegeninfrastructuur, vol te houden en door te zetten [*grafiek 5*].

Er zijn ook tekenen dat de trafieken niet langer dalen en, hoewel nog niet continu, in sommige maanden ook alweer stijgen. December 2009 was beter dan december 2008, hoewel de crisis in dat laatste jaar al voelbaar was. Bij het aangekondigd heropstarten van de Arcelor-hoogovens in Ougrée en Seraing zullen de steenkool- en ertstrafieken op het Albertkanaal opnieuw toenemen.

Investeringsplannen van DP World langs het Albertkanaal vallen niet stil omdat er een financiële en economische crisis woedt. Hetzelfde geldt voor de keuze van bedrijven zoals Colruyt, en andere, die kiezen voor containervervoer langs de binnenwateren. De lange termijn investeringsplannen van de overheid blijven doorlopen. Ook het succes van de estuaire vaart vanuit Zeebrugge blijft overeind.

Tot slot zullen, uit dwingende noodzaak, de maatschappelijke vraag naar verbetering van de mobiliteit en naar de vergroening van de samenleving, belangrijke 'drivers' blijven om de binnenvaart verder te doen groeien.



Een beleid

dat inspeelt op de crisis

BELEID

- Impact crisis ten volle voelbaar
- Overleg en acties
- Er bestaan geen simpele oplossingen

De impact van de economische krimp, die is gevolgd op de financiële crisis, werd in 2009 ten volle voelbaar in de Vlaamse binnenvaart. Op de exploitatierekeningen lopen de verliezen op, en in sommige gezinnen zijn de sociale gevolgen voelbaar. In de bedrijven regeert de voorzichtigheid. Bij de klanten overheerst een gebrek aan vertrouwen; en op de overheid drukt een enorme schuldenlast na de massale financiële injecties in de economie.

Promotie Binnenvaart Vlaanderen heeft in dit crisisjaar een belangrijke rol kunnen spelen, met het oog gericht op de lange termijn en het vasthouden aan het kader dat in de afgelopen vijftien jaar voor zoveel groei heeft gezorgd in de binnenvaart. Als koepelorganisatie met verbindingen naar zowel de overheid als het middenveld (de *stakeholders*) was die rol vrij uniek. Overleg en actie, zowel rechtstreeks als binnen het *Flanders Inland Shipping Network (FISN)* waren de leidraad van onze vereniging in 2009.



OVERLEG

Gestructureerd overleg met waterwegbeheerders, binnenvaartondernemers, industrie, bevrachters, financiële instellingen en regionale en nationale overheden was er in mei, in juni en oktober van 2009. Volgens PBV komt het er in de huidige situatie op aan drie strategische doelstellingen voor ogen te houden: het creëren van het best mogelijk kader voor de ontwikkeling van de binnenvaart; het integreren van de binnenvaart in de intermodale goederenstromen; en het bedrijfsleven aan te moedigen om gebruik te maken van het goederenvervoer over water.

In samenwerking met het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB) en de 'Direction de la Promotion des Voies Navigables et de l'Intermodalité du Service Public de Wallonie' (DPVNI) organiseerde PBV in mei een Ronde Tafel met alle betrokkenen. Hieruit bleek dat de huidige

crisis zowel conjuncturele als structurele kenmerken vertoont; dat dikwijls essentiële marktgegevens ontbreken; en vooral dat de binnenvaart geen homogene sector met identieke belangen is.

Dat alles maakt dat er niet één, simpel actieplan mogelijk is. De sector zelf blijkt verdeeld over mogelijke oplossingen en over de haalbaarheid van maatregelen. Ook in juni verhinderden die vaststellingen dat er vooralsnog concrete beleidsmaatregelen uit de bus kwamen.

Samen met de waterwegbeheerders en sectorvertegenwoordigers maakte PBV in oktober een diepgaande analyse, naar aanleiding van de aanmelding van de crisis bij de EC door de Nederlandse regering. Er werd gewezen op de verschillen tussen de binnenvaartcrisis in Nederland en Vlaanderen.

Kenmerkend voor de crisis in Vlaanderen is de conjuncturele daling van het ladingaanbod sinds oktober 2008; de daling van de vrachtprijzen; en het versterkend effect dat uitgaat van de spill-over uit Nederland. Daardoor ontstaat extra druk op de vrachtprijzen in Vlaanderen en commerciële verdringing van locale, kleinere schepen. Behalve op conjuncturele aspecten ligt in Nederland daarentegen de focus op de nog altijd groeiende overcapaciteit bij de grote motorschepen voor droge lading.

In Vlaanderen is er geen overcapaciteit van droge ladingschepen. Het laadvermogen van de Belgische vloot loopt gelijk met de groei van het goederenvervoer. Tussen 1998 en 2008 groeide de tonnenmaat in de Vlaamse binnenvaart met 25 procent; ladingen en lossingen op de Vlaamse waterwegen groeiden in dezelfde periode met 37 procent (ladingen plus 62 procent, lossingen plus 31 procent). *[zie grafiek 5, p. 10]*



ACTIES


Tijdens de overlegondes heeft PBV benadrukt dat verder moet ingezet worden op een structurele verbetering van de sector, bvb. via het actieplan dat het FISN in 2006 heeft opgesteld en via de in februari 2009 door 22 stakeholders ondertekende 3E-Binnenvaartconvenant (3E: economisch, ecologisch, energiezuinig). In die context wordt verder gewerkt aan een innovatieprogramma voor de binnenvaartondernemers; een voluntaristisch kader voor de versteviging van de ecologische performantie; en het bewaken van de concurrentiepositie van de ondernemingen.

Bij het aantreden van de Vlaamse regering stelde PBV voor om het beleidsplan aan te vullen met een vijftal punten: het invoeren van een PPS-regeling voor de bouw van kaaimuren in de havens; het vrijmaken ten gunste van innovatie van de intresten op het Vlaams deel in een EU-reservefonds; het erkennen als vaartijd van de opleiding met de binnenvaartsimulator; het ondersteunen van de aankoop en installatie van AIS (zie hoofdstuk Telematica van dit Jaarverslag); en het opzetten van een kader om alle modi de externe kosten te laten doorrekenen.

In de beleidsverklaring van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Hilde Crevits, worden enkele van die voorstellen overgenomen; voor

andere zijn er al principiële uitvoeringsmaatregelen getroffen. PBV verheugt zich over de beleidsoptie om alle strategische keuzen uit het verleden verder te zetten, en in het bijzonder over het voornemen van de Vlaamse regering om het Masterplan voor infrastructuur in de binnenvaart onverkort uit te voeren, en om het onderhoud van de kleine waterwegen verder te zetten. Aldus zal de binnenvaart, op het ogenblik van het hernemen van de economische activiteit, wellicht kunnen genieten van een dubbel positief effect. Niet alleen zal een opwaardering van de infrastructuur structureel bijdragen tot meer binnenvaarttrafiek. Maar ook zal, alleen al het vervoer van de bouwmaterialen die voor die infrastructuurwerken nodig zijn, een 'boost' geven aan het binnenvaarttransport.

Naast de strategische acties geeft PBV zijn volle steun aan de voorstellen van het FISN om op korte termijn, via een aantal quick wins, de positie van de Vlaamse binnenvaartsector te verbeteren: het reeds aangehaalde AIS-steunprogramma; de ondertussen verlengde steunmaatregelen om de bestaande vloot te moderniseren; en het inmiddels gerealiseerde verlagen van de toegangsdrempel tot bedrijfskredieten door het waarborgen van overbruggingskredieten door de Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV). Naar aanleiding van de FISN-vergadering waarop



deze drie concrete maatregelen werden voorgelegd, riep PBV de Vlaamse regering op om voor haar eigen goederenstromen gebruik te maken van de binnenvaart, waar dat logistiek mogelijk is.

