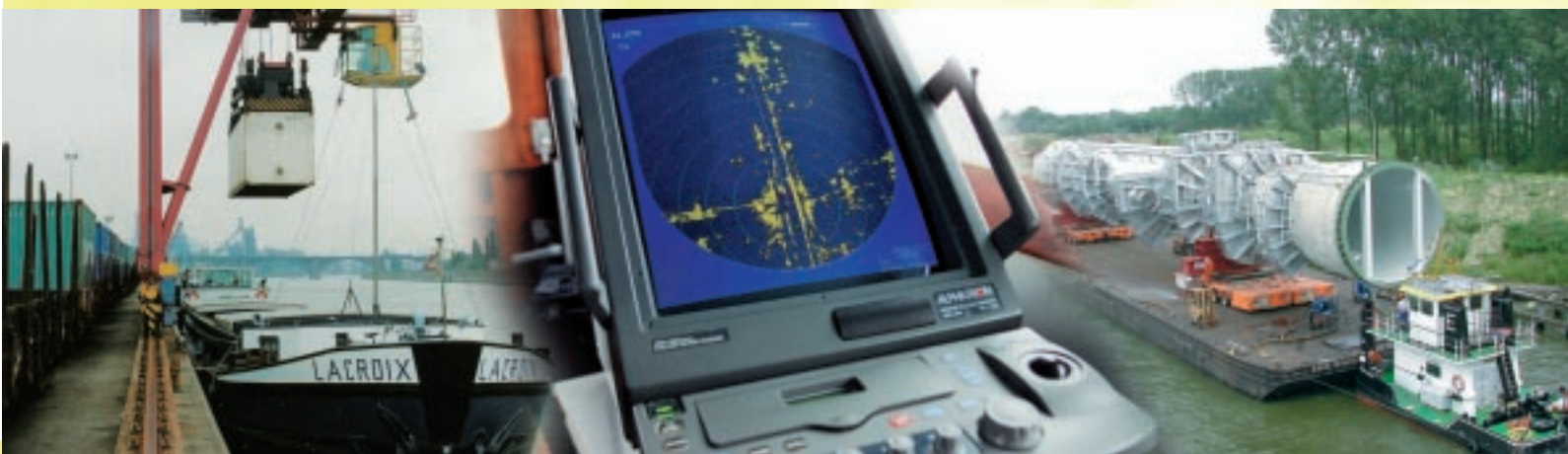


# DE BINNENVAART



E e n v e r v o e r s w i j z e d i e w e r k t

**S**inds geruime tijd onderkent de Europese Unie het grote potentieel van de binnenvaart voor het vervoer van goederen en passagiers. Het vervoer over water is vaak goedkoper, economischer, betrouwbaarder en beter voor het milieu dan de meest populaire vervoerswijze, het wegvervoer. Daarnaast ontwikkelt de moderne binnenvaart zich snel en kan het zijn potentiële klanten een breed scala aan diensten en faciliteiten bieden.

De Europese Commissie streeft ernaar het gebruik van de vaarwegen te stimuleren. Tegelijkertijd wil zij dat de binnenvaart een essentieel onderdeel wordt van het Europese intermodale vervoerssysteem, zoals is uiteengezet in het witboek van de Commissie van 2001, het **Europees vervoersbeleid voor 2010: tijd om te kiezen**. In dit kader hoopt de Commissie de waterwegen te koppelen aan het spoorvervoer en de korte vaart ("short sea"), waardoor er een toegankelijk, economisch, veilig en milieuvriendelijk alternatief ontstaat voor het weinig duurzame wegvervoer met zijn verstopte wegennet.

## Vervoer over water

- Binnenvaart verzorgt 12 % van het vrachtvervoer in de EU-landen met binnenwateren
- De sector blijft groeien (17 % in de laatste tien jaar)
- De sector en het netwerk zullen aanzienlijk groeien met de uitbreiding van de EU.

## De meerwaarde

- Het vervoer over water is betrouwbaar, "just-in-time" en ondervindt geen hinder van opstoppingen.
- Binnenvaart is goedkoop, economisch en milieuvriendelijk.

