

EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 29 juni 1999
COM(1999) 317 def.

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE
RAAD, HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN DE
REGIO'S**

De ontwikkeling van de korte vaart in Europa:

Een dynamisch alternatief in een duurzame vervoersketen

Tweede twejaarlijks voortgangsrapport

(Ingediend door de Commissie)

INHOUD

KORTE SAMENVATTING	iii
1. VOORGESCHIEDENIS	1
2. INLEIDING	1
3. VOORLOPIGE DEFINITIE VAN DE KORTE VAART	2
4. REGELGEVINGSKADER	3
4.1. Vrijheid van dienstverlening in het zeevervoer	3
4.2. Communautair douanedoorvoer	3
5. OVERZICHT VAN DE TOT NU TOE GEBOEKTE RESULTATEN	4
6. ONTWIKKELING VAN DE KORTE VAART - STATISTISCH OVERZICHT	4
6.1. De korte vaart heeft zich gestaag uitgebreid	4
6.2. Snelle groei van het containervervoer	6
6.3. Gemiddelde afstand die bij vervoer over zee van een ton goederen wordt afgelegd	7
6.4. Verdere maatregelen	7
7. DE KORTE VAART DRAAGT BIJ TOT DUURZAME EN VEILIGE MOBILITEIT	8
7.1. Voordelen en tekortkomingen vanuit milieuoogpunt	8
7.1.1. Kooldioxide-(CO ₂), Koolmonoxide-(CO), Waterkoolstof-(HC) en deeltjesemissies	8
7.1.2. Stikstofoxiden (NO _x) en zwaveldioxide (SO ₂)	8
7.1.3. Aanbevolen maatregelen	9
7.2. Voordelen vanuit veiligheidsoogpunt	9
7.2.1. Verdere maatregelen	10
8. BETERE INTEGRATIE VAN DE KORTE VAART IN DE INTERMODALE VERVOERSKETENS	10
8.1. De korte vaart moet een onderdeel worden van het intermodaal denken	10
8.2. Aanbevolen maatregelen	11
9. OVERWINNING VAN BEPAALDE MOEILIKHEDEN BIJ DE ONTWIKKELING VAN DE KORTE VAART	12
9.1. Is het imago van de korte vaart reëel?	12
9.1.1. Aanbevolen maatregelen	13
9.2. Documenten en administratieve procedures - een studie	13
9.2.1. Conclusies van de studie	13
9.2.2. Beoordeling van de conclusies van de studie	14
9.2.3. Aanbevolen maatregelen	15
9.3. Infrastructuur en efficiëntie van havens	15
9.3.1. Aanbevolen maatregelen	16
10. DE KORTE VAART MOET OP ALLE NIVEAUS WORDEN BEVORDERD	17
10.1. Werkzaamheden op nationaal en regionaal niveau	17
10.1.1. Rondetafelconferenties en nationale knooppunten voor de korte vaart	17
10.1.1.1. Aanbevolen maatregelen	17

10.1.2. Regionale samenwerking.....	18
10.2. Door de Gemeenschap gesteunde projecten.....	18
10.2.1. Onderzoek en technologische ontwikkeling (vierde kaderprogramma).....	18
10.2.2. Korte vaartprojecten in het kader van PACT.....	19
10.2.3. Havenprojecten in het kader van de Trans-Europese Vervoersnetwerken.....	19
10.2.4. Medefinanciering van haalbaarheidsstudies.....	20
10.2.5. MEDA.....	20
10.2.6. Europees regionaal ontwikkelingsfonds en INTERREG II C.....	20

LIJST VAN BIJLAGEN

Bijlage I:	Overzicht van de aanbevolen maatregelen
Bijlage II:	Milieu-indicatoren
Bijlage III	
Deel 1:	De korte vaart als onderdeel van het specifieke onderzoekprogramma voor vervoer van het vierde kaderprogramma voor onderzoek en ontwikkeling
Deel 2:	De korte vaart in andere onderzoekprogramma's van de Commissie in het kader van het vierde kaderprogramma voor onderzoek en ontwikkeling
Bijlage IV:	Projecten op het gebied van de korte vaart waaraan steun is verleend in het kader van de modelacties inzake gecombineerd vervoer (PACT) (1995-1998)
Bijlage V:	Door DG VII medegefinancierde haalbaarheidsstudies over de korte vaart

* * * * *

KORTE SAMENVATTING

In 1995 heeft de Commissie een mededeling ingediend over de korte vaart, en in 1997 een voortgangsrapport. Zij dient nu nogmaals een mededeling in, die tevens een voortgangsrapport omvat, en geeft hiermee gevolg aan het verzoek van de Raad om tweejaarlijkse voortgangsrapporten. In de mededeling worden de mogelijkheden bekeken van de korte vaart in het kader van duurzame en veilige mobiliteit, de integratie van de korte vaart in de Europese logistieke vervoersketens, haar imago, en de bestaande belemmeringen die de ontwikkeling van korte vaart in de weg staan. Zij geeft tevens aanbevelingen voor verdere maatregelen.