Binnen de lopende acties om duurzame vervoersvormen alsook de innovatie in de binnenvaart te stimuleren, moeten er twee in het bijzonder worden belicht. In 2009 was PBV de motor voor het moderniseren van de bestaande kleine vaartuigen. Dit past in de wenselijkheid om de kleinere waterwegen te optimaliseren en te rentabiliseren, en in inspanningen om te komen tot innovatieve concepten voor vervoer en overslag. De resultaten zijn spectaculair, als men er rekening mee houdt dat ze samenvallen met het vermoedelijke dieptepunt van de crisis. In 2009 hebben aldus

76 schepen moderniseringssteun gevraagd voor een totale investering van € 4,2 miljoen. Op dat bedrag werd een subsidie gevraagd van bijna € 1 miljoen en werd door Waterwegen & Zeekanaal een bedrag van meer dan € 540.000 uitbetaald.

De inspanningen om de milieuprestatie van de binnenvaart verder te verbeteren leidde tot het ondertekenen van de 3E-milieuconvenant. Binnen het FISN is PBV trekker voor de werkgroep ecologie die o.a. als doelstelling heeft de uitstoot van luchtmissies te verminderen en het gebruik van zwavelarme brandstoffen te bevorderen. Ondertussen is op korte termijn nog altijd geen oplossing in zicht voor de normering waaraan CCR II motoren moeten voldoen. PBV blijft dit dossier opvolgen.

Europese projecten

bereiden binnenvaart

voor op toekomst

EUROPA

- EC kiest voor duurzaam transportbeleid
- Imago- en perceptie-onderzoek
- RIS-toepassingen voor logistiek

Zowel via de overkoepelende vereniging *Inland Navigation Europe (INE)*, waarvan PBV een stichtend lid is, als vanuit de eigen organisatie is Promotie Binnenvaart Vlaanderen actief betrokken bij de voorbereiding en implementatie van het Europees binnenvaartbeleid, alsook bij diverse Europese studieprojecten.

Een belangrijk succes voor de binnenvaart wist INE in het afgelopen jaar te bereiken, toen de EC de toekenningsvoorwaarden voor subsidies binnen het Marco Polo programma aanpaste. De vereniging pleitte al jaren voor een versoepeling. Door de nieuwe regeling wordt voortaan 10 procent van het betrokken budget prioritair toegewezen aan projecten van de binnenvaart. In 2009 eindigde een binnenvaartproject als eerste van een reeks ingediende projecten. Twee Belgische projecten waarin de binnenvaart participeert ontvangen eveneens steun van het Marco Polo II programma.



Ter voorbereiding van een beleidsdocument over het vervoerbeleid 2010-2020 werkten INE en PBV mee aan een EC-groenboek. De Europese Commissie en het Europees Parlement (EP), dat medebeslissingsrecht heeft voor het transportbeleid, maken een duidelijke keuze voor een duurzame toekomst voor vervoer, opgebouwd rond de zgn. 3 C's (*Citizens, Climate change, competitiveness*). De EC stelt dat alle modi en alle vervoermiddelen de externe kosten moeten insluiten in de gebruikerskosten.

Met een sterke Vlaamse vertegenwoordiging in de Transportcommissie van het EP en een nakend Belgisch voorzitterschap van de Europese Raad dat de nadruk wil leggen op goederenlogistiek en 'vergroening' van de transportsector, hoopt onze vereniging ook in het lopend jaar te kunnen wegen op het Europees beleid voor de binnenvaart.

Bij de Europese projecten waarbij Promotie Binnenvaart Vlaanderen betrokken is, kwam tijdens het verslagjaar het PLATINA-project op kruissnelheid. Dit Platform for the implementation of the Naiades Action Plan werd in 2008 opgericht door 22 partners uit elf landen. Het Platform werkt op vijf domeinen van het in 2006 gelanceerde Naiades Actie Plan. De concrete resultaten zijn talrijk, en worden voorgesteld op het informatieportaal www.naiades.info.

Op deze plaats releveren wij alleen de inspanningen die in 2009 geleverd werden op het vijfde PLATINA-activiteitsdomein over communicatie en imago, waarvan PBV de projectverantwoordelijke is. Deze hebben geleid tot de volgende concrete resultaten: het uitvoeren van een imago-onderzoek rond perceptie en reputatie; het definiëren van het gewenst imago en van het zgn. DNA van het merk 'binnenvaart'; en het formuleren van de communicatiedoelstellingen en een actieplan rond communicatie dat daaruit voortvloeit.

Het Europees Project '*River Information Services for Transport & Logistics*' (RISING), dat op 24 februari 2009 in Brussel van start ging, vertrekt van het feit dat de binnenvaart een onderdeel is geworden van de intermodale transportketen, die verloopt van deur tot deur. Er nemen 23 projectpartners uit elf verschillende landen aan deel, en het loopt over een periode van 36 maanden. Promotie Binnenvaart Vlaanderen is in het bijzonder belast met de communicatie en verspreiding van de resultaten.

RISING doet een doorgedreven onderzoek naar trafiek informatie voor logistieke doeleinden en beoogt aldus doelgroepen zoals verladers, expediteurs, havenbesturen, terminaloperatoren en andere logistieke dienstverleners. Het project is een spin-off van eerdere EC-projecten rond RIS. Deze laatste richtten zich hoofdzakelijk op diensten die de veiligheid en navigatie in de binnenvaart konden verbeteren, en richtten zich als dusdanig vooral op binnenvaartondernemers en waterwegbeheerders.

Met het huidig project beoogt RISING vooral het optimaliseren van potentiële RIS-diensten voor transport-logistieke spelers, zoals: reisplanning (met informatie over waterdiepte en waterniveaus, de beschikbaarheid van ligplaatsen, de sluisbezetting, e.d.); het vlootmanagement dat de actuele status en posities zou bijhouden (bvb. leeg, geladen, op

doortocht, of stil liggend); eventmanagement, met o.a. tracking & tracing van lading; en haven- en terminalmanagement (geschatte aankomsttijden, laad- en losbewegingen, planning op de maritieme terminals, beheer van voor- en natransport).

Tot slot neemt Promotie Binnenvaart Vlaanderen ook deel aan het Europees project '*European Web Platforms and Training Concepts for Intermodal Inland Waterway Transport*' (EWITA). Het wordt gesponsord binnen het Marco Polo II programma van de EC. Ook dit project focust op intermodale samenwerking. Het wil in wezen concepten voor opleiding en e-learning tot stand brengen, met name voor het varen en voor intermodale samenwerking op de Donau en in de Rijn-Maas-Schelde delta.



Telematica:

het jaar van de doorbraak voor AIS

TELEMATICA

- AIS maakt navigatie veiliger
- Gebruikersenquête positief
- PBV is fier op haar trekkersrol

Telematica is de integratie van telecommunicatiemiddelen met toepassingen op het gebied van informatica. De invoering van telematica op het water stelt specifieke vereisten en noopt tot een lang planningproces. Afgelopen jaar werd een grote doorbraak bereikt over de implementatie van het Automatic Identification System (AIS), dat o.a. de veiligheid van de navigatie op de binnenwateren moet verbeteren. Wil de overheid AIS verplicht maken, dan zal ze moeten zorgen voor een daarbij horende steunmaatregel.