## Een moderne tak van vervoer

- In de laatste tien jaar is de vloot voortdurend gemoderniseerd.
- De binnenvaart voldoet aan hoge veiligheidsnormen en beschikt over de meest moderne navigatie-uitrusting.

## Doelstellingen van de EU

- Het stimuleren van de integratie van de binnenvaart in het Europese vervoerssysteem.
- Het creëren van een kader dat de binnenvaart in staat stelt zijn potentieel te ontwikkelen.
- Het aanmoedigen van het bedrijfsleven om gebruik te maken van het vervoer over water.



EUROPESE  
COMMISSIE

## De Europese vaarwegen



## DE EUROPESE VAARWEGEN

**E**uropa heeft meer dan 30 000 kilometer kanalen en rivieren welke tezamen honderden belangrijke steden en industriegebieden verbinden en de schepen in staat stellen veilige en betrouwbare vervoersdiensten te leveren van goederen en, in mindere mate, van passagiers. Het kernnet verbindt Nederland, België, Luxemburg, Frankrijk, Duitsland en Oostenrijk via talloze gemakkelijk toegankelijke rivieren en kanalen, waarover lading als zware materialen, industriële bulkgoederen, bouwmaterialen, containers, buitenprofielladingen en afval vervoerd worden. En hoewel grote rivieren als de Rijn en de Donau de belangrijke aders zijn van dit netwerk, bieden tal van zijrivieren en kanalen ook gemakkelijk toegang tot vele steden, dorpen en industriële gebieden. Naast het kernnet bestaan er ook kleinere netwerken in andere lidstaten.

Honderden binnenhavens en overslagpunten die deel uitmaken van het netwerk verschaffen toegang en verbindingen met andere takken van het vervoer. De havens bieden efficiënte en betrouwbare diensten, en alle noodzakelijke logistieke steun die het bedrijfsleven nodig heeft om goederen naar hun eindbestemming te brengen. Hun positie in het hart van de han-

delsroutes door Europa betekent dat zij perfect gesitueerd zijn om intermodale verbindingen te bieden tussen het vervoer over de weg, per spoor en over zee.

Ondanks de beschikbaarheid van dit dichte en flexibele netwerk wordt een heel groot deel van de capaciteit die de waterwegen bieden nog niet benut. De binnenvaart neemt slechts 7 % van het totale binnenlands vrachtvervoer voor zijn rekening – 125 000 miljoen tonkilometers in 2000 –, terwijl over de weg en per spoor respectievelijk 74 % en 14 % wordt vervoerd. Hierbij moet wel rekening gehouden worden met het feit dat slechts de helft van de lidstaten van de EU over vaarwegen beschikt die met die in andere lidstaten in verbinding staan. In sommige regio's en het achterland van de zeehavens, zoals in de Benelux en Noord-Frankrijk, ligt het "modale aandeel" van de binnenvaart veel hoger en kan dit (uitgedrukt in tonkilometer) oplopen tot 43 %.

## Een zeer moderne vervoerstak

Hoewel de investeringen in de infrastructuur voor de binnenwateren in de laatste twintig jaar zijn teruggelopen, hebben scheepvaartondernemingen en de desbetreffende beroepskringen zich ingezet om de vloot die gebruik maakt van het Europese waterwegennet te verbeteren. Als gevolg daarvan is een groot deel van de vloot thans geschikt om vele soorten lading te vervoeren. De vloot is uitgerust met moderne navigatie- en veiligheidssystemen en bemand met hoog opgeleid personeel. Dit is ook te danken aan de liberalisering van de markt en het beleid inzake de vlootcapaciteit, dat de EU gedurende de laatste tien jaar met succes heeft gevoerd om het vervoer over water te stimuleren. De industrie is daarmee het ouderwetse imago van "de kolenaken" kwijtgeraakt. Het gevolg is ook dat er meer vracht in plaats van over de weg over het water wordt vervoerd en dat de binnenvaart als sector is gegroeid. Er zijn nieuwe vrachtmarkten ontstaan, zoals het vervoer van gevaarlijke stoffen, chemische ladingen, gekoelde producten en hoogwaardige consumptiegoederen, terwijl ook het vervoer van passagiers toegenomen is. Een belangrijke recentelijk waargenomen trend is de groei van het containervervoer, met name sinds het jaar 2000. Die sector zal zeer waarschijnlijk verder groeien omdat steeds meer bedrijven zich bewust worden van de waarde van de binnenvaart voor de algehele goederendistributie.



