

BINNEN

MAGAZINE VOOR VERVOER OVER WATER | WWW.BINNENVAART.BE | JUNI 2011

VAART

#52

+ SPECIAL
WATER-
RECREATIE

Nieuwe
technologie
vindt ingang
AIS: stapje
voor stapje

Alpro gaat voor
minder CO₂
Sojabonen
op het water

Groeiplannen in Vilvoorde en Genk

Zuurstof voor de containermarkt

+ Bedrijfseconomische tips, vakantieplannen en veel meer





Transport herdenken voor nieuw tijdperk

Beste lezer,

Het gerenommeerde Britse blad 'The Economist', meldde vorige maand dat de aarde is binnengetreden in een nieuw geologisch tijdperk: het Anthropoceen of het tijdperk van de mens. Die conclusie is merkwaardig om twee redenen. Ten eerste slaan geologische tijdperken gewoonlijk op periodes van miljoenen jaren. Zo'n nieuw tijdperk is dus echt wel nieuws. Ten tweede gaat geologie traditioneel over de structuur van de planeet, de aardlagen, rotsformaties, sedimenten, enz – niet over de dominante diersoort die de planeet op een bepaald ogenblik bevolkt.

De kern van het verhaal is dat de dominante diersoort – de mens – niet langer zo maar een toeschouwer is van de natuurlijke evolutie die zich rond hem voltrekt. Voor de eerste keer in de 4,5 miljard jaar dat onze planeet bestaat, is er een bewoner die de aarde zelf verandert. De mens is een geologische kracht geworden die bezig is met het omvormen van zijn omgeving, en uiteindelijk van de planeet zelf – op de eerste plaats door de fundamentele wijzigingen die wij aanbrengen in de koolstof- en de stikstofcyclus.

Dit nieuwe tijdperk verandert de manier waarop wij naar de wereld kijken zo fundamenteel, dat we het alleen kunnen vergelijken met de omwenteling van Copernicus. Die stelde vast dat de zon niet rond de aarde draait, maar de aarde rond de zon. Een inzicht met zo'n draagwijdte heeft verregaande gevolgen. Ook bij ons is het nieuwe tijdperk zichtbaar en voelbaar. Niet alleen is de mens de medeoorzaak van deze verandering. Voor het eerst in de geschiedenis hebben wij ook de kennis, en de middelen om daar iets aan te doen.

De provincie Limburg, bijvoorbeeld, heeft alvast een wervend project gelanceerd om tegen 2020 zijn grondgebied CO₂-neutraal te maken. Het is een ambitieus plan, maar wellicht niet onrealistisch. Toegespast op het goederenvervoer wil het onze manier van denken veranderen. Ook onze bedrijven moeten hun

manier van denken aanpassen aan de blijvende veranderingen. Met het Albertkanaal beschikt Limburg over een prachtige troefkaart. De uitstoot van alle binnenschepen op het Albertkanaal is maar een vijfde van die van alle vrachtwagens op de E-313. Mutatis mutandis geldt hetzelfde voor andere provincies.

De binnenvaart kan maar beperkt bijdragen tot een zuiniger vervoer en een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen – slechts 5 % van alle CO₂ komt van binnenschepen. Maar ook onze sector moet zijn, nu al groene imago behouden en versterken: met zuiniger, emissiearme motoren; het invoeren van zwavelarme brandstoffen; het bevorderen van milieuconvenanten; het bijdragen tot meer bewustwording.

Wie een CO₂-neutrale omgeving wil creëren – en na voorloper Limburg zullen anderen volgen – kan niet zonder de binnenvaart. Als samenleving moeten wij de consequenties op ons nemen van de noden die zich opdringen en van de beleidskeuzes die wij maken. Wie kerncentrales sluit en toch economische groei wil creëren, kan niet buiten hernieuwbare energiebronnen. Zo ook is het bij het goederentransport: wie de globalisering niet wil afbouwen en blijvend welvaart wil genereren, kan niet buiten milieuvriendelijke vormen van vervoer – zeker niet in deze dichtst bevolkte uithoek van onze planeet.

Geologische veranderingen op planetaire schaal weerspiegelen bij uitstek een langetermijntrend. Onze sector speelt hierin maar een bescheiden rol. Maar we zitten wel aan de goede kant van de evolutie. Onze samenleving kan niet duurzaam functioneren zonder een milieuvriendelijke vorm van goederentransport.

Filip MARTENS
Voorzitter Raad van Bestuur
Promotie Binnenvaart Vlaanderen

Verantwoordelijke uitgever:

Filip Martens, Vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen, Armand Hertzstraat 23, 3500 Hasselt. | Het magazine Binnenvaart verschijnt 4 keer per jaar. | Voor meer info of vragen over advertenties of een gratis abonnement: T 011 23 06 06, pbv@binnenvaart.be, www.binnenvaart.be |

Redactie en realisatie:

Jansen & Janssen Uitgeverij, www.jaja.be | De meningen die derden in dit magazine vertolken, vallen buiten de verantwoordelijkheid van PBV.