Het AIS-systeem laat toe gegevens over o.a. schip en positie op een gestandaardiseerde manier ter beschikking te stellen van andere schepen die over een gelijkaardig systeem beschikken. Tevens kunnen operatoren aan wal, zoals sluismeesters, havenbesturen, verladers of terminaloperatoren, toegang krijgen tot deze informatie. Het systeem wil op de eerste plaats de



veiligheid verbeteren, maar vindt ook toepassingen in vooraanmelding bij sluizen en bruggen, bij het optimaliseren van terminalverkeer, of in een later stadium voor zgn. *tracking and tracing* van lading.

Het AIS-systeem is een van de eerste grote realisaties die gestoeld zijn op de EU-Richtlijn van 7 september 2005 over *Geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren van de EU* (datum van omzetting in nationaal recht: 20 oktober 2007). Het systeem kan ook de basis vormen voor andere RIS-applicaties. Sinds meer dan tien jaar volgt PBV dit dossier, wat veel tijd, energie, kennisopbouw, en menselijk engagement van de stafleden heeft gevergd. De vereniging is dan ook fier op de rol die ze heeft kunnen spelen, en op het resultaat dat in het verslagjaar werd bereikt.

BINNENKORT VERPLICHT

Op het ogenblik dat dit Jaarverslag verschijnt, is het AIS-systeem in de meeste landen nog niet verplicht – behalve op een gedeelte van de Donau. De RIS-Richtlijn legt wel het kader ervoor vast. De tekens zijn overigens dat die invoering binnen zeer afzienbare tijd verplicht wordt opgelegd. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) heeft alvast gedeclareerd dat AIS-apparatuur moet beantwoorden aan een reeks opgelegde normen. Ook het feit dat in Nederland en Duitsland zeer aantrekkelijke subsidieregelingen voor de aankoop van AIS zijn ingevoerd – ook voor Vlaamse binnenvaartondernemers, onder bepaalde voorwaarden – wijst in dezelfde richting. In de Vlaamse havens is het verplicht bezit en gebruik van AIS aangekondigd voor 1 maart 2011.

Op initiatief van PBV werden in 2008 de eerste gesprekken opgestart om een subsidie toe te kennen die de dure aankoop van een AIS-systeem moet vergemakkelijken.

Eind december 2009 werd daarover een principiële overeenkomst bereikt. Met het oog op de aanvaarding van het AIS-systeem door de schippers, en het verteerbaar maken van een niet-goedkope investering als extra kost in tijden van crisis, kan het belang van deze subsidieregeling niet overschat worden.

De modaliteiten van de Vlaamse subsidieregeling zouden grotendeels overeenkomen met die in Duitsland en Nederland, waar een bedrag van € 2.100 wordt toegekend. Voor buitenlandse schepen moet de eigenaar aantonen dat hij in de afgelopen drie jaar (2007-2009) ten minste drie binnenvaartreizen in Nederland of Duitsland heeft gemaakt.

VRAAG EN ANTWOORD

Eind 2009 voerde PBV ook een grootschalige enquête over AIS, zowel bij gebruikers als bij niet-

gebruikers. De enquête kreeg een responsgraad van 15 procent, en de resultaten werden in maart 2010 verspreid – ook in de media. In het algemeen bleek uit de enquête dat AIS nog weinig verspreid is, maar dat veel binnenvaartondernemers (74 procent) overwegen om het toestel te kopen – hun belangrijkste motivatie is de nakende verplichting in de Vlaamse zeehavens. Een kleine maar standvastige minderheid van 26 procent blijft het systeem afwijzen – vooral omdat het te duur wordt geacht. Ondernemers die al AIS installeerden, kennen er een groter nut aan toe dan wie nog niet over AIS beschikt. Gedetailleerde conclusies van deze enquête, evenals het persbericht dat bij die gelegenheid werd verspreid, kunnen geraadpleegd worden op de website van PBV.

Sinds 2008 is PBV gestart met een proefproject rond het gebruik van AIS. Een evaluatie van dit proefproject in oktober 2009 komt tot conclusies die vergelijkbaar zijn met die van de nadien afgenomen, bredere enquête. Ook de presentatie van deze cijfers kan teruggevonden worden op de PBV-website.

Binnenvaartsimulator

wil jonge mensen motiveren

voor een uitdagend beroep

INSTROOM

- Inhoudiging simulator
- Vernieuwen van opleidingen
- Instroom in beroep wordt cruciaal

Met de inhoudiging van een binnenvaartsimulator op 11 maart 2009 door Vlaams minister van Openbare Werken, Hilde Crevits, werd de continue inzet van Promotie Binnenvaart Vlaanderen om de instroom van nieuwe mensen in het beroep te stimuleren, op een spectaculaire manier in de verf gezet. De simulator is het voorlopig hoogtepunt van de samenwerking tussen opleidingsverschaffers en is een van de praktische resultaten van het in april 2007 opgerichte *Flanders Inland Shipping Network (FISN)*.

Het bevorderen van instroom en vorming is de 5de van zes strategische doelstellingen die het FISN zich stelde. Voor deze doelstelling werd PBV aangeduid als trekker. Uitgangspunt was de grote verscheidenheid van schoolse en buitenschoolse opleidingen en het gebrek aan focus door de aanwezigheid van erg uiteenlopende doelgroepen: werknemers die zich willen omscholen, werkzoekenden, langdurig werklozen, jongeren in het secundair onderwijs, beroepsactieve

volwassenen, jongeren die deeltijds werken en deeltijds leren, jongeren die afstandsleren of vorming door e-learning verkiezen, enz.

In zijn rol als trekker binnen FISN stuurde PBV daarom aan op de oprichting van een 'Platform Opleidingen in de Binnenvaart' (POB) waarin beroepsscholen, opleidingsinstituten, VDAB-specialisten, praktijkleraren en vele andere zijn verenigd. Voor een volledig overzicht van opleidingen in de binnenvaart wordt verwezen naar www.binnenvaart.be.

INSTROOM WORDT CRUCIAAL

Door de diepgaand gewijzigde structuren in de binnenvaart, het in dienst komen van bezoldigde werkkrachten en matrozen, de toegenomen technische kennis die vereist wordt voor specifieke transporten, de introductie van informatica voor

navigatie en communicatie, en niet het minst door de schaalvergroting, is een grotere aandacht voor de instroom in het beroep, en voor doorstroming en carrièrevorming, levensnoodzakelijk om als sector te overleven.

Een groot deel van de binnenvaart-ondernemers is nu al ouder dan 50 jaar. Investerings in technologie en nieuwbouw zijn één iets, maar als het personeel ontbreekt om een schip operationeel te houden gedurende de langer wordende vaartijden, zijn alle innovaties nutteloos. De functie van matroos is erkend als knelpuntberoep. Zowel voor matrozen als voor hoger opgeleide werknemers moet in toenemende mate gezocht worden bij jongeren (of ouderen), die weliswaar gemotiveerd zijn, maar niet in een binnenvaartmilieu zijn opgegroeid. Men spreekt van 'zijdelingse instroom.' Dat vergt een professionalisering en samenwerking onder de opleidingen.