Als onderdeel van de in het witboek voorgestelde strategie streeft de Commissie ernaar de sector verder te ondersteunen bij zijn aanpassing aan de nieuwe markteisen. Zo wil zij een grotere harmonisatie tot stand brengen van de technische normen voor de schepen die in de Gemeenschap worden ingezet.

De Commissie stimuleert ook de ontwikkeling van moderne informatie- en communicatietechnologieën die bijdragen aan een beter beheer van het verkeer en het vervoer op de binnenwateren. In het kader van het EU-onderzoeksproject INDRIS zijn rivierinformatiediensten (RIS) ontwikkeld die het volledige vaarwegennet zullen gaan bestrijken. De informatiedienst verstrekt per telefoon of over het internet actuele informatie over vaargeulen en het verkeer, de te maken reis en de activiteiten in de havens en bij de terminals. Door uitwisseling van deze gestroomlijnde informatie zal de efficiëntie van de binnenvaart verder toenemen.



### Nieuwe ontwerpen brengen meerwaarde

*Scheepvaartondernemingen benutten nieuwe scheepsontwerpen en -technologieën om de reistijden te verbeteren of om minder toegankelijke kanalen en rivieren te kunnen bevaren. In 2002 heeft de Nederlandse onderneming Riverhopper een nieuw ontwerp het licht doen zien van een met pallets beladen schip dat 680 standaardpallets kan vervoeren en rangschikken terwijl het tegelijkertijd klein genoeg is om met een lengte van 63 m en een breedte van 7,2 m zelfs de allerkleinste kanalen in Nederland te bevaren. Het schip is zodanig ontworpen dat het snel kan worden geladen en gelost en, daar het met een moderne motor is uitgerust, is het bovendien zuinig en milieuvriendelijk.*



## Efficiënt, betrouwbaar en veilig

Klanten die voor het goederenvervoer gebruik maken van de binnenvaart krijgen voor hun geld vanwege de lage kosten en de **efficiëntie** van deze vervoerswijze. Berekend over dezelfde afstand zijn de meeste schepen in staat om 127 ton vracht per liter brandstof te vervoeren, vergeleken met 97 ton per liter bij het vervoer per spoor en 50 ton per liter bij het wegvervoer. Dit komt ten dele omdat de binnenschepen de natuurlijke loop van de vaarwegen volgen, die samen met de scheepsmotor voor de nodige voortstuwing zorgt. Daarnaast bestaat er door de omvang de schepen een schaalvoordeel dat het wegvervoer niet kan bieden.

Vervoer over de binnenwateren is ook **betrouwbaarder**, omdat het geen nadeel ondervindt van opstoppingen en soortgelijke problemen als bij het wegvervoer of het spoorvervoer. Op het grootste gedeelte van het net kan er gedurende 24 uur per dag en zeven dagen in de week gevaren worden, zodat er veel flexibiliteit geboden wordt. Scheepvaartondernemingen kunnen schepen laten varen zonder dat zij rekening hoeven te houden met vertragingen, aangezien zij er zeker van zijn dat de goederen hun bestemming op tijd zullen bereiken. Dit is bijzonder nuttig gezien de recente trend in het goederenvervoer waarbij de klanten vragen om een "just-in-time"-dienstverlening.

**Veiligheid** is ook een groot voordeel van de binnenvaart. Schepen dienen te voldoen aan de meest stringente normen en worden regelmatig onderzocht door classificeringsmaatschappijen en scheepvaartinspecteurs.