06

AIS



10

ALPRO SOYA



14

VAKANTIE AAN BOORD

Tijdens onze gesprekken met varende ondernemers hebben we gemerkt dat sommigen bijna tot op de euro weten hoeveel ze waaraan uitgeven.

Cedric Liekens, PWC

12



BELEID

6 AIS

Hoe de nieuwe technologie geleidelijk ingang vindt: resultaten van het steunprogramma, de Hongaarse verplichting en het pilootproject in Antwerpen.

MARKT

08 CONTAINERS IN DE LIFT

De plannen van Group Van Moer met de terminal in Vilvoorde en extra verbindingen in Genk.

10 BEDRIJF MET VAART

Groen transport voor een milieuvriendelijk product: de sojabonen van Alpro in Wevelgem.

VLOOT

12 BEDRIJFSECONOMIE

Tips van twee financiële experts om je prestaties op te volgen en te verbeteren.

EN VERDER

04 ACTUEEL EN NIEUWSTELEX

14 MIJN SCHIP

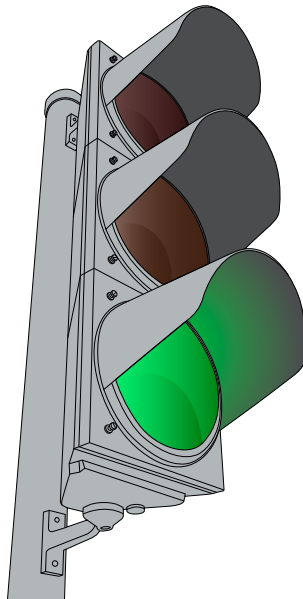


Nieuwe kaaimuur in Zwevegem

De Intergemeentelijke Maatschappij voor Openbare Gezonheid (Imog) is gestart met de bouw van een kaaimuur langs het kanaal Bossuit-Kortrijk. Het bedrijf verzorgt de geïntegreerde afvalverwerking in Zuid-West-Vlaanderen en wil via de veertig meter lange kade in Zwevegem biomassa en onderwaterbodembodem vervoeren naar spaanderplaatfabrikanten en biomassacentrales. De biomassa is afkomstig van compostering en houtopschoning, de onderwaterbodembodem is niet vervuilde, afgegraven specie afkomstig van de waterbodembodem. Dankzij het PPS-programma voor de bouw van kaaimuren wordt 80 procent betaald door de Vlaamse overheid en 20 procent door Imog. De kaaimuur zou eind dit jaar klaar zijn en in gebruik worden genomen.

Modal shift voor 5 kilometer

Binnenvaart niet geschikt voor korte afstanden? Niet in de haven van Brussel. Daar is concessiehouder Dekempeneer voor het vervoer van recuperatiezand over een afstand van 5 kilometer overgestapt van de weg naar het water. Dekempeneer gebruikt dat zand voor wegen- en rioleringswerken. Voortaan zal gemiddeld een keer om de drie weken zand vervoerd worden, goed voor 20.000 ton zand per jaar, en 1000 vrachtwagenritten minder.



Groen licht voor Seine-Schelddekanaal

De Franse president Sarkozy heeft zijn fiat gegeven voor de laatste onderhandelingen met aannemers voor de bouw van het Seine-Nordkanaal. Dat zal een verbinding vormen tussen het Seine-bekken (de agglomeratie rond Parijs, Rouen en Le Havre) en ons land. Via het kanaal zullen duwkonvoien tot 4400 ton van en naar het waterwegennetwerk in Noordwest-Europa kunnen varen.



Binnenvaart on de Bar

Op 29 maart organiseerden Alfaport Antwerpen en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen de allereerste editie van de Barge-Bar in Antwerpen. Met dat initiatief willen ze logistieke en industriële bedrijven in contact brengen met de binnenvaart. In een ongedwongen sfeer komen telkens sprekers aan bod, daarna kunnen de deelnemers netwerken tijdens een recep-

Puin Waalse Krook via

Het afval van de sloopwerken in het kader van het Gentse project Waalse Krook zal via het water afgevoerd worden. Kleine pontons, die onder de bruggen over de Gentse binnenwateren door kunnen, zullen het naar de Ringvaart voeren om het stadsverkeer

te ontlasten. De gebouwen in het centrum van Gent moeten plaats ruimen voor onder andere een bibliotheek. Het bebouwd oppervlak dat tegen de vlakte gaat, is enorm. Het is de grootste afbraak ooit in Gent, en zelfs in Oost-Vlaanderen, met vervoer van puin langs het water.



Zeerederij investeert in binnenvaart



Rederij Franlis, bekend van de havenrondvaarten en zee-excursies, nam onlangs een nieuw passagiersschip in gebruik, de Zephira. Met dat schip, dat voldoet aan de hoge technische – en veiligheidseisen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), investeert het bedrijf nu ook in de binnenvaart. Passagiers zullen onder meer de binnenwateren van West- en Oost-Vlaanderen kunnen aandoen. Daarnaast blijft Franlis actief in de havens van Zeebrugge en Oostende.

tdedden op ge-Bar

tie. Eerste thema van de Barge-Bar was 'De haven van Antwerpen: goed verbonden met haar achterland'. De meer dan 200 aanwezigen kregen van het Havenbedrijf van Antwerpen een overzicht van de container shuttles vanuit Antwerpen. Promotie Binnenvaart Vlaanderen stelde de nieuwe afvaartenwebsite voor de containerbinnenvaart aan hen voor.