BINNENVAARTSIMULATOR

De zeer professioneel onderbouwde binnenvaart simulator past in die context. De simulator staat opgesteld in de leslokalen van Syntra Midden-Vlaanderen in Sint-Niklaas, waarmee PBV al meer dan een decennium nauwe contacten onderhoudt en dat zelf al diverse opleidingen voor zowel binnenvaartondernemers als matrozen organiseerde. De simulator kreeg de naam mee van LENA ('Leren Navigeren') en staat ook ter beschikking van andere gebruikers zoals het Centrum voor Fluvio-Maritieme Instructie (Cenflumarin), de FOD Mobiliteit en Vervoer, of de waterwegbeheerders.

Begin 2010 wordt de simulator uitgetest door studenten van het Cenflumarin; nadien worden er oefenscenario's ingebouwd; in een later stadium zal ook de industrie er tegen betaling gebruik kunnen van maken. Opzet is dat de simulator op termijn zelf inkomsten genereert, bvb. voor onderhoud, en ontwikkeling en update van de software. Om het project op gang te trekken stelde de Vlaamse regering de nodige budgetten voor investeringen en onderhoud ter beschikking. Tijdens de inhuldiging ervan verheugde Vlaams minister van Openbare Werken, Hilde Crevits, er zich over dat dit project bij uitstek is gegroeid vanuit de sector zelf.

NATUURGETROUW

De simulator is gemodelleerd naar binnenvaartschepen van het type Rijn-Herne Kanaal (RHK, 1350 ton). In de huidige configuratie kan deze opstelling ook gebruikt worden voor duwkonvoeien met twee bakken naast elkaar, twee bakken achter elkaar, of met vier bakken. In een later stadium wordt het model aangepast voor een groot Rijnschip. De omgevingen die geprojecteerd worden zijn de Schelde met de rede van Antwerpen tussen de Royerssluis en de sluis van Wintam; het sluisencomplex van Terneuzen; en het Zeekanaal naar Brussel ter hoogte van het Hellegat. Binnen die omgevingen kan een instructeur tot 50 vreemde schepen laten varen en manoeuvres uitvoeren.

De binnenvaartsimulator biedt een bijzonder realistisch beeld van het werk en uitzicht van op de brug van een binnenvaartschip.

Getijden, golfslag, windrichting, mist, nachtzicht, boeien en nog veel meer kunnen als omgevingsfactoren ingevoerd worden.

Op de brug worden alle scheepsbewegingen of externe invloeden onmiddellijk zichtbaar op de instrumenten.

In de nagebouwde scheepsbrug beschikt de leerling over alle bedieningsapparatuur die hij in werkelijkheid zou gebruiken: van radar over roerbediening en autopilot tot bochtenmeter, hoorn en navigatielichten. Radar, ECDIS navigatiekaart en buitenbeeld worden in reële tijd bijgewerkt. De wiskundige modellen en de algoritmen die aan de basis liggen van deze computergestuurde simulator, werden ontwikkeld in het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout.



Shortsea Shipping

kent zwak jaar

door vermindering feedertrafiek



SSS

- Trafiekdaling: gemengd beeld
- Memorandum aan de Vlaamse regering
- Marktbenadering en netwerking staan centraal

Sinds de jaren 1990 is shortsea shipping de enige transportmodaliteit die de groei van het wegtransport heeft kunnen bijhouden. Tussen 1999 en 2008 groeide de tonnage die vanuit de vier Vlaamse havens naar of van shortseabestemmingen werd getransporteerd, van 88,5 miljoen ton naar bijna 134 miljoen ton – een stijging met maar liefst 50 procent. In onze vier havens vertegenwoordigt shortsea shipping meer dan de helft van de totaal behandelde tonnage.

In de jongste vijftien jaar heeft de Europese Commissie de oude ‘kustvaart’ opgewaardeerd als duurzaam alternatief voor de congestie op de Europese wegen. Met de volle steun van de Vlaamse regering werd het Promotiebureau Shortsea Shipping in 1998 opgericht onder de administratieve vleugels van Promotie Binnenvaart Vlaanderen.

Tegen de achtergrond van de economische crisis kon shortsea het trafiekverlies nog beperken tot een



achteruitgang met 11,3 procent. In de Vlaamse havens bereikte shortsea een niveau van 118,7 miljoen ton, vergelijkbaar met 2006. De shortseatrafiek daalde bijna 3 procent minder dan de globale trafiek (-14,3 procent). Het aandeel van shortsea shipping in de totale havenactiviteit steeg tot 51,9 procent. Zeebrugge kreeg de minste klappen; als 100 procent shortseahaven ging Oostende er het meest op achteruit (-36,4 procent).

Vooraf de feedertrafiek, die aansluiten op de *loops* uit onder andere het Verre Oosten, kregen zware klappen. Het pure intra-Europese verkeer doet het iets minder slecht, hoewel bepaalde bestemmingen het erg te verduren kregen. Het wegtransport trok bovendien een deel van de (minder) beschikbare lading aan door zeer lage transportprijzen in de strijd te gooien. Op rivieren en kanalen is de shortseatrafiek in 2009 zeer sterk afgenomen, met 28,1 procent op het Zeekanaal Brussel-Schelde en met 46,8 procent op het Albertkanaal. Een volledig overzicht

met de gedetailleerde trafiekgegevens wordt verstrekt op www.shortsea.be.

In een 'Manifest aan de Vlaamse regering' sloot het Promotiebureau Shortsea Shipping zich aan bij het gevoerde beleid, en wijst met name op zijn engagement voor een betere mobiliteit in Vlaanderen; de gezamenlijke promotie voor de Vlaamse havens ('Flanders Port Area'); en zijn verbintenissen binnen het programma 'Vlaanderen in Actie' (VIA). Binnen 'Flanders Port Area' neemt het Promotiebureau deel aan de werkgroepen rond marktprospectie en gezamenlijke promotie van de havens.

In zijn Manifest vroeg het promotiebureau aan de Vlaamse regering aandacht voor een twaalfpunt, zoals: marktwerking; het belang van de havens voor shortsea shipping; knelpunten om de trafiek met zee-rivier schepen te ontwikkelen op de kanalen; het behandelen van containers; de door Europa toegelaten mogelijkheden om shortsea projecten te ondersteunen; het creëren van



gelijke kansen voor intermodaliteit en co-modaliteit; het informeren van jongeren en het bevorderen van de instroom in het beroep; de bijdrage van shortsea shipping tot het behalen van de Kyotonormen; en tot slot de aanhoudende vraag van de sector naar administratieve vereenvoudiging, met name van de loodzware douaneprocedures.

Op Europees beleidsvlak verleende het Promotiebureau shortsea shipping zijn medewerking aan de 'North Sea Taskforce Motorways of the Seas', dat mogelijke projecten in de markt probeert aan te trekken via een open oproep. Ook speelt het Promotiebureau een rol in het verstrekken van informatie over het 'Marco Polo'-project aan de industrie, en om concrete voorstellen uit de markt te halen. Samen met reders, havenbesturen, vakbonden,

expediteurs e.a. neemt onze vereniging ook deel aan het Maritime Industries Forum, dat twee keer per jaar pijnpunten onder de aandacht brengt van de EC.

Daarnaast moet herinnerd worden aan het Europees netwerk van Promotiebureaus voor shortsea shipping. Het Vlaams Promotiebureau stond aan de wieg van dit Europees netwerk, dat ondertussen is uitgegroeid tot 21 leden. Dit European Shortsea Network (ESN) organiseert gezamenlijke initiatieven zoals workshops, bezoeken aan verladers en conferenties. In 2009 organiseerden de Vlaamse en Nederlandse Promotiebureaus gezamenlijk zo'n workshop in Gent rond de mogelijkheden van intermodaliteit en de plaats die shortsea hierin kan bekleden. Vooral de praktijkvoorbeelden vielen sterk in de smaak bij de meer dan honderd aanwezigen.