De drie belangrijkste redenen om de korte vaart in de Gemeenschap te bevorderen zijn:

- (i) de algemene duurzaamheid van vervoer moet worden bevorderd. De korte vaart dient in dit verband te worden bestempeld als een milieuvriendelijk en veilig alternatief voor het wegvervoer met zijn verkeersopstoppingen;
- (ii) de samenhang van de Gemeenschap dient te worden versterkt, de verbindingen tussen de lidstaten en de regio's van Europa moeten worden verbeterd, en de ontwikkeling van de perifere gebieden moet nieuwe stimulansen krijgen;
- (iii) de efficiëntcy van het vervoer moet worden verhoogd om te kunnen voldoen aan de huidige en toekomstige eisen van de economische groei. Daarom moet de korte vaart een integrerend deel worden van de logistieke vervoersketen, en een echte deur tot deur-dienst.

Men mag niet vergeten dat de bevordering van de korte vaart een werk van lange adem zal zijn en dat een passende beoordeling op Europese schaal van het effect van de huidige activiteiten pas mogelijk is na een lange periode. De Commissie zal de ontwikkelingen blijven volgen, de korte vaart blijven bevorderen en zij is van plan om in 2001 opnieuw een voortgangsrapport in te dienen.

Gestage groei van de korte vaart

Hoewel voldoende betrouwbare en gedetailleerde statistische gegevens over de korte vaart voor heel Europa momenteel ontbreken, blijkt uit de beschikbare gegevens dat de korte vaart tussen 1990 en 1997 aanzienlijk is gegroeid (23% in ton-kilometer). Het wegvervoer is in diezelfde periode echter nog meer toegenomen (26% in ton-kilometer).

Het containervervoer in de korte vaart is bijzonder fors toegenomen. Hoewel deze groei voornamelijk te danken zal zijn aan het korte feederverkeer zijn de vooruitzichten voor vervoer van nieuwe en bestaande lading over zee veelbelovend. Er zullen echter vergelijkbare herkomst/bestemming-statistieken en intermodale gegevens nodig zijn voor een grondiger analyse van de trends.

De korte vaart draagt bij tot een duurzame en veilige mobiliteit

De korte vaart mag worden beschouwd als een zeer milieuvriendelijke vervoerswijze, vooral vanwege haar relatief lage externe kosten en hoog energie-rendement. Een ruimer gebruik van de korte vaart zou de Gemeenschap kunnen helpen de CO₂-doelstelling van het Kyoto-Protocol te halen.

Toch kunnen de milieuprestaties van de korte vaart nog verder worden verbeterd. De stikstofoxide (NO_x)-emissies (per ton-kilometer) liggen momenteel lager dan die van de andere vervoerswijzen maar het kan nog beter. De zwaveldioxide (SO₂)-emissies van de scheepvaart zijn echter te hoog en moeten dringend omlaag. Ecologisch verantwoorde vervoersoplossingen zouden de duurzaamheid van de korte vaart nog meer ten goede komen, en ook tot een ruimer gebruik van deze vervoerswijze kunnen leiden, aangezien de klanten steeds milieubewuster worden.

Nog afgezien van haar milieuvoordelen is de scheepvaart in vergelijking met andere vervoerswijzen een veilige manier van vervoer. Om te kunnen aantonen dat de korte vaart veiliger is, zijn er echter specifieke statistieken nodig over slachtoffers en ongevallen op zee in Europese wateren en over de oorzaken daarvan. De Unie zou deze statistische gegevens ook goed kunnen gebruiken voor een betrouwbaarder analyse van de effecten van haar veiligheidswetgeving en om na te gaan of er nieuwe maatregelen nodig zijn.

De korte vaart moet intermodaal deur-tot-deur-vervoer worden

De korte vaart dient volledig te worden geïntegreerd in deur-tot-deur-vervoer. De verdere ontwikkeling van intermodaliteit van vrachtvervoer zal de korte vaart ten goede komen. Integratie van dit soort vervoer is alleen mogelijk wanneer de afzonderlijke vervoerswijzen zich constant verder ontwikkelen om aan de vervoersbehoeften van de klant te voldoen. De korte vaart moet deel gaan uitmaken van een allesomvattende intermodale benaderingen, aan netwerkvorming doen om grote ladingvolumes aan te trekken en actief streven naar samenwerking met andere vervoerswijzen en andere partijen in de aanvoerketen. De bedrijfstakken moeten, zonder de randvoorwaarden te hoeven scheppen, wel zelf stappen in die richting ondernemen.