Waarheen met afval in Wallonië?

Sinds de invoering van het Afvalstoffenverdrag in november 2009, is elke binnenvaartondernemer verplicht om het olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval af te geven aan daarvoor aangeduide ontvangstinstallaties. De weinige Vlaamse inzamelpunten zijn intussen waarschijnlijk gekend. Maar waar kun je in Wallonië terecht met je oliehoudend afval? Aan Op de Boven-Schelde in Antoing (kmp. 6,000 rechteroever) en op het Albertkanaal in Luik (kmp. 1,500 linkeroever) kun je terecht bij de firma Neptunia. Vetten, poetslappen, filters, blikjes en lege verpakkingen van olie of vet kun je afgeven aan de sluis van Yvoz-Ramet op de Maas en aan de sluis van Klein Ternaaien op het Albertkanaal. Binnenkort komt daar ook de sluis van Kain op de Boven-Schelde bij.

water



Telex

Toerisme Limburg heeft een visserskaart uitgebracht voor de Maasvallei. Hierop vind je alle hotspots voor hengelaars in de regio, inclusief praktische info, zoals parkings. Bestellen kan via www.shop.toerismelimburg.be.

Op de website www.ris.vlaanderen.be is de nieuwste versie beschikbaar van de IENC-kaart van Gent. Je vindt er ook meer uitleg over de gratis Inland Ecdis vaarkaarten en de IENC-technologie.

nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV hebben een nieuwe inningsapplicatie ontwikkeld. Via FlaRIS2 wordt het eenmalig aanmelden en betalen van scheepvaartrechten mogelijk. Je ontvangt dan maandelijks één factuur voor heel Vlaanderen.

Van 20 tot 22 september vindt in Antwerp Expo de beurs Transport & Logistics plaats. Breng er zeker een bezoekje aan de PBV-stand (B 4018)!

Inlanav heeft een projectoproep gelanceerd voor proefvaarten met pallets of 'big bags' op kleine waterwegen in Nederland, Vlaanderen of Frankrijk. Meer weten? www.inlanav.eu



AIS: stapje voor stapje

Het Automatic Identification System, kortweg AIS, vindt meer en meer ingang in de binnenvaart. Zo'n 650 Belgische schepen hebben al een subsidieaanvraag ingediend om de technologie aan te schaffen. Verschillende instanties bereiden zich stilaan voor op een verplichte invoering in 2012 of 2013.

Na Nederland en Duitsland kreeg ook Vlaanderen begin dit jaar een steunprogramma voor AIS. Varende ondernemers kunnen de aanschaf en installatie van een AIS-apparaat volledig terugbetaald krijgen, met een maximum van 2100 euro per binnenschip. Een rondvraag bij de verschillende betrokken overheden leert dat de steunprogramma's hun effect

niet missen. In mei waren in totaal voor zowat 650 Belgische schepen een subsidieaanvraag ingediend. 438 landgenoten schreven zich in in Nederland – waar de regeling al in 2009 werd gelanceerd –, 201 collega's in Vlaanderen, en respectievelijk 7 en 6 schippers maken gebruik van het Duitse en het Franse programma. Aangezien niemand in twee landen steun kan krijgen, gaat het over zo'n 650 Belgische schepen die met AIS zijn of worden uitgerust.

Geef je mening!

Nog in Vlaanderen is de Haven van Antwerpen op 1 maart gestart met een proefproject waarbij bij het schutten voorrang wordt gegeven aan schepen die uitgerust zijn met AIS. Tijdens infosessies benadrukte het havenbedrijf dat schepen zonder AIS zeker niet



worden geboycot en dat het project bedoeld is om procedures te verbeteren met het oog op een verplichte invoering op 1 januari 2012. Intussen wordt de binnenvaart opgeroepen om suggesties in verband met de regeling door te geven aan het centraal meldpunt ketenwerking (T 03 229 71 00 of Centraal_Meldpunt_Ketenwerking@haven.antwerpen.be – zie ook www.binnnevaart.be).

Op de Hongaarse Donau wordt het gebruik van AIS vanaf januari 2012 verplicht.

Verplicht in Hongarije

Het AIS-verhaal stopt niet aan gewest- of landsgrenzen: de technologie zal de komende jaren in alle binnenvaartlanden van de Europese Unie ingang vinden. De EU legt geen formele verplichting op om AIS in te voeren. Dat is de taak van de lokaal of regionaal bevoegde autoriteiten, zoals Rijkswaterstaat in Nederland, de CCR, of Waterwegen & Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart in Vlaanderen. Het eerste traject waar AIS verplicht werd voor binnenschepen, is sinds 2009 het Oostenrijkse deel van de Donau (het deel tussen km 1880.00 en 2199.300). Schepen die niet over AIS-apparatuur beschikken, kunnen er een AIS-transponder huren en betalen daarvoor een borgsom.