### *Het vervoer over de weg terugdringen*

*De betrouwbaarheid en de flexibiliteit van het vervoer over water heeft het Nederlandse staalbedrijf Corus Staal ertoe aangezet zijn producten van IJmuiden via de Rijn of het Noordzeekanaal te vervoeren in plaats van over de weg. Als gevolg daarvan wordt bij het vervoer naar het Ruhrgebied en Frankrijk uitsluitend gebruik gemaakt van de binnenwateren en zijn er per jaar 7 000 vrachtwagenbewegingen minder nodig.*

Met het oog op de veiligheid worden schepen voor het vervoer van gevaarlijke goederen of vloeibare chemicaliën speciaal ontworpen en vaak met een dubbele wand gebouwd. Vele van deze schepen zijn uitgerust met afzuiginstallaties, zodat gevaarlijke dampen die uit de lading komen worden afgezogen en opgevangen voordat zij in contact komen met de buitenlucht.

Het aantal ongevallen in de binnenvaart is bijzonder laag. Bij een ongeluk is de schade voor personeel en materiaal meestal zeer beperkt. Daarom biedt de binnenvaart de klant een veiligheidsmarge die door de andere takken van vervoer niet kan worden geëvenaard. Commercieel gezien is dit eveneens gunstig, aangezien een goede reputatie op veiligheidsgebied de algehele betrouwbaarheid van de vervoerstak voor de gebruikers alleen maar groter maakt.

## Duurzaam, schoon en stil

Veel bedrijven in Europa streven er op het ogenblik naar om hun groene imago op te vijzelen. Door het benodigde vervoer over het water plaats te laten vinden kan bij het grote publiek en de klanten een positieve indruk worden gewekt van de manier waarop zij hun activiteiten ontplooiën.

Uit een studie van de Commissie naar de sociaal-economische kosten van de verschillende soorten vervoer – veroorzaakt door ongelukken, luchtvervuiling, klimaatverandering, lawaaioverlast, verkeersopstoppingen, schadelijke gevolgen voor het platteland en de stedelijke omgeving – bleek dat het wegvervoer 91,5 % van die kosten veroorzaakte, het luchtvervoer 6 %, het vervoer per spoor 2 % en de binnenvaart slechts 0,5 %.

Samen met het lage brandstofverbruik maakt dit de binnenvaart tot één van de meest duurzame vormen van vervoer. Met name de emissies zullen nog verder

teruglopen naarmate er nieuwe schepen worden geïntroduceerd waarvan de motoren efficiënter zijn. Als gevolg hiervan zijn de emissies van het vervoer via de binnenwateren de laatste 20 jaar al met een kwart gedaald. De voorspellingen voor de kooldioxide-emissies van de binnenvaart halen de doelstellingen van Kyoto, en kunnen daar zelfs onder blijven. De Commissie zal deze ontwikkelingen stimuleren door emissienormen uit te vaardigen voor binnenvaartschepen.

Wie kiest voor het vervoer over water draagt daarom bij aan een grotere duurzaamheid van het Europese vervoerssysteem.



**Spits:** lengte 38,50 m / breedte 5,05 m / diepgang 2,20 m / laadvermogen 350 ton

14x



**Kempenaar:** lengte 63 m / breedte 6,60 m / diepgang 2,50 m / laadvermogen 550 ton

22x



**Dortmunder:** lengte 67 m / breedte 8,20 m / diepgang 2,50 m / laadvermogen 900 ton

36x



**Ro-Ro schip:** lengte 110 m / breedte 11,40 m / diepgang 2,50 m

72x



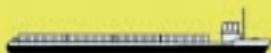
**Tankschip:** lengte 110 m / breedte 11,40 m / diepgang 3,50 m / laadvermogen 3 000 t

120x



**Autoschip:** lengte 110 m / breedte 11,40 m / diepgang 2,20 m / laadvermogen 600 t

600x



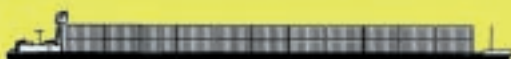
**Neo Kemp:** lengte 63 m / breedte 7 m / diepgang 2,50 m / laadvermogen 32 TEU\*