Uit het grote verschil tussen de gemiddelde afstanden per ton bij vervoer per korte vaart (1.385 km) en over de weg (100 km) kan worden opgemaakt dat de markten voor korte vaart en voor het wegvervoer gedeeltelijk gescheiden zijn. Ongeveer 90% van de tonnage wordt over korte afstand vervoerd, vooral in het geval van binnenlands vervoer. Toch kan de korte vaart nog steeds concurrerend zijn op een aanzienlijk deel van de markt. Dit marktsegment zal proportioneel groeien, indien bij vervoer over kortere afstand de verladers er door middel van logistieke oplossingen toe gebracht kunnen worden voor de korte vaart te kiezen.

Het uit de weg ruimen van bepaalde hinderpalen die de ontwikkeling van de korte vaart in de weg staan

Verbetering van het imago van de korte vaart

De korte vaart wordt nu gezien als een ietwat ouderwetse langzame en complexe wijze van vervoer, en dit beeld moet worden herschapen tot dat van een modern dynamisch onderdeel van de logistieke keten van deur-tot-deur-vervoer. Wat de scheepvaart te bieden moet hebben - en dat beeld moet worden geschapen - is snelheid, betrouwbaarheid, flexibiliteit, regelmaat, frequentie en veiligheid van de lading in de hoogste mate. De lidstaten, de maritieme industrieën en de Commissie kunnen ertoe bijdragen de korte vaart meer onder de aandacht te brengen door onder meer dit onderwerp op de politieke agenda te houden en door actief informatie over de mogelijkheden van de korte vaart te verschaffen en te verspreiden.

Vormen documenten en administratieve procedures een belemmering

Er is enige bezorgdheid ontstaan over de documenten en administratieve procedures in de korte vaart, en velen beschouwden die als een belemmering voor verdere ontwikkeling van de sector. Om dit te onderzoeken is op initiatief van de Commissie is een studie verricht, waarbij de procedures van de korte vaart en die van het wegvervoer met elkaar zijn vergeleken.

In deze studie zijn de documentenstromen en de procedures op verschillende handelsroutes in Europa in kaart gebracht. Het blijkt dat er in het wegvervoer altijd minder documenten nodig waren dan in de korte vaart. In de studie wordt erkend dat er aan de twee vervoerswijzen niet dezelfde eisen kunnen worden gesteld, en dat bepaalde documenten in de korte vaart zowel een administratieve als een commerciële functie hebben. Toch zou verdere standaardisering van de documenten en de procedures mogelijk moeten zijn, aldus de studie.

Uit het in de studie aanwezige bewijsmateriaal blijkt niet dat documenten en administratieve procedures van invloed zijn op de modaliteitskeuze of veelvoudig oponthoud veroorzaken. De korte vaart is administratief gezien een complexe vervoerswijze, maar de vereiste documenten en procedures zijn routineformaliteiten waaraan weinig kosten verbonden zijn en die gewoonlijk worden afgehandeld door een tussenpersoon - vaak de cargadoor- om een ononderbroken exploitatie van het schip te verzekeren.

Ofschoon de documenten en procedures op zichzelf geen groot obstakel lijken te vormen, is er zeker ruimte voor verbetering. Volgens de studies verschillen de voorschriften en procedures in de EU nogal van elkaar. De afzonderlijke lidstaten kunnen rechtstreeks en op vrijwillige basis stappen ondernemen om de procedures eenvormiger te maken en daardoor de korte vaart bevorderen. Op basis van de conclusies van de studie adviseert de Commissie in het bijzonder een meer algemene aanvaarding van bepaalde IMO FAL-formulieren, de taken te delegeren aan slechts één instantie of aan een derde partij, toestemming te geven om met lossen van het schip te beginnen voordat de meldingsprocedures zijn afgerond, meer gebruik te maken van Electronic Data Interchange (EDI), en de meldingsprocedure te versoepelen voor het transitovervoer op een rivier. Ook het bedrijfsleven moet zoeken naar manieren om de formaliteiten voor de vervoerders te vereenvoudigen.