In navolging van Oostenrijk heeft ook Hongarije dit voorjaar bekendgemaakt dat het gebruik van AIS vanaf juli 2011 verplicht wordt voor binnenlandse schepen die op de Donau varen tussen km 1811 en 1433. Voor niet-Hongaarse schepen gaat de verplichting in vanaf januari 2012. Momenteel overlegt Hongarije nog met Kroatië en Slowakije om mogelijk gelijktijdig met de invoering te starten.

Andere landen hebben nog geen deadlines uitgesproken, maar de meeste lokale autoriteiten houden het in de wandelgangen op een verplichte invoering in de loop van 2013. Ook Vlaanderen heeft nog geen formele streefdatum. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen is op Vlaams niveau een voortrekker en zal – na evaluatie van het bovenvermeld pilootproject – vanaf 2012 een AIS-verplichting invoeren. De havens van Gent en Zeebrugge zeiden eerder dat ze een gelijktijdige invoering als Antwerpen nastreven, maar zij hebben nog

geen beslissing genomen. Na de zomer volgt, zowel voor het project in Antwerpen als voor proefprojecten in Nederland, overigens nog een grondige evaluatie van de manier waarop AIS momenteel wordt ingezet.

Nieuwe specificaties

De Europese richtlijn uit 2005 over River Information Services (RIS) bevat geen formele verplichting om AIS in te voeren. Wel schrijft hij voor dat lidstaten transponders volgens de AIS-standaard moeten gebruiken als ze het automatisch melden van schepen op hun vaargebied invoeren. Daarnaast heeft de Europese Unie technische specificaties vastgelegd voor Inland AIS. De CCR heeft onlangs een aantal wijzigingen goedgekeurd die vanaf 1 december 2011 in voege treden op de betrokken waterwegen. In de nieuwe tekst staat onder meer dat de aanwijzingen van de AIS-apparatuur door de roerganger moeten kunnen worden gelezen. Ook mogen uitsluitend sensoren worden aangesloten die geen storing van de Inland AIS-apparatuur of andere nautische inrichting aan boord veroorzaken. De actuele lijsten van erkende installateurs vind je op www.ris.vlaanderen.be of op de website van de CCR: www.ccr-zkr.org (Klik op 'Documenten die gedownload kunnen worden'.)

Meer weten?

Zoek je bijkomende informatie over het AIS-pilootproject in Antwerpen, over het aanvragen van de steunmaatregel voor AIS-apparatuur, of over hoe je het Antwerpse meldpunt ketenwerking bereikt? Surf dan naar www.binnenvaart.be/

Ontdek op www.ris.vlaanderen.be ook alle andere informatie (nieuws, elektronische vaarkaarten, moeilijke termen, technische specificaties, etc.) over AIS en andere river information services!

Zuurstof voor de c

Het containervervoer in de binnenvaart trekt opnieuw aan. Dat bleek uit de jaarcijfers voor 2010 en verschillende spelers geven bijkomende positieve signalen. We hebben het over Group Van Moer, die de terminal in Vilvoorde nieuw leven inblaast, en Haven Genk, die haar aantal vaste verbindingen heeft uitgebreid.

Het is transportgroep Van Moer die de containerterminal van Vilvoorde nieuw leven heeft ingeblazen. 'We waren al een hele tijd op zoek naar een plaats aan het water', zegt manager Steven Pauwels. 'Twee jaar geleden hebben we ons oog laten vallen op Vilvoorde. Na een grondige analyse leek dat ons een mooie opportuniteit. Sinds januari dit jaar zijn we er actief.'



Steven Pauwels van
Group Van Moer

ontainermarkt

Gouden zet

Op het eerste gezicht lijkt het vreemd dat een transportbedrijf, dat zich van bij het ontstaan vooral op vrachtwagenvervoer heeft gericht, nu voor het water kiest. 'Maar we hebben ook ogen in ons hoofd', zegt Pauwels. 'De files op de wegen worden steeds groter en de wachttijden voor de vrachtwagens aan de haven-terminals steeds langer. Als je per vrachtwagen van Antwerpen naar Brussel rijdt, moet je twee uur te vroeg vertrekken om zeker te zijn dat de vracht op tijd aankomt. En het zijn niet de klanten die de extra kost betalen, maar de vervoerders.'

'Daarom hebben we er al vrij vroeg voor gekozen om onze poot vrachtwagenvervoer met andere vervoersmodi uit te breiden. In 2005 hebben we op de Antwerpse linkeroever geïnvesteerd in een spoorterminal die de haven bedient. Toen verklaarden velen ons gek, maar het is een gouden zet gebleken. We gaan ervan uit dat dat ook voor onze binnenvaartterminal het geval zal zijn. Zeker omdat hij vlak bij Brussel ligt, voor veel van onze klanten een belangrijke afzetmarkt.'