32x



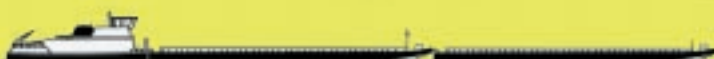
**Containerschip:** lengte 110 m / breedte 11,40 m / diepgang 3 m / laadvermogen 200 TEU\*

200x



**Containerschip Jowi-klasse:** lengte 135 m / breedte 17 m / diepgang 3 m / laadvermogen 470 TEU\*

470x



**Vierbaksduwstel:** lengte 193 m / breedte 22,80 m / diepgang 2,50/3,70 m / laadvermogen 11 000 ton

440x

\* TEU= "Twenty-foot Equivalent Unit" (20-voets container)

Bron: INE

## Intermodaal vervoer – Verbindingen die werken

De binnenvaart heeft het potentieel zich te ontwikkelen tot één van de meest “intermodale” vervoersvormen omdat, afgezien van het rechtstreeks vervoeren van bedrijf tot bedrijf, de goederen in het algemeen een of twee keer moeten worden overgeslagen. De binnenvaart heeft van deze nood een deugd gemaakt en past voortdurend haar logistiek aan. Het succes daarvan kan worden afgemeten aan de groei van het containervervoer in de laatste paar jaren. De binnenvaart die deel uitmaken van het waterwegennet bieden in hun hoedanigheid van “knooppunten” bij het voldoen aan de vraag voor bevoorrading de noodzakelijke logistieke oplossingen. En de desbetreffende industrie is zich welbewust van de groeiende kans om meer gebruikers aan te trekken. De Europese federatie van binnenvaart heeft verklaard dat “... verdere groei in de containersector waarschijnlijk is en binnenvaart hun investeringsinspanningen op dit gebied zullen voortzetten om zodoende hun positie op de vervoersmarkt verder te verbeteren”.

Moderne en efficiënte overslagfaciliteiten moeten de overslag versnellen en daarmee de intermodaliteit bevorderen. De EU ondersteunt het uitgangspunt dat binnenvaart tot werkelijk intermodale overslagpunten moeten uitgroeien en als schakels fungeren met het vervoer per spoor, over de weg en over zee.

Door het standaardiseren van laadeenheden zullen pallets of containers die gebruikt worden in de binnenvaart gemakkelijk kunnen worden overgeslagen en verder kunnen worden vervoerd met vrachtwagens of treinen.

Bij de overslagpunten zal ook een nieuwe functie ontstaan – die van planner voor geïntegreerd vrachtvervoer. Deze persoon zal zich gaan toeleggen op intermodaliteit en het organiseren van de logistieke transportketen.

*In 1992 werd het Pact-programma (Pilot Actions for Combined Transport) gelanceerd waarmee in totaal 53 miljoen euro werd geboden aan bedrijven die bereid waren om het concurrentievermogen te verbeteren van het gecombineerd vervoer per spoor, binnenvaart en de korte vaart. Meer dan 167 projecten werden tussen 1992 en 2000 opgestart, zoals de nieuwe dienst met duwbakken tussen Lille en Rotterdam die ervoor zorgt dat er dagelijks 50 vrachtwagens minder op een bijzonder drukke route rijden.*

*Het Pact-programma is thans afgelopen, maar in 2003 zal de Commissie een soortgelijk programma opstarten waarmee evenwel meer geld gemoeid is. Dit programma, met de naam **Marco Polo**, moet vóór 2010 nog eens 12 miljard tonkilometer aan vracht van het bestaande wegennet halen door opnieuw steun te verlenen voor het opstarten van bedrijven die bereid zijn om het intermodaal vervoer een kans te geven.*

## Uitbreiding

Op het ogenblik bereidt de EU de toetreding voor van verschillende staten in Midden- en Oost-Europa (Bulgarije, Estland, Hongarije, Letland, Litouwen, Polen, Roemenië, Slowakije, Slovenië, de Tsjechische Republiek). Direct na de uitbreiding zullen bedrijven in zowel de nieuwe als de oude lidstaten in een betere positie verkeren om handel met elkaar te drijven. Als gevolg daarvan kunnen verladers en scheepvaartondernemingen een grotere vraag verwachten naar efficiënt en betrouwbaar vervoer.