Oplossing van problemen in havens

De laad- en lostijden, de beperkingen van de infrastructuur en onduidelijke heffingen in sommige havens vormen voor de korte vaart een probleem, waaraan iets moet worden gedaan. De havens moeten op commerciële basis opereren in een geliberaliseerde omgeving en ernaar streven aan alle gebruikers de vereiste diensten bieden. Zij moeten binnen het kader van hun algemeen commercieel beleid zoeken naar manieren om de korte vaart te bevorderen. Zo zouden zij de mogelijkheid kunnen onderzoeken om speciale korte vaart-terminals in te richten in grotere havens en andere gespecialiseerde diensten aan de korte vaart te bieden. Het in sommige havens verplichte gebruik van aparte loodsen zou ook nog eens bekeken kunnen worden met name in de gevallen waarin de kapitein bevoegd is om zijn schip zelf binnen te brengen. Bovendien zouden de havens de verwerving van kennis uit de beste praktijken moeten gaan organiseren.

Het Groenboek van de Commissie inzake havens moet bijdragen tot de efficiency van de havens. Doelstelling is in havens een vrije en eerlijke concurrentie onder gelijke voorwaarden te verzekeren, bijvoorbeeld door de invoering van het beginsel van de gebruiker betaalt.

Daarnaast moeten de havens intermodale knooppunten worden, zoals de Commissie gesuggereerd heeft in haar voorstel tot wijziging van de richtsnoeren inzake de Trans-Europese netwerken.

De korte vaart moet op alle niveaus worden bevorderd

Werkzaamheden op nationaal en regionaal niveau

In de meeste lidstaten zijn er rondetafelconferenties voor de korte vaart of soortgelijke overlegstructuren. Zij vormen fora waarbinnen gezocht kan worden naar praktische oplossingen voor problemen die de korte vaart en de werking van de havens nadelig beïnvloeden. Zij moeten worden opgericht in alle lidstaten met maritieme activiteiten en er moet een kader worden geschapen of in stand gehouden waarbinnen zij geregeld bijeenkomen. De Commissie ondersteunt de inspanningen van de maritieme sector, met name in het kader van het korte vaart-panel van het Forum voor de maritieme industrie, om deze rondetafelconferenties verder uit te bouwen.

Alle maritieme lidstaten hebben in hun administraties contactpersonen benoemd die de contacten met de rondetafelconferenties moeten onderhouden. Deze contactpersonen zullen ook een informatienetwerk op communautair niveau vormen.

De Commissie geeft steun aan regionale samenwerking op gebieden die verband houden met de korte vaart. Zo is onlangs een raadgevend forum voor het Euro-Mediterraans vervoer opgericht voor uitwisseling van informatie en overleg over vervoerskwesties in het Middellandse Zeegebied. Er zijn contactgroepen, waarin alle landen aan de Oostzee zijn vertegenwoordigd, waar wordt gesproken over de ontwikkeling van havens en vervoer over water. Kwesties op het gebied van havens en douane zijn besproken in het kader van het pan-Europese vervoersgebied van de Zwarte Zee.

Door de Gemeenschap gesteunde projecten

De Commissie heeft steun verleend aan een aanzienlijk aantal projecten met betrekking tot de korte vaart en havens in het kader van het vierde kaderprogramma voor onderzoek en ontwikkeling. Van deze projecten is vooral de gecoördineerde actie op het gebied van de korte vaart belangrijk, omdat zij coördinatie van de werkzaamheden beoogt en de resultaten van de afzonderlijke projecten voor alle belanghebbende partijen beschikbaar wil maken.

De korte vaartprojecten hebben steun ontvangen in het kader van de modelprojecten ten behoeve van het gecombineerd vervoer (PACT) van de Gemeenschap, en projecten in verband met havens zijn uitgevoerd met behulp van Trans-Europese netwerkfinanciering. De Commissie heeft ook haalbaarheidsstudies gefinancierd ten laste van de algemene begroting voor vervoer. Krachtens MEDA, het financieringsinstrument voor het Middellandse Zeegebied, is een serie regionale maritieme projecten in aanmerking gekomen voor financiering. Specifieke korte vaartprojecten kunnen ook worden gefinancierd door het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO).

Door de Commissie aanbevolen maatregelen

In deze mededeling wordt een aantal aanbevelingen gedaan voor door de lidstaten, de betrokken industrieën en de Commissie te nemen maatregelen. Bijlage I bevat een overzicht van deze aanbevelingen.

* * * * *

1. VOORGESCHIEDENIS

In 1995 heeft de Commissie een mededeling inzake de ontwikkeling van de kustvaart in Europa¹ ingediend. In deze mededeling werd onderzocht welke bijdrage de korte vaart zou kunnen leveren tot de verwezenlijking van duurzame mobiliteit zoals omschreven in het Witboek van de Commissie inzake de toekomstige ontwikkeling van het Gemeenschappelijk vervoerbeleid² van 1992.