Groene terminal

Momenteel is de inland terminal nog in volle opstartfase en varen de binnenschepen van partner CFNR nog op afroep. 'Maar op korte termijn is het de bedoeling om dagelijks een vaste verbinding te krijgen met Antwerpen en minstens 2 à 3 keer per week met Rotterdam. We streven ernaar om jaarlijks 20.000 containers te vervoeren.'

Van Moer Group zet met de terminal in Vilvoorde volop in op het milieu. 'De binnenvaart is op zichzelf al minder milieubelastend dan het wegvervoer. Bovendien willen we van onze terminal een 100% groen bedrijf maken. De containerkraan is elektrisch, en ook de vrachtwagen die de goederen tot bij

onze klanten in Brussel en omgeving brengt, willen we op elektriciteit laten rijden.'

'Voorts willen we onze terminal gebruiken als stockeerplaats voor lege containers. Op die manier zouden we heel wat lege vaarten kunnen vermijden. Nu is het vaak zo dat een container van Antwerpen naar hier komt, leeg terugkeert en de volgende dag aan een terminal in de buurt wordt geleverd. Dat kan een stuk efficiënter.'

Toch is milieu niet dé factor om de klant over de brug te halen, zegt Pauwels. 'Het speelt mee, maar als het vervoer over de weg bij wijze van spreken 5 euro goedkoper is, kiest de klant nog altijd voor de weg. Daarom vind ik het jammer dat de overheid de groenere optie niet sterker ondersteunt. Anderszins: ook tijdige leveringen worden steeds

Voor just-in-time leveringen wordt binnenvaart steeds belangrijker.

belangrijker. En daar krijgt de binnenvaart langzaam maar zeker de bovenhand op het vrachtwagenvervoer. Volgens mij zullen er steeds meer containers verhuizen naar de binnenvaart.'

Vijf verbindingen

De herrezen terminal in Vilvoorde staat niet alleen. Ook de trimodale containerterminal van de Genkse haven zit in stijgende lijn, zegt Leon Donders, algemeen directeur van de haven van Genk. 'Eind 2009 zijn we begonnen met twee vaste verbindingen met Antwerpen. Onlangs is dat aantal uitgebreid naar 4 en in juli komt er nog een vaste verbinding



Leon Donders (Haven van Genk): 'We hebben onze vaste verbindingen de voorbije maanden verder uitgebreid.'

ding bij. Daarnaast hebben we ook twee vaste verbindingen met Rotterdam. Een spectaculaire stijging die we hebben bereikt door onze flexibiliteit en service. We zijn te klein om de grote volumes te behandelen, daar zijn de concullega's van voor. Maar we zorgen wel voor toegevoegde waarde, bijvoorbeeld door stuffing & stripping en tijdelijke opslag aan te bieden, of doordat we ook een douane-entrepot zijn.'

Ook de toekomst ziet Leon Donders positief in. 'We hebben in samenwerking met het Vlaams Instituut voor Mobiliteit het actieplan Road meets Rail/Road Meets Water opgezet, om zoveel mogelijk vracht van de weg af te halen. Dat wordt cruciaal voor de Vlaamse mobiliteit. Iedereen weet dat het klaverblad in Lummen en de E313 grote bottlenecks zijn, en die zullen dat blijven. Spoor en Water worden steeds aantrekkelijker als alternatief. Vandaar dat ik de volumes ook de volgende jaren zie stijgen.'

Hoe kunnen we onze sojaproducten milieuvriendelijk produceren, vroegen de bedrijfsleiders van Alpro zich af. Een deel van de oplossing vonden ze in het vervoer van de sojabonen over water. Meteen de reden waarom Alpro zijn kaaimuur in Wevelgem grondig renoveerde.



Dertig jaar geleden startte Alpro als een van de eersten in Europa met het fabriceren van voedingsproducten op basis van soja. Vandaag speelt de onderneming opnieuw een pioniersrol: het is het eerste Europese voedingsbedrijf dat toetreedt tot de WWF Climate Savers, een groepering ondernemers die de strijd tegen broeikasgassen aangaan. 'Het engagement van Alpro komt niet zomaar uit de lucht vallen', vertelt Koen Bouckaert, strategy & business development director van Alpro. 'Philippe Vandemoortele, stichter van Alpro, is deze onderneming begonnen vanuit een sociale bewogenheid. Hij wou een oplossing vinden voor de hongersnood in Afrika. Hij beseftte dat een sleutel daarvoor lag in het aanbieden van een alternatief voor dierlijke eiwitten, aangezien veeteelt in Afrika allesbehalve evident is.'

Minder verspilling

Als telg van de familie Vandemoortele, onder meer bekend om hun mayonaise op basis van



Alpro reduceert CO₂ via binnenvaart

Groene sojabon

sojaolie, was Philippe goed vertrouwd met de mogelijkheden van sojabonen. In plaats van olie te winnen uit te planten, besloot hij met de proteïnerijke bonen vervangproducten voor vlees en melk te fabriceren. Producten die ook nog eens veel duurzamer bleken te zijn. Koen Bouckaert: 'Voor 1 liter sojadrink heb je 3 keer minder land en 2,5 keer minder water nodig dan voor koemelk. De CO₂-uitstoot ligt bovendien 5 keer lager. Sojaproducten zijn dus veel ecologischer dan hun dierlijke tegenhangers.'