Zes van deze Midden- en Oost-Europese kandidaatlanden beschikken reeds over een vrij uitgebreid netwerk van binnenwateren. Dit zal verbonden worden met het bestaande kernnet in West-Europa, waardoor dit wordt uitgebreid met een totale lengte van 9 000 km waarop de EU-normen van toepassing zullen zijn.

Bij de uitbreiding zal de Donau de ruggengraat vormen van de verbinding tussen de netten in oost en west. In combinatie met de Rijn zal hierdoor een belangrijke verbinding ontstaan tussen de Zwarte Zee en de Noordzee waardoor grotere transportmogelijkheden kunnen worden geboden aan bedrijven die op zoek zijn naar nieuwe markten in een groter Europa.



## Conclusie

De binnenvaart kan, met de nog beschikbare capaciteit op het waterwegennet en zijn moderne vloot, onmiddellijk worden ingezet en goedkoop, betrouwbaar en duurzaam vervoer bieden aan duizenden bedrijven in geheel Europa. Het vervoer over water staat klaar om een belangrijke rol te spelen bij het overnemen van een deel van het wegvervoer.

Na het opheffen van belangrijke fysieke, technologische en bureaucratische knelpunten zal het vervoer over water zelfs nog efficiënter worden. Aan verladers wordt daarmee een dienstverlening van hoge kwaliteit geboden – zowel qua prijs als betrouwbaarheid – waarmee andere vervoerstakken niet gemakkelijk kunnen concurreren. Het vervoer over water draagt daarnaast bij tot een verbetering van het milieu vanwege het feit dat dit met zo weinig vervuiling en zoveel efficiency gepaard gaat.

De uitbreiding van de EU op korte termijn zal leiden tot een vergroting van het net van vaarwegen waardoor industrieën en verladers meer mogelijkheden krijgen.

Het is nu de taak van de scheepvaartindustrie en de verladers de geboden capaciteit en mogelijkheden te benutten om nieuwe bedrijven voor de binnenvaart te winnen.

## Feiten en cijfers over de binnenvaart in de Europese Unie

- Lengte van het bevaarbare net: 30 000 km
- Omvang van de vloot in de Gemeenschap: ongeveer 11 500 schepen (hoofdzakelijk motorvrachtschepen)
- Totale laadvermogen van de vloot: 11 miljoen ton
- Totale prestaties van de communautaire vloot in het jaar 2000: 125 000 miljoen tonkilometers
- Aandeel van de vervoerstak in het jaar 2000: 7 % (slechts zes lidstaten zijn via het binnenvaartnetwerk onderling verbonden)
- Aantal bedrijven: 7 000 (in het kernnet)
- In de sector vinden rechtstreeks ongeveer 23 000 mensen werk.

Bron: "EU energy and transport in figures".

### Vergemakkelijken van de integratie

De EU steunt het programma voor onderzoek en ontwikkeling ALSO DANUBE dat erop gericht is om het gebruik van de Donau als intermodale transportroute te stimuleren en de integratie van nieuwe lidstaten in de EU te vergemakkelijken. Het programma doet dit door het opzetten van een centraal toegankelijke database die het toezicht op de regionale binnenvaart koppelt aan het logistieke beheer. Hierdoor ontstaat één loket dat realtime-informatie over het vervoer, een betere communicatie en logistieke diensten levert die zijn afgestemd op de te vervoeren vracht. Het programma zal verder streven naar een verbetering van de overslagfaciliteiten in bepaalde havens.



## Communautaire maatregelen op het gebied van het vervoer over de binnenwateren

Het voornaamste wapenfeit in de laatste jaren van de communautaire maatregelen voor de binnenvaart was de volledige liberalisering van de markt (met ingang van 1 januari 2000).