De mededeling werd positief ontvangen door het Europees Parlement³, de Raad⁴, het Economisch en Sociaal Comité⁵ en het Comité van de Regio's⁶, alsmede door de maritieme industrie.

De Commissie heeft ingevolge de resolutie van de Raad van 11 maart 1996 in 1997 een voortgangsrapport⁷ opgesteld. De Raad reageerde op dit voortgangsrapport in de conclusies van de Raad van 18 juni 1997 inzake de korte vaart. In die conclusies verzocht de Raad de Commissie om "om de twee jaar voortgangsrapporten in te dienen, die een evaluatie dienden te bevatten van de resultaten van de ter bevordering van de korte vaart genomen maatregelen". In deze mededeling is een tweede tweejaarlijks voortgangsrapport verwerkt. Zij is echter ook gericht tot de andere instellingen en behandelt enkele bredere onderwerpen.

2. INLEIDING

Sinds 1970 is het Europese vrachtvervoer met meer dan 70% toegenomen, en het passagiersvervoer met ongeveer 110%. Verwacht wordt dat beide sectoren zullen blijven groeien met ongeveer 2% per jaar. In 1996 werd in de EU ongeveer 12 miljard ton goederen - goed voor ongeveer 2.600 miljard ton-kilometer - vervoerd. 90% van het vervoer van deze tonnage en 50% van de ton-kilometers vonden plaats binnen één enkele lidstaat⁸.

In deze mededeling wordt ingegaan op de mogelijkheden van de korte vaart in het kader van de duurzame en veilige mobiliteit alsmede op het image van de korte vaart en haar integratie in de

¹ Mededeling van de Commissie inzake de ontwikkeling van de korte vaart in Europa - Vooruitzichten en uitdagingen, COM(95)317 def. van 5.7.1995.

² Mededeling van de Commissie inzake de toekomstige ontwikkeling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid - een brede aanpak voor de totstandbrenging van een communautair kader voor duurzame mobiliteit, COM(92)494 def. van 2.12.1992.

³ Resolutie A4-0167/96 van 18.6.1996, PB C 198 van 8.7.1996, blz. 44.

⁴ Resolutie van de Raad van 11.3.1996, inzake de korte vaart, PB C 99 van 2.4.1996, blz. 1.

⁵ Advies van 31.1.1996, PB C van 1.4.1996, blz. 15.

⁶ Advies van 18.1.1996, PB C 129 van 2.5.1996, blz. 28.

⁷ Werkdocument van de Commissie: voortgangsrapport van de diensten van de Commissie ingevolge de Resolutie van de Raad inzake de korte vaart van 11.3.1996, SEC(97)877 van 6.5.1997.

⁸ Europese vervoer in cijfers van februari 1999 (bijgewerkt) DG VII E-1(RD).

Europese logistieke en vervoersketens, alsook op de belemmeringen die de ontwikkeling van de korte vaart in de weg staan. De mededeling geeft ook aanbevelingen voor toekomstige maatregelen voor de ontwikkeling van de korte vaart

Uitgaande van het fundamenteel beginsel van vrijheid van keuze van transportmiddel door de gebruiker moet bij het bevorderen van de korte vaart vooral de nadruk worden gelegd op het bieden van een duurzaam en veilig alternatief voor die producten en laadeenheden die door verschillende vervoerswijzen kunnen worden vervoerd. Dit is vooral belangrijk in het perspectief van vermindering van de druk op en de opstoppingen in het Europese vervoerstelsel, met name van het wegvervoer.

De scheepvaart is als vervoerswijze in Europa ook belangrijk, omdat zij de landen en regio's met elkaar verbindt, en hun samenhang versterkt. Zij kan er ook toe bijdragen dat de havens in perifere regio's nieuwe stimulansen krijgen, en dat de modernisering ervan wordt bevorderd.

Een ander punt van overweging is dat hoogwaardige dienstverlening, snelheid en efficiency bij het vervoer van goederen en mensen de concurrentiepositie van bedrijven in de EU in hoge mate kunnen verbeteren, zodat zij op de Europese en de wereldmarkten tegen hun concurrenten zijn opgewassen. Verder creëert de scheepvaart werkgelegenheid.

Deze mededeling gaat voornamelijk over goederenvervoer, hoewel ook passagiersvervoer zeer belangrijk is in de korte vaart. Op dit onderwerp zal in toekomstige mededelingen uitvoeriger worden ingegaan.

Bij de opstelling van deze mededeling heeft de Commissie de bijdragen gevraagd van de personen die op de nationale ministeries van de lidstaten verantwoordelijk zijn voor de korte vaart. Een aantal van de in die bijdragen gemaakte opmerkingen zijn in de tekst opgenomen.