Alpro besloot in de loop van de jaren die milieuvriendelijke voedingswaren ook zo groen mogelijk te produceren. Koen Bouckaert: 'We zijn in eerste instantie gestart met het verminderen van ons eigen water- en energieverbruik. Een voorbeeld hiervan is dat we onder meer onze kantoren al een tijdje verwarmen met de restwarmte van het water uit de fabriek. Daarnaast maken we gebruik van groene energie en kiezen we waar mogelijk voor ecologische Tetraverpakkingen.'

Grote schepen, kleine voetafdruk

In januari 2011 sloeg Alpro een belangrijke nieuwe weg in op gebied van duurzaam ondernemen. 'Twee à drie jaar geleden stelden we ons de vraag hoe we ook het transport ecologischer konden organiseren. Al snel kwamen we uit bij de scheepvaart, vooral omdat we sinds een paar jaar zelf de sojabonen ontpellen. En voor de aanvoer van de ruwe bonen is niets zo milieuvriendelijk als een schip. Het is zelfs zo dat de soja die we vroeger met vrachtwagens aanvoerden vanuit Zuid-West-Frankrijk, een grotere voetafdruk hadden dan de bonen die we nu uit Canada laten komen via schepen en treinen. Vandaag meert hier elke week minstens één schip aan met 20 containers, waardoor we jaarlijks 1.200 vrachtwagenritten uitsparen.'

Voor de afgewerkte voedingswaren maakt Alpro nog geen gebruik van de binnenvaart. 'Op het vlak van snelheid scoren schepen minder goed dan vrachtwagens. Voor de ruwe sojabonen is dat niet zo'n probleem,



en

maar onze verse yoghurts en desserts bijvoorbeeld moeten binnen de 35 à 40 dagen worden geconsumeerd. Dan speelt de duur van het transport wel een rol. Maar we willen graag bekijken of we in de toekomst geen schepen kunnen inzetten voor de export van langer houdbare producten.'

Redders van het klimaat

Om vlot met schepen te kunnen werken, moest wel eerst de kade van de fabriek aangepakt worden. Koen Bouckaert: 'Onze kaai-muur in Wevelgem lag er nogal verkommerd bij. Via een PPS-project hebben we die volledig hersteld. Een investering van 2 miljoen euro, waarvan 80% gefinancierd is door Waterwegen en Zeekanaal.' De 80 meter lange kaai, gelegen langs de Leie, werd op 6 mei feestelijk ingehuldigd door Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits en minister-president Kris Peeters.

De opening was een extra belangrijk moment voor Alpro: het bedrijf trad die dag ook toe tot

de Climate Savers van WWF, een programma dat de industrie stimuleert om oplossingen te zoeken voor de milieuproblemen. 'Tussen 2008 en 2013 zal Alpro waarschijnlijk met een derde gegroeid zijn. Meer en meer mensen kiezen voor gezonde voeding, en daarin nemen

onze sojaproducten, die geen cholesterol en weinig verzadigde vetzuren bevatten, een belangrijke plaats in. Ondanks die groei willen we in 2013 minder CO₂ uitstoten dan in 2008. Een ambitieus project, dat alleen kan slagen als we verder blijven inzetten op duurzaamheid.' ■

Quick-scan Alpro

Met de merken Alpro®soya en Provamel® is Alpro marktleider op vlak van sojaproducten. De Belgische onderneming, die sinds 2009 deel uitmaakt van het Amerikaanse voedingsbedrijf Dean Foods, produceert drinks, yoghurts, desserts, room, margarine en vleesvervangers.

- Omzet: ±260 miljoen euro.
- Aantal medewerkers: ± 800.
- Hoofdzetel: Gent.
- Productie-eenheden in België (Wevelgem), Groot-Brittannië, Frankrijk en Nederland.
- Invoer van sojabonen uit Frankrijk, Canada, Brazilië en China.
- Ongeveer 60 schepen per jaar die elk 20 containers aanvoeren.

Bedrijfseconomische blik op je schip

‘Cijfers tonen de weg’

Hoe kijken financiële experts naar het rendement van binnenvaartbedrijven? En wat kun je daar als varend ondernemer van opsteken om je bedrijfseconomische prestaties te verbeteren? We vroegen het aan Cedric Liekens en Tom Vermeiren van PwC, die recent een ‘Vergelijkende kostenstudie voor binnenvaart in België en Nederland’ uitvoerden (zie kader).

Cedric Liekens en Tom Vermeiren:
‘Je kunt je resultaat gevoelig verbeteren door in te spelen op tewerkstellings- of andere steunmaatregelen.’

Welke binnenvaartcijfers hebben jullie onderzocht?