Het onderhouden van contacten in de markt, permanente voeling met marktpartijen, en een continue en proactieve marktbenadering zijn kerntaken bij het Promotiebureau Shortsea Shipping. Het invullen van die taken gebeurt op verscheidene manieren, afgelopen jaar in het bijzonder via gezamenlijke acties of samenwerking met Promotie Binnenvaart Vlaanderen; met het Vlaams ondernemersnetwerk VOKA; met Flanders Investment & Trade (FIT); met Flanders Logistics; met het Ondernemersplatform VKW; ; met de 3 PL Summit; of ook op de door OTM, de Belgische tak van de Shipper's Council georganiseerde Dag van de

Verlader. Dank zij deze netwerking met verladers, reders, havenbesturen, ondernemers en overheidsinstellingen heeft het Promotiebureau shortsea shipping in de afgelopen jaren een belangrijke expertise verworven en werd het een vast aanspreekpunt voor de sector.

Het ontwikkelen van onze communicatie is daarbij essentieel. Behalve via de website www.shortsea.be hanteert onze vereniging drie belangrijke *tools*: een online *database* met lijndiensten, gericht op de industrie en op logistieke medewerkers; een gedrukte Nieuwsbrief; en een digitale E-Newsletter. Een belangrijke bron



van interactie, informatie en netwerking is ook onze deelname aan professionele beurzen. In het afgelopen jaar bemande het Promotiebureau een stand op de Transportbeurs in Antwerpen en op een vierdaagse beurs in München, en werd een bezoek gebracht aan SIL Barcelona en een shortsea conferentie in Liverpool. In dat verband moet ook de medewerking in oktober 2009 worden vermeld aan een shortsea conferentie in Brugge, en onze aanwezigheid op een seminarie van Vlaanderen Logistiek.

Het Promotiebureau Shortsea Shipping doet ook permanente inspanningen om de instroom in het beroep te bevorderen en om jonge mensen te motiveren voor een varend beroep. Onze vereniging ging voordrachten geven in hogescholen, in het bijzonder bij studenten in een opleiding logistiek. Daarnaast werkten wij mee aan de installatie van

een scheepvaartsimulator in Hidrodoe in Herentals, waar jongeren tot 12 jaar op een speelse manier leren manoeuvreren met een zeeschip.

Tot slot blijft onze directe medewerking aan het 2e3s-project (*Escola Europea de Short Sea Shipping*) een groot succes. Meer dan honderd studenten uit hogescholen in Kortrijk, Antwerpen, Gent en Brussel namen onder dit project o.a. deel aan een overtocht per ferry van Barcelona naar Civitavecchia. Aan boord deden zij praktijkervaring op met het leven op zee, met het laden en lossen van vrachtwagens, e.d. Zij brachten een bezoek aan de brug en werden rondgeleid in de havens van vertrek en aankomst. Een aantal presentaties vervulde het programma.





Recreatie

op en langs het water

RECREATIE

- Waterkant trekt volk
- Nieuwe vaarkaart
- Knelpunten aangepakt

Het bevorderen van waterrecreatie in Vlaanderen is één van de opdrachten die PBV van de overheid heeft meegekregen bij haar oprichting. De waterweg heeft inderdaad een multifunctioneel karakter. Dat verwijst naar het aspect beroepsvaart, de watervoorziening, de regeling van het waterniveau in de strijd tegen overstromingen, en ook het recreatief gebruik van rivieren en kanalen. Het bevorderen van waterrecreatie is intussen uitgebreid naar de promotie van recreatie op maar ook langs het water. Fietstochtjes langs de oevers of de ontwikkeling van een stedelijk waterfront overstijgen de enge opvatting die zich beperkt tot pleziervaartochtjes.

DOORVAARTEN AAN DE SLUIZEN

Het vaarseizoen voor waterrecreatie loopt in Vlaanderen van mei tot september. Op basis van een evaluatie beslissen de waterwegbeheerders om in dat seizoen de bediening van de kunstwerken ook op zon- en feestdagen te verzekeren. In



hun verslag dat eind januari 2010 werd uitgebracht, werd alvast beslist om ook dit jaar eenzelfde regeling als in 2009 verder te zetten.

De pleziervaart heeft in Vlaanderen een grote aantrekkingskracht. In de periode 2000-2008 is deze met 37 procent gestegen. De doorvaart van waterrecreanten aan sluizen en bruggen kende in 2009 eveneens een gunstige evolutie, allicht mede door het aangename weer in het vaarseizoen. In het gebied van Waterwegen en Zeekanaal werd een stijging van de doorvaarten bij de sluizen opgetekend op het Zeekanaal en de Bovenschelde, en een daling op de Zeeschelde. De administratie besliste in 2010 ook de Verbindingsluis in Brugge voor de pleziervaart te bedienen op zon- en feestdagen, en de bedieningsperiode op de Toeristische Leie uit te breiden tot 31 oktober. Bij nv De Scheepvaart nam het aantal doorvaarten op het kanaal Bocholt-Herentals en op het kanaal Briegden-Neerharen in

lichte mate toe, terwijl ze in sterke mate afnam op de Zuid-Willemsvaart.

VERNIEUWDE VAARKAART

Promotie Binnenvaart Vlaanderen voert een actief beleid ter bevordering, ondersteuning en communicatie rond watergebonden recreatie. Dat behelst zowel de eigenlijke recreatie, pleziervaart en sportbeleving op het water als ook, en in toenemende mate, het versterken van de band tussen water en de wal. Vandaar het belang dat PBV hecht aan overstappunten, fietsroutes en samenwerking met steden langs het water – zowel om de faciliteiten op de aanmeerplaatsen, de attractie van de waterkant, als de bezienswaardigheden van de binnenstad bekend te maken.

Van belang in het verslagjaar was de focus die kwam te liggen op een volledig vernieuwde uitgave van een vaarkaat, eigenlijk een bewerking van de succesrijke



kaart van Westtoer uit 2001. De kaart bestrijkt het gebied van Calais tot Brugge, Antwerpen en Charleroi. Ze is zeer gegeerd omwille van de vele praktische, gedetailleerde en actuele informatie die erop vermeld staat: van bedieningsuren van sluizen; faciliteiten op aanmeerplaatsen; details over jachthavens, aanmeerpunten en aanlegplaatsen; tot telefoonnummers van toeristische diensten. De nieuwe kaart kost slechts € 5, een bedrag dat wordt gereserveerd voor toekomstige updates en nieuw kaartmateriaal.

Dankzij een gerichte promotie neemt het aantal buitenlandse waterrecreanten in ons land toe. De grote troefkaarten van ons land, de kunststeden en de natuur, worden in binnen- en buitenland uitgespeeld. Een sterke focus in de communicatie op de zgn. 'staandemastroute' doet recreatieve schippers telkens weer verbaasd opkijken hoe ver zij met de staande mast in het binnenland kunnen varen.