De open toegang tot de markt is nu gegarandeerd, over de prijzen kan vrij worden onderhandeld en de grotere concurrentie stimuleert innovatie.

De overcapaciteit in de sector is aanzienlijk gedaald door een communautair beleid voor het regelen van de capaciteit. De totale omvang van de vloot is met 15 % teruggelopen, terwijl de vloot als zodanig is gemoderniseerd. In het eerste kwartaal van 2003 zal de laatste communautaire maatregel met betrekking tot de capaciteit van de vloot, de zogenaamde "oud-voornieuw-regel", aflopen. Als zich evenwel ernstige verstoringen op de markt voordoen, kunnen opnieuw communautaire maatregelen worden overwogen. Daarnaast zijn communautaire maatregelen genomen om de voorschriften voor de binnenvaart te harmoniseren. Dit is gebeurd voor het vaarbewijs en voor de technische voorschriften voor de schepen. Een verdere actualisering en harmonisering van de regelgeving zijn gepland, met name met het oog op de uitbreiding van de Unie.

Meer informatie over de binnenvaart in de Europese Unie en over de communautaire wetgeving op dit gebied kan worden gevonden op de website: [http://europa.eu.int/comm/transport/iw/nl/site\\_map\\_nl.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/iw/nl/site_map_nl.htm)

### Nuttige contacten en verdere informatie

- **Directoraat-generaal Energie en vervoer** – Observatorium voor de binnenvaart  
[http://europa.eu.int/comm/transport/iw/nl/site\\_map\\_nl.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/iw/nl/site_map_nl.htm)

Voor meer informatie over de binnenvaart en de binnenhavens verwijzen wij naar:

### Bedrijfsorganisaties welke de bedrijfstak vertegenwoordigen:

- **Europese Binnenvaart Unie (EBU/UENF)**  
Postbus 23210,  
NL-3001 KE Rotterdam  
Tel.: (31-10) 411 60 70; fax: (31-10) 412 90 91  
[www.ebu-uenf.org](http://www.ebu-uenf.org)
- **European Schippers Organisatie (ESO/OEB)**  
Bischoffsheimlaan 36,  
B-1000 Brussel  
Tel.: (32-2) 217 22 08; fax: (32-2) 219 54 86

### Andere Europese federaties

- **Inland Navigation Europe (INE)**  
Koning Albert II-laan 20,  
B-1000 Brussel  
Tel.: (32-2) 553 62 70; fax: (32-2) 553 62 72  
[www.inlandnavigation.org](http://www.inlandnavigation.org)
- **Europese Federatie van binnenhavens**  
Redersplein 6,  
B-1000 Brussel  
Tel.: (32-2) 420 70 37; fax: (32-2) 420 03 71  
[www.inlandports.org](http://www.inlandports.org)



Het directoraat-generaal Energie en vervoer van de Europese Commissie ontwikkelt het beleid van de Europese Unie op deze nauw met elkaar verbonden gebieden en voert dit uit. In het in 2001 verschenen witboek, **het Europees vervoersbeleid voor 2010: tijd om te kiezen** worden 60 praktische maatregelen uiteengezet die bedoeld zijn om tegen 2010 een aantal belangrijke verbeteringen tot stand te brengen in de kwaliteit en de efficiency van het vervoer in Europa en om een nieuw evenwicht te vinden tussen de verschillende takken van vervoer. De verbetering van de levensvatbaarheid van de binnenvaart vormt een essentieel onderdeel van dit beleid.

Gepubliceerd door: Europese Commissie, DG Energie en vervoer, B-1049 Brussel  
[http://europa.eu.int/comm/dgs/energy\\_transport/index\\_nl.html](http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/index_nl.html)

Luxemburg: Bureau voor officiële publicaties der Europese Gemeenschappen, 2003

© Europese Gemeenschappen, 2003

Reproductie is toegestaan mits de bron wordt vermeld.

Foto's met toestemming van: INE, kaart op pagina 2 gebaseerd op de kaart van Europese vaarwegen opgesteld door via donau

Tekst voltooid op 16 december 2002

ISBN 92-894-4346-4

Printed in Belgium