Tom Vermeiren: ‘We baseren ons hoofdzakelijk op de bedrijfseconomische realiteit, op basis van de daadwerkelijke in- en uitgaande geldstromen. Die zijn godzijdank veel eenvoudiger dan een echte boekhouding: je kunt ze vergelijken met een huisgezin dat bijhoudt wat er maandelijks binnenkomt en wat waaraan wordt uitgegeven. Bedrijven in alle sectoren gebruiken dat. En ook voor gezinnen die willen sparen, is dit een nuttige oefening. Onze

methodiek wordt voor veel studies toegepast: aan de hand van de kasstromen onderzoeken we bijvoorbeeld ook voor investeerders of het interessanter is om een bedrijf in België of in een ander land te vestigen.’

Was dit soort informatie makkelijk te vinden?

Cedric Liekens: ‘We hebben samengewerkt met verschillende boekhoudkantoren, die elk (anonieme) gegevens over typische profielen van binnenvaartondernemers hebben

doorgegeven. We hebben ook met een tiental schippers aan tafel gezeten en veel cijfers van sectororganisaties kunnen inkijken. Op die manier hebben wij voldoende gegevens verzameld over de economische realiteit in de binnenvaart. Op basis van deze cijfers hebben we dan zowel in België als in Nederland onderzocht wat de belangrijke kostenposten zijn. Tijdens onze gesprekken met varende ondernemers hebben we trouwens gemerkt dat sommigen bijna tot op de euro wisten hoeveel ze waaraan uitgeven.’

Vergelijkende kostenstudie België – Nederland

In opdracht van het Fonds voor de Rijn- en Binnenscheepvaart voerde PwC in 2010 een ‘Vergelijkende kostenstudie voor binnenvaart in België en Nederland’ uit. De conclusies kon je al lezen in het februari-nummer van Binnenvaart: er zijn nauwelijks verschillen op het vlak van loonkost, financiering en steunmaatregelen. Inzake fiscaliteit en afschrijvingen

zijn er wel beperkte voor- en nadelen, maar daarbij verschilt de situatie naargelang van het soort binnenvaartonderneming.

TIP

neem zeker eens een kijkje op www.binnenvaart.be (>steunmaatregelen)



Welke uitgaven mogen niet in je kasstromen ontbreken?

CL: 'We zijn uitgegaan van volgende vaste kosten: verzekeringen; bemanningskosten; onderhouds- en reparatiekosten; administratie- en boekhoudingskosten; en een restgroep met communicatiekosten, kosten voor je exploitatievergunning, keuring, enzovoort. Daarbij komen je variabele kosten, zoals de vaar-, haven, kade-, sluis- en loodsgelden; de commissielonen voor bevrachters; de brandstofkosten en smeeroilën; en een restgroep zoals kosten voor werkkledij, drukwerk en zakenreizen.

Een goede boekhouder is misschien wel je beste investering.

Naast die twee posten heb je nog belastingen en je kapitaalsinvestering. Als je dat allemaal in kaart brengt, krijg je een goed beeld van je uitgaande kasstromen. Wat binnenkomt (de omzet), is meestal veel beter gekend. Dat is de

basis voor onze berekening, maar we hebben uiteraard nog veel meer in rekening gebracht.'

Hoe bepaal je het rendement van een schip?

TV: 'Wij hebben gekeken naar wat je in je onderneming stopt en wat je eruit haalt. Hoe groot is het terugverdieneffect per geïnvesteerde euro op een periode van twintig jaar? Los van de restwaarde van het schip, omdat schepen kopen en verkopen voor ons een ander bedrijfsmodel is. We hebben dat voor drie profielen van binnenvaartondernemingen berekend. Voor een drogeladingschip van minder dan 1000 ton waarop man en vrouw alleen varen en dat fiscaal onder het forfaitaire stelsel valt, kwamen we uit op 4,8 euro. Dit wil zeggen dat elke geïnvesteerde euro er 4,8 oplevert. Voor een drogeladingschip van meer dan 1000 ton, met matroos en ook onder het forfaitaire belastingstelsel, op 1,99 euro. Voor deze profielen zit wel de vergoeding voor de gepresteerde arbeid van de schippers nog vervat in deze rendementsindex. Deze rendementsindex ligt lager voor een

tanker van meer dan 1000 ton waar alle bemanningsleden in loondienst zitten, met name op 1,099 euro.

Welke parameters hebben de grootste impact op je rendement?

CL: 'Zowel de loonkosten, de brandstofkosten, het fiscale regime, de financiering als steunmaatregelen kunnen veel verschil maken. Voor al die factoren bleken er overigens maar minieme verschillen met Nederland (zie kader). Maar wie in België handig gebruikmaakt van het forfaitair belastingstelsel, kan zich daar voordeel mee doen. Helaas speelt het omgekeerde effect ook, bij bedrijven die het minder dan gemiddeld doen. Een goed inzicht in de cijfers is daartoe belangrijk om een doordachte keuze te maken voor de forfait of niet. Daarnaast kun je je resultaat gevoelig verbeteren door in te spelen op tewerkstellings- of andere steunmaatregelen. Het is niet altijd eenvoudig om je weg te vinden in dit kluwen. Maar een boekhouder die thuis is in de sector en je hierover kan adviseren, is misschien wel de beste investering die je als schipper kunt doen.' ■