BEURZEN

Promotie en communicatie rond Vlaanderen als waterland gebeurt o.a. op binnen- en buitenlandse beurzen. In het binnenland is PBV aanwezig op drie publieksbeurzen: de Belgian Boat Show (aanwezig sinds 1992), Cap°Okaz (2005) en Open Steiger (2007). Vooral de Belgian Boat Show in Gent blijft voor PBV een belangrijke publiekstrekker. De vereniging werkt er samen met nv De Scheepvaart, Waterwegen en Zeekanaal NV en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Er worden brochures verdeeld, vaarvignetten verkocht en vaarkaarten aangeprezen, maar bovenal is het een gelegenheid om te antwoorden op meestal zeer praktische vragen van de waterrecreanten.

Bij de buitenlandse beurzen staat 'Boot' in Düsseldorf sterk in de kijker. Vanaf 'Boot 2010' verzorgt PBV de coördinatie van de gezamenlijke Vlaamse deelname aan de beurs. PBV is het centraal aanspreekpunt

van organisatoren en bezoekers op de strategisch gelegen stand. De Vlaamse deelname aan 'Boot' is een geslaagd voorbeeld van samenwerking tussen publieke overheden en privé verenigingen en bedrijven: administraties en agentschappen, de kunststeden Gent en Antwerpen, NautiV als brancheorganisatie, en Vlaamse nautische bedrijven.

Onder promotie-activiteiten moet verder vermeld worden de ondersteuning die PBV in 2009 bood aan de toevaartreünies: met de LBWB-MY in Lier, met de VPF in Thieu en met het VVW Toervaren in Hasselt. Voor alle waterrecreanten in Vlaanderen is de door PBV beheerde website www.waterrecreatie.be sedert 2006 een referentie (vanaf 2007 ook in het Frans, Duits en Engels). Sinds februari 2008 is daar ook een volledige databank online beschikbaar met gegevens over jachthavens.

BELEID EN PUBLICATIES

Naast het onderhouden van een eigen website over waterrecreatie, publiceert de afdeling Waterrecreatie van PBV ook een eigen magazine. In december werd de derde editie van 'Waterrecreatie' met veel succes gelanceerd. Vorige edities in 2007 en 2008 zijn

recent herdrukt omdat er blijvende vraag naar bestond. Naast de uitgave van de geüpdate eigen Vaarkaart (ex-Westtoer) van PBV, verspreidt onze vereniging ook de in mei 2009 heruitgegeven Vaarkaart van België, een initiatief van het Nationaal Geografisch Instituut. Deze kaart richt zich op de achterzijde ook tot waterrecreanten. In 2009 organiseerde PBV ook een fotowedstrijd rond waterrecreatie, een activiteit die wegens groot succes ook in 2010 wordt herhaald.

Sinds 1992 heeft PBV een 'Werkgroep Recreatie' met vertegenwoordigers van Vlaamse en federale overheden, waterwegbeheerders, watersport- en beroepsfederaties. In 2009 kon PBV bijdragen tot een versoepeling van de marifoonverplichting voor de recreatieve vaart. Ook maakt de Werkgroep jaarlijks een knelpuntenlijst over aan de waterwegbeheerders; knelpunten die gemeld werden op de beurzen of via de federaties aangebracht werden.

Tot slot moet eraan herinnerd worden dat PBV het secretariaat waarneemt van zowel de algemene vergadering als van de twee subteams en het kernteam van het 'Overlegplatform voor waterrecreatie, -sport en -toerisme voor waterwegen en kust in Vlaanderen' dat in 2006 werd opgericht door de Vlaamse regering.



COMMUNICATIE



Communicatie:

binnenvaart toont de weg

- Overleg rond crisisbeleid
- Bedrijven motiveren voor binnenvaart via VOKA
- Band met stakeholders verder uitbouwen

Voor Promotie Binnenvaart Vlaanderen is communicatie een kerntaak. Ze is immers een bindmiddel tussen de zeer verscheidene leden onderling, en tussen onze vereniging en stakeholders in de bredere samenleving.

Het communicatiebeleid van PBV is opgebouwd rond drie pijlers: de actualiteit alsook concrete acties en realisaties die in de kijker komen (d.i. communicatie volgens thema of 'issue'); communicatie die specifiek gericht is op doelgroepen; en tot slot het onderhouden van contacten, netwerken en mediarelaties via een reeks recurrente *tools* en initiatieven.

THEMATISCHE COMMUNICATIE

In het verslagjaar stonden vanzelfsprekend de economische recessie en de gevolgen ervan centraal. Bij binnenvaartondernemers en verladers fungeert PBV traditioneel als een aanspreekpunt voor binnenvaartkwesties. Gestructureerd overleg met



waterwegbeheerders, binnenvaartondernemers, industrie, bevrachters, financiële instellingen en regionale en nationale overheden was er in mei, in juni en oktober van 2009. In zijn communicatie vertolkte PBV de drie strategische doelstellingen die de vereniging in deze situatie voor ogen wil houden: het creëren van het best mogelijk kader voor de ontwikkeling van de binnenvaart; het integreren van de binnenvaart in de intermodale goederenstromen; en het aanmoedigen van het bedrijfsleven om gebruik te maken van het goederenvervoer over water.

Met de steun van het Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) van de Europese Unie heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen eind december 2009 een aantrekkelijke en erg praktische brochure gepubliceerd over 'AIS in de praktijk.' Behalve getuigenissen van AIS-gebruikers en een handig overzicht van de modaliteiten van de Nederlandse en Duitse subsidieregelingen, biedt de brochure

ook een nuttige FAQ-rubriek met twaalf van de meest gestelde vragen, en hun antwoorden. Deze speciale brochure kan gratis bekomen worden op het secretariaat van PBV.

[DOELGROEPENCOMMUNICATIE](#)

Traditioneel organiseert PBV ieder jaar een Verladersdag: een dag voor de klanten. Afgelopen jaar ging die, onder grote belangstelling, door in Gent – met op het programma een bezoek aan de nieuwe sluis van Evergem en het RIS-centrum.

In het verslagjaar werden ook de contacten met het Netwerk voor Ondernemingen VOKA aangehaald. PBV hield presentaties over de binnenvaart op diverse bedrijfsbezoeken die in samenwerking met VOKA georganiseerd werden. Zo was onze vereniging eind maart te gast op bezoek bij het bedrijf Syral in Aalst. Met de oude sluis over de Dender die



nu midden de bedrijfssite ligt, was er een evidente case om aan de 66 opgekomen bedrijven het belang en de mogelijkheden van de binnenvaart uit te leggen. In juni kon onze vereniging de praktische mogelijkheden van de binnenvaart toelichten op een infosessie in samenwerking met VOKA-Oost-Vlaanderen bij Dossche Mills in Deinze. Alle plaatsen waren volzet en de ruim 50 aanwezige bedrijven toonden veel belangstelling. 's Anderendaags konden zij op een regionale nieuwszender nog een verslag bekijken van deze bijeenkomst, waarin o.a. aandacht werd getoond voor het Seine-Schelde-West project.

Studenten zijn een andere doelgroep die PBV in toenemende mate wil benaderen. Daarmee wil onze vereniging een bijdrage leveren om het nijpend tekort bij de instroom naar het beroep te verhelpen, en tevens om de vele aanvragen van scholen voor voordrachten over de binnenvaart te stroomlijnen. In oktober vonden de jaarlijkse boottochten plaats, waar studenten in de vakrichting Expeditie kennis maken met de binnenvaart. Er werd met succes een nieuwe programma uitgewerkt waarbij, voorafgaand aan de rondvaart, op het Kerkschip een 45 minuten durende presentatie werd gegeven over de binnenvaart. Elf hogescholen en negen middelbare scholen namen deel met resp. 298 studenten en 162 leerlingen.