3. VOORLOPIGE DEFINITIE VAN DE KORTE VAART

In de mededeling van 1995⁹ heeft de Commissie een werkdefinitie van korte vaart voorgesteld. De Commissie vond echter een nauwkeuriger meer op Europa toegespitste definitie op zijn plaats. Daarom is in deze mededeling de volgende definitie van toepassing:

"Korte vaart" is de verplaatsing over zee van lading en passagiers tussen in het geografische Europa gelegen havens of tussen die havens en havens in niet-Europese landen, waarvan de kustlijn langs de Europa begrenzende binnenzeeën loopt.

De korte vaart omvat binnenlands en internationaal maritiem vervoer, met inbegrip van de voor- en natransportdiensten,¹⁰ langs de kust en van en naar eilanden, rivieren en meren. Onder korte vaart valt ook het zeevervoer tussen de lidstaten van de Unie en Noorwegen en IJsland en andere aan de Oostzee, de Zwarte Zee en de Middellandse Zee grenzende staten.

⁹ Volgens die Mededeling werd onder korte vaart verstaan: vervoer overzee waarbij geen sprake was van het oversteken van oceanen.

¹⁰ Voor- en na transport is korte vaart van en naar havens, waarbij de vracht (meestal containers) wordt samengebracht of gedistribueerd naar of vanuit schepen voor de grote vaart in een van deze havens (centrale overslaghaven of hub-port).

4. REGELGEVINGSKADER

4.1. Vrijheid van dienstverlening in het zeevervoer

De vrijheid van internationaal zeevervoer in de Gemeenschap is vastgelegd in artikel 1 van Verordening (EEG) 4055/86¹¹ van de Raad.

Het beginsel van vrije cabotage in het zeevervoer is sinds 1 januari 1993 in de Gemeenschap van kracht. Verordening (EEG) nr. 3577/92¹² van de Raad heft de juridische belemmeringen op die de concurrentie op het gebied van het zeevervoer binnen de EER-staten tot nu toe in de weg hebben gestaan. De in de verordening voorziene tijdelijke afwijkingen zijn vervallen, met uitzondering van een tot 1 januari 2004 aan Griekenland toegestane tijdelijke afwijking voor bepaalde diensten op eilanden.

4.2. Communautair douanedorvoer

De douaneregeling van de Gemeenschap voor over zee vervoerde goederen is op 1 juli 1998¹³ gewijzigd.

Als basisbeginsel van deze nieuwe regeling geldt dat goederen die over zee worden vervoerd geacht worden niet-communautaire goederen te zijn, zodat zij aan douanecontrole moeten worden onderworpen. Indien zij de status van communautaire goederen hebben, moet dit bij de douane worden aangetoond (gewoonlijk met een formulier T2L of een aangetekend manifest). Daarna is voor deze goederen vrij verkeer volgens de regels van de interne markt toegestaan.

Schepen die uitsluitend havens in de Gemeenschap aandoen kunnen door de douane de status van "geregelde lijndienst" toegekend krijgen. In dat geval worden de zich aan boord bevindende goederen als communautaire goederen beschouwd en is na het lossen ervan vrij verkeer toegestaan, als ging het om het overschrijden van een landsgrens binnen de EG. Voor door zo'n lijndienst vervoerde niet-communautaire goederen gelden de regels van de communautaire doorvoerregeling, d.w.z. er moet een T1-aangifte zijn gedaan en een waarborg voor de betaling van de douanerechten en andere heffingen (tenzij een vereenvoudigde procedure wordt gevolgd). Deze procedure is vooral gebruikelijk bij geregelde veer- en lijndiensten over korte afstand in de Gemeenschap.

¹¹ Verordening (EEG) nr. 4055/86 van de Raad 22.12.1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten diensten op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en tegen de landen, PB L 378 van 31.12.1986, blz.1 als gecorrigeerd in PB L 030 van 31.1.1987, blz. 87, PB L 093 van 7.4.1987, blz.17 en PB L 117 van 5.5.1988, blz.33.

¹² Verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad van 7.12.1992 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de lidstaten (cabotage in het zeevervoer), PB L 364 van 12.12.1992, blz. 7, als gecorrigeerd in PB L 072 van 25.3.1993, blz. 36 en PB L 187 van 1.7.1998, blz. 56. Het toepassingsgebied van de verordening is uitgebreid tot de EER-staten, Noorwegen en IJsland bij Besluit van het Gemengd Comité van de EER nr. 70/97 van 4.10.1997, PB L 30 van 5.2.1998, blz.42.