NAAM	MS DESEADO
EIGENAAR	MAGDA CLAEYS EN IVAN DIELS
VRACHTEN	ZAND
AFMETINGEN	86 × 9,5 × 3,54 METER
CAPACITEIT	1977 TON



1 STERKE PUNTEN?

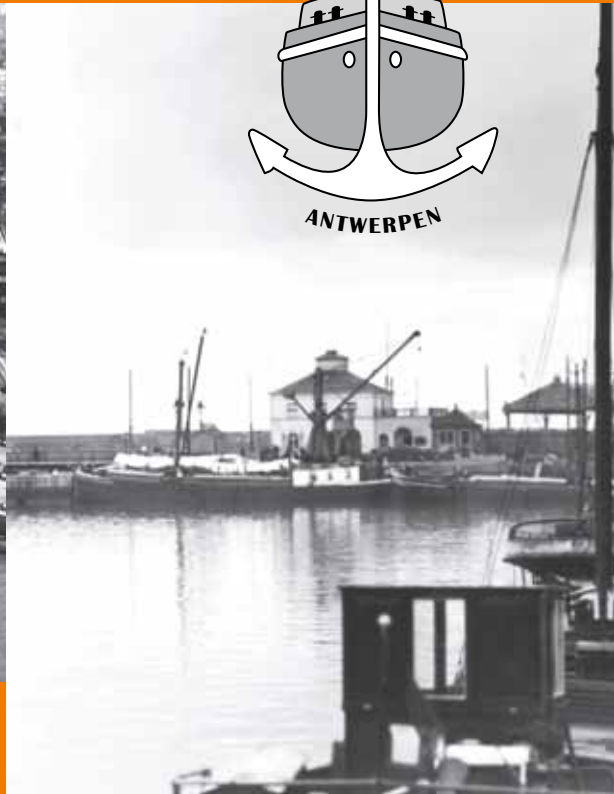
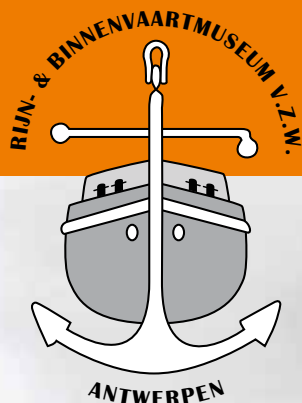
'Ons schip is met zijn 86 meter kort genoeg voor heel wat doorgangen. Zo kunnen we makkelijk door de meeste sluizen in België. Voor Péronnes zijn we dan weer te groot. Doordat we net een meter te lang zijn, hebben eigenlijk bijna hetzelfde vaargebied als schepen van 110 meter. We zijn tevreden met onze capaciteit van 1977 ton. Door onze afmetingen, is het niet nodig om met personeel te werken, mijn man en ik kunnen dus altijd met twee varen.'

2 TOEKOMSTVISIE?

'Iedereen is getroffen door de crisis, maar ondertussen merken we toch een verbetering. We varen nu zand in verhuur, met een contract dat om de drie maanden wordt verlengd. In het najaar wordt het even uitkijken, normaal gezien gaan we dan weer vrij varen. Wat het vooral moeilijk maakt, zijn de lage vrachtprijzen. Doordat er overcapaciteit is, blijven de prijzen nog altijd ondermaats. We zitten ook maar aan zo'n vijf à zes reizen per maand: dat mogen er gerust meer zijn.'

3 PASSIE EN PLEZIER?

'We houden van onze job. Je bent vrij om te doen wat je wilt, je komt overal, en het is afwisselend. Natuurlijk is de zomer het leukst. Dan zijn onze dochters Agneta (11) en Emilia (9) er ook bij, want die zitten normaal op internaat in Brasschaat. Niet dat ze erover klagen, ze doen er leuke activiteiten. Maar het is nog fijner wanneer we hen kunnen gaan halen. Doordat we momenteel veel op Antwerpen varen, is dat twee à drie keer per week. Varen we verder, dan lukt het soms maar eenmaal per week. In de vrije vaart zijn juli en augustus rustige maanden. Dan brengen we veel tijd door met het gezin en genieten we extra van de kinderen aan boord.'



200 JAAR BONAPARTEDOK

Open scheepvaartdagen

09 - 10 - 11 september 2011



© foto's: Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

Waagnatie | Hangar 29 | Antwerpen

Vrijdag 14u. tot 20u.
Zaterdag 14u. tot 21u.
Zondag 14u. tot 20u.





Is dit jouw beeld van de haven?



Verruim je kijk tijdens de Vlaamse Havendag op 25 juni.

Kom op zaterdag 25 juni naar de Vlaamse Havendag en ontdek wat er écht reilt en zeilt in onze vier Vlaamse havens. De havens van Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge heten je welkom! Surf naar vlaamsehavendag.be voor het volledige programma van de Vlaamse Havendag.

Vlaamse
Havendag.be
Zaterdag 25 juni 2011