UITBOUWEN VAN NETWERK EN CONTACTEN

Een veelzijdige, recurrente communicatie vraagt om specifieke instrumenten. Allereerst is er de eigen website www.binnenvaart.be, met erg praktisch gerichte informatie – getuige het belangrijk aantal downloads. In 2009 werden de waterwegenkaarten en het gekende Vademecum, die vroeger als *hard copy* werden uitgegeven, geüpdatet. Ze zijn op de website te raadplegen en kunnen gedownload worden. Verder zijn er het magazine 'Binnenvaart', een digitale Nieuwsbrief, diverse brochures, reclames in vaktijdschriften, events, enz. Allen vormen ze een vaste band met de stakeholders.

Veel belang hecht PBV aan goede en opgevolgde relaties met de media. De dienst Communicatie stelt o.a. een uitgebreide fototheek ter beschikking, verstuurt persberichten, bemiddelt voor reportages, enz. In het bijzonder met de tv-omroepen zijn diverse, zeer geslaagde vormen van samenwerking gerealiseerd. PBV kan aldus bijdragen om het

verouderd imago van de sector om te buigen naar een beeld van een moderne, groene, kapitaal- en technologie-intensieve sector die gekenmerkt wordt door schaalvergroting en concurrentie. Ook de sociale problemen van veel binnenvaartondernemers en hun gezinnen, werden in de huidige crisis goed opgepikt in de media.

Bij de communicatiekanalen naar het groot publiek toe, speelt de aanwezigheid van PBV op diverse beurzen een belangrijke rol. Onder de koepel van *Flanders Port Area (FPA)* nam PBV voor het eerst sedert 2001 opnieuw deel aan de beurs 'Transport & Logistics' in München. Met 47.969 bezoekers uit 112 landen, van wie 31 procent van buiten Duitsland, wordt deze beurs gezien als de grootste in zijn sector (FPA). Verder moeten de deelnames worden genoemd aan de Antwerpse Scheepvaartdagen, het Logistiek Forum in Duisburg onder de FPA-koepel, en de goed bezochte 'Transport & Logistics' in Antwerpen. De Belgian Boat Show in Gent is een vast trefpunt voor de acties van PBV naar de pleziervaart.



FINANCIËEL BALANS

BALANS		
ACTIVA	31/12/2009	31/12/2008
VASTE ACTIVA	63.408,56	64.141,25
I./II. Oprichting & Immateriële.VA	-	-
Oprichtingskosten	-	-
Afschrijvingen	-	-
III. Materiële vaste activa	56.876,22	57.608,91
A. Terreinen en gebouwen	-	-
Afschrijvingen	-	-
B. Inrichting en machines	100.160,75	137.851,99
Afschrijvingen	-93.153,84	-125.990,08
C. Meubilair en rollend mat.	95.458,38	78.036,27
Afschrijvingen	-70.114,65	-61.517,62
D. Overige materiële VA	44.264,69	163.153,19
Afschrijvingen	-19.739,11	-133.924,84
IV. Financiële vaste activa	6.532,34	6.532,34
C. Andere Financiële Vaste Activa	6.532,34	6.532,34
V. Vorderingen op meer dan 1 jaar	-	-
VLOTTENDE ACTIVA	1.642.250,02	1.659.687,86
VI. Voorraden en bestellingen in uitvoering	-	-
A. Voorraden	-	-
B. Bestellingen in uitvoering	-	-
VII. Vorderingen op 1 jaar	193.905,92	1.060.840,69
A. Handelsvorderingen	2.240,36	7.188,91
Klanten	2.240,36	3.488,91
Nog te factureren	-	3.700,00
B. Andere vorderingen	191.665,56	1.053.651,78
Andere vorderingen	191.665,56	1.053.651,78
VIII. Geldbeleggingen		-
IX. Liquide Middelen	1.436.835,98	595.357,09
Banken	1.436.441,89	594.462,32
Kas	394,09	894,77
Transferten		-
X. Overlopende Rekeningen	11.508,12	3.490,08
TOTAAL ACTIVA	1.705.658,58	1.723.829,11

BALANS			
PASSIVA		31/12/2009	31/12/2008
EIGEN VERMOGEN		124.464,38	108.207,64
I. Kapitaal		-	-
	100 Kapitaal	-	-
IV. Reserves		-	-
	133 Beschikbare reserves	-	-
V. Overgedragen Resultaat		124.464,38	108.207,64
	140 Overgedragen resultaten	108.207,64	106.199,25
	145 Resultaat Boekjaar	16.256,74	2.008,39
VOORZIENINGEN		559.108,00	462.155,23
VII. Voorzieningen		559.108,00	462.155,23
SCHULDEN		1.022.086,20	1.153.466,24
VIII. Schulden op meer dan 1 jaar		-	-
	A. Financiële schulden	-	-
IX. Schulden op 1 jaar		1.022.086,20	1.153.466,24
	B. Financiële schulden	-	-
	C. Handelsschulden	937.671,98	1.072.196,24
	440 Leveranciers	108.366,85	325.483,56
	444 TOS / voorzieningen projecten	829.305,13	746.712,68
	E. Schulden Belastingen - Soc.Lasten	84.414,22	81.270,00
	450/3 Te betalen belastingen	975,33	205,34
	454/9 Bezoldigingen en sociale lasten	83.438,89	81.064,66
	F. Overige Schulden	-	-
X. Overlopende Rekening		-	-
TOTAAL PASSIVA		1.705.658,58	1.723.829,11



FINANCIËEL RESULTATEN REKENING

RESULTATENREKENING			
		31/12/2009	31/12/2008
I.	BEDRIJFSOPBRENGSTEN	2.078.275,47	2.387.370,53
	A. Opbrengsten	2.078.275,47	2.387.370,53
	7000 Omzet verkopen	34.951,01	57.922,29
	7400 Andere inkomsten	2.043.324,46	2.329.448,24
	7410 Nog te factureren	-	-
II.	BEDRIJFSKOSTEN	2.085.629,06	2.398.899,73
	A. Aankopen	1.021.224,54	1.413.461,40
	6000 Aankopen projecten	1.021.224,54	1.413.461,40
	6090 Voorraadwijziging	-	-
	B. Diensten en Kosten	242.963,59	245.573,51
	6100 Kosten Gebouwen	59.882,80	59.212,65
	6110 Productiekosten	4.853,51	8.407,33
	6130 Administratiekosten	53.525,03	61.115,46
	6140 Commerciële kosten	16.286,22	15.337,67
	6150 Bedrijfswagens	41.534,35	41.275,25
	6160 Andere diensten	23.555,31	30.470,32
	6170 Bezoldigingen presentiegelden	23.555,31	29.754,83
	C. Bezoldigingen en Soc. Lasten	791.847,92	711.763,23
	6200 Bezoldigingen	517.208,01	500.563,12
	6210 Patronale Bijdragen	274.639,91	211.200,11
	D. Afschrijvingen	21.899,29	24.836,75
	6300 Afschrijvingen	21.899,29	24.836,75
	E. Waardeverminderingen	-	-
	F. Voorzieningen	-	-
	6350 Voorzieningen personeel	-	-
	G. Andere bedrijfskosten	7.693,72	3.264,84
	6400 Bedrijfstaksen	7.693,72	3.264,84
III.	BEDRIJFSRESULTAAT	-7.353,59	-11.529,20
RESULTATENREKENING			
		31/12/2009	31/12/2008
III.	BEDRIJFSRESULTAAT	-7.353,59	-11.529,20
IV.	Financiële opbrengsten	24.176,59	13.796,68
V.	Financiële kosten	566,26	259,09
VI.	EXPLOITATIE -RESULTAAT	16.256,74	2.008,39
VII.	Uitzonderlijke opbrengsten	-	-
VIII.	Uitzonderlijke kosten	-	-
	RESULTAAT VOOR BELASTINGEN	16.256,74	2.008,39
IX.	Belastingen op het resultaat	-	-
XI.	RESULTAAT BOEKJAAR	16.256,74	2.008,39

Hasselt, 5 februari 2010

Verslag van de gewestelijk rekening toezichters-controleurs

Mevrouwen, mijne heren,

Overeenkomstig de statutaire bepalingen hebben wij de eer U verslag uit te brengen over het uitgevoerde nazicht van de rekeningen over het boekjaar 2009.