¹³ Verordening (EEG) nr. 75/98 van de Commissie van 12.1.1998 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 2454/93 houdende vaststelling van enkele bepalingen ter uitvoering van Verordening (EEG) nr. 2913/92 van de Raad tot vaststelling van het communautaire douanewetboek, PB L 7 van 13.1.1998, blz. 3 als gecorrigeerd in PB L 087 van 21.3.1998, blz. 32.

5. OVERZICHT VAN DE TOT NU TOE GEBOEKTE RESULTATEN

In haar voortgangsrapport over de korte vaart van 1997¹⁴ laat de Commissie een aantal reeds genomen of geplande maatregelen de revue passeren. In deze mededeling is geen afzonderlijk voortgangsrapport opgenomen; er wordt in de afzonderlijke hoofdstukken een overzicht gegeven van de voortgang met betrekking tot de bedoelde en andere maatregelen.

Aan de hand van de het afgelopen jaar opgestelde statistieken kunnen wij nu bepaalde vergelijkbare trends in de korte vaart en andere vervoerswijzen (zie hoofdstuk 6) laten zien. Zoals beloofd in 1997 heeft de Commissie ook de documentatie en administratieve procedures van de korte vaart (zie punt 9.2) bestudeerd. Overeenkomstig de door de Commissie in 1997 gedane aanbevelingen zijn meer rondetafelconferenties over de korte vaart en soortgelijke overlegstructuren opgezet in de lidstaten, en de betreffende nationale overheidsdiensten hebben nu contactpersonen voor de korte vaart (zie punt 10.1). Voorts zijn op het gebied van de korte vaart een aantal projecten en studies uitgevoerd in het kader van verschillende communautaire instrumenten en de resultaten van enkele in het voortgangsrapport van 1997 gepresenteerde projecten zijn nu beschikbaar (zie punt 10.2 en bijlagen III - V).

De bevordering van de korte vaart is een werk van lange adem, en het effect van de werkzaamheden op Europees niveau kan pas over een aanzienlijk groter aantal jaren goed worden beoordeeld. De Commissie zal de ontwikkelingen blijven volgen, en is van plan in 2001 met het volgende voortgangsrapport over de korte vaart te komen.

6. ONTWIKKELING VAN DE KORTE VAART - STATISTISCH OVERZICHT

De bestaande op afzonderlijke lidstaten of de gehele Gemeenschap betrekking hebbende statistische gegevens vormden tot nu toe geen voldoende betrouwbare grondslag voor een passende raming van de prestaties van de korte vaart qua volume of ton-kilometers dan wel voor een desbetreffende vergelijking van de korte vaart met andere vervoerswijzen. In verband hiermee is op verzoek van de Commissie een studie inzake bepaalde vrachtstromen in de Unie¹⁵ verricht, die vergelijkbare gegevens moest verschaffen.

Ter verkrijging van meer uitgebreide statistische gegevens heeft de Raad in 1995 een richtlijn aangenomen betreffende statistiek¹⁶. Deze richtlijn zal volledig van kracht worden, zodra alle aan de andere lidstaten toegestane afwijkingen in 2000 zijn vervallen.

6.1. De korte vaart heeft zich gestaag uitgebreid

Uit de beschikbare informatie¹⁷ kan worden afgeleid dat de korte vaart in de periode 1990-1997 aanzienlijk is toegenomen (17% in tonnen en 23% in ton-kilometers¹⁸),

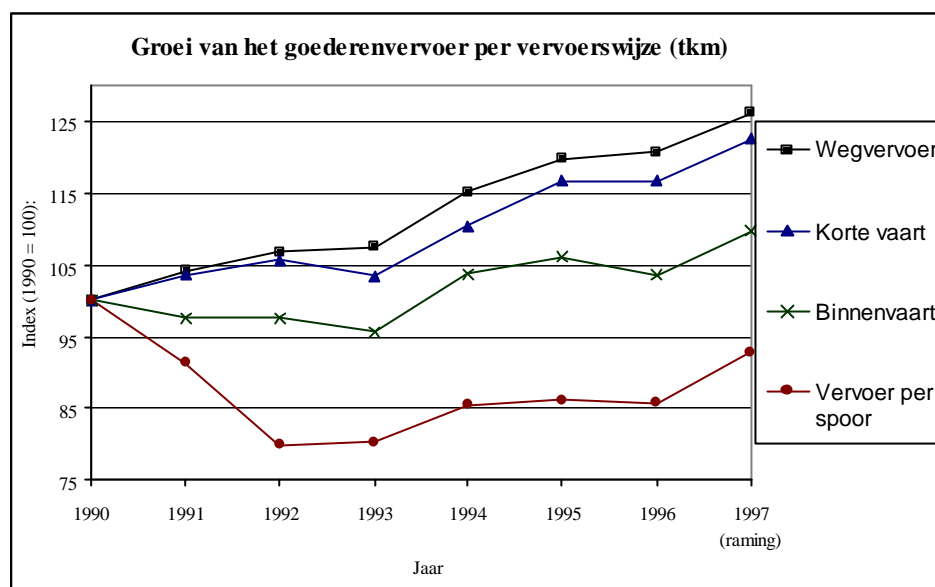
¹⁴ SEC(97)877 van 06.05.1997.