De opbrengsten bedroegen 2.097.764,35 euro, de uitgaven 2.081.507,61 euro.

Het boni van het boekjaar onder verslag bedraagt aldus 16.256,74 euro.

Het gecumuleerd boni van de vzw wordt hierdoor gebracht op 124.464,38 euro.

Met alle door ons geformuleerde opmerkingen werd rekening gehouden o.m. wat het apart vermelden van inkomsten en uitgaven voor de speciale projecten zoals de binnenvaartsimulator en de beurs te Düsseldorf betreft.

Daar de gewesttoelage steeds tijdig werd gestort, waren er dit jaar geen liquiditeitsproblemen.

Wij danken de administratieve medewerkers van de vzw voor hun gewaardeerde medewerking en hun deskundige toelichtingen.

M. Verdonck

P. Bausmans



RAAD VAN BESTUUR

Effectief Lid	Plaatsvervangend lid
Publieke mandaten namens de voorgedijministers	
Ilse Hoet	Geert Van Cappellen
Karin Van Loocke	Francis Stevens
Krista Maes	Els Van Beneden
Jaak Tielens	Chris Danckaerts
Dominique Van Hecke	Els 't Kindt
Filip Martens	Jan Balduck
Erik Portugaels	Willy Vandeurzen
Leo Clinckers	Eric Van den Eede
Jenny Van Gelder	-
Private mandaten	
Binnenvaartrederijen	
Bart Van Hoorde	Geert Van Overloop
Particuliere binnenvaart	
Louis Van Hoyweghen	Corina Poppe
Patrick Lahaye	Christian Van Lancker
Octaaf Parmentier	Marc Parmentier
Amand Bauwens	Paul Bauwens
Bevrachters en toeleveringsbedrijven	
Guy Verschaeren	Bart Van Hoorde
Vlaamse Havenvereniging	
John Kerkhof	Patrick Degryse
Watersportverenigingen	
Jos Voet	Paul Denayer



Effectief Lid	Plaatsvervangend lid
Waarnemers	
Vlaams Gewest	
Pim Bonne	-
Jan Cosyn	-
Joël Bijmens	-
Federale overheid	
Herman Verschueren	-
Havens	
Eddy Bruyninckx	Patrick Verhaert
Dirk Becquart	Kate Verslype
Joachim Coens	Patrick Van Cauwenberghe
Paul Gerard	Jan Allaert
SERV sectorcommissie goederenvervoer	
Joris Kerkhof	-
Roger Opdelocht	-
Katleen Mariën	-
Stefaan De Roeck	-
Containeroperatoren	
Gisele Maes	-
Zand en grind sector	
Boudewijn De Boeck	-
VOKA- Commissie binnenvaart	
Christian Herbosch	-
Binnenvaartcoöperatieven	
Jules Van Look	-
Watersportbedrijven	
Philippe Monsieur	-
Gewestelijk rekening toezichters-controleurs	
Marcel Verdonck	-
Piet Bausmans	-
Secretaris	
Antoine Descamps	-

Rechtspersonen

ACV Transport en Communicatie

AG Haven Oostende

Agoria vzw

Algemeen Aktiecomité der Belgische Binnenvaartorganisaties vzw

Cenflumarin

Belgische Beroepsorganisatie Passagiersvaart vzw

Belgische Federatie van Transportorganisatoren in Binnenvaart

Belgische Transportarbeidersbond

Bank J. Van Breda & Co NV

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

General Bulk cv

Havenbedrijf Gent GAB

Imporgrasa vzw

Landelijke Bond voor Waterrecreatie Beoefening – MotorYachting vzw

Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen nv

Marec DV

Nautibel vzw

NautiV vzw

nv De Scheepvaart

Unie der Continentale Vaart vzw

Vereniging Belgische Reders Rijn-en Binnenvaart vzw

Vlaams Gewest co. Departement Mobiliteit en Openbare Werken

Vlaamse Havenvereniging vzw

Vlaamse Pleziervaart Federatie vzw

Vlaamse Vereniging voor Watersport vzw

Waterwegen en Zeekanaal NV

Waterwegen en Zeekanaal vzw

Zagrika vzw

Natuurlijke personen

Bart Van Hoorde namens Unie van Agenten van Rijnrederijen Antwerpen

Louis Vanhoyweghen namens Ons Recht

LEDEN PROMOTIE BINNENVAART VLAANDEREN

Adres

Entrepotplaats 12/14, 2000 Antwerpen

Slijkensesteenweg 2, 8400 Oostende

Diamantbuilding - Reyerslaan 80, 1030 Brussel

Donkseinde 14, 2930 Brasschaat

Scheldedijk 20, 2070 Zwijndrecht

Robert Orlentpromenade 2, 8620 Nieuwpoort

Ankerrui 20 bus 13, 2000 Antwerpen

Paardenmarkt 66, 2000 Antwerpen

Ledeganckkaai 7, 2000 Antwerpen

Havenhuis – Entrepotplaats 1, 2000 Antwerpen

Elzasweg 13 B bus 3, 2030 Antwerpen

John Kennedylaan 32, 9042 Gent

p/a Molenstraat 217, 2840 Reet

Ronsen Heerweg 50, 9700 Oudenaarde

Isabellalaan 1, 8380 Zeebrugge

Maasdijk 1 bus 3, 3640 Kinrooi – Ophoven

Priester Cuypersstraat 3, 1040 Brussel

Witte Burg 70, 8670 Koksijde

Havenstraat 44, 3500 Hasselt

Schomhoeveweg 15, 2030 Antwerpen

Lathyrusplein 12, 2900 Schoten

Koning Albert II-laan 20, 1000 Brussel

Brouwersvliet 33 bus 8, 2000 Antwerpen

Osystraat 39 bus 1, 2060 Antwerpen

Beatrijslaan 25, 2050 Antwerpen

Oostdijk 110, 2830 Willebroek

Kortrijksesteenweg 1007, 9000 Gent

p/a Molenstraat 217, 2840 Reet

Adres

Houtdok Noordkaai Haven 26 - Kambalastraat 14 - 2030 Antwerpen

Hoge Weg 20, 2960 Brecht



Hoofdzetel Hasselt

Armand Hertzstraat 23

3500 Hasselt

T : +32 11 23 06 06

F : +32 11 23 06 09

E : pbv@binnenvaart.be

Kantoor Antwerpen

Straatsburgdok NK 1A

2030 Antwerpen

T : +32 3 20 20 515

F : +32 3 20 20 524

E : pbv@binnenvaart.be

Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen

Straatsburgdok NK 1A

2030 Antwerpen

T : +32 3 20 20 520

F : +32 3 20 20 524

E : shortsea@shortsea.be