¹⁵ Transport Demand of Certain Freight Flows, januari 1999, NEA, Nederland.

¹⁶ Richtlijn 95/64/EC van de Raad van 8.12.1995 betreffende de statistiek van het zeevervoer van goederen en betreffende de statistiek van het zeevervoer van goederen en personen, PB L 320, van 30.12.1995, blz. 25, als geïmplementeerd by Beschikking 98/385/EG van de Commissie van 13.5.1998, PB L 174 van 18.6.1998, blz.1.

maar de prestaties van het wegverkeer zijn nog sterker gestegen (ongeveer 26% in ton-kilometers).

De activiteit in de binnenvaart is in de periode 1990-1997 met 10% gegroeid, terwijl de spoorwegen een negatieve groei van 7% kenden.



Tabel 1. Groei van het goederenvervoer per vervoerswijze in de EU-15 over 1990–1997.

Wat het totale aantal ton-kilometers in de EU betreft staan de korte vaart en het wegvervoer bijna gelijk. Wat de internationale ton-kilometers¹⁹ betreft komt verreweg het grootste deel voor rekening van de korte vaart.

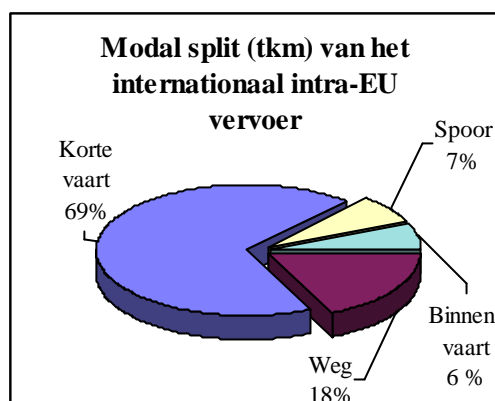
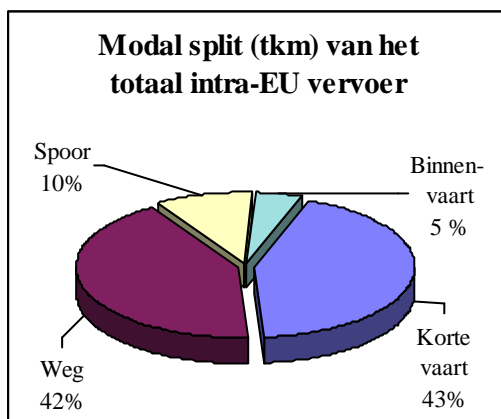
¹⁷ Tenzij anders vermeld in de tekst, zijn de in dit hoofdstuk gepresenteerde statistische gegevens ontleend aan Transport Demand of Certain Freight Flows" van januari 1999, van de NEA, Nederland. Wat de korte vaart betreft zijn de gegevens over het jaar 1997 ramingen, die zijn gebaseerd op de inlichtingen die de Commissie heeft ontvangen van de instanties van 15 havens en die bevestigd zijn door gegevens met betrekking tot het zee-riviervervoer. De ramingen met betrekking tot de overige vervoerswijzen zijn opgesteld op basis van de in april 1999 door Eurostat, ECMT, UIC en nationale statistiekbureaus verstrekte gegevens.

De Commissie bedankt de volgende 15 havens voor het leveren van statistische gegevens ten behoeve van deze mededeling: Antwerpen, Bilbao, Bremen, Dublin, Duinkerken, Genua, Göthenburg, Hamburg, Helsinki, Lissabon, Lübeck, Oslo, Piraeus, Rotterdam en Valencia. Zij dankt ook de organisatie van zeehavens van de Europese Gemeenschap (ESPO) voor het coördineren van de inzameling van deze gegevens.

Verder bedankt de Commissie deze Federatie van rivierhavens (EFIP) voor het verschaffen van gegevens het over het zeevervoer van en naar rivierhavens of havens aan meren in Duitsland, België, Finland, Frankrijk, Italië, Nederland en Zweden.

¹⁸ In 1996 werd door de korte vaart in totaal 757 miljoen ton vervoerd. Dat volume correspondeerde met 1.070 miljard ton-kilometer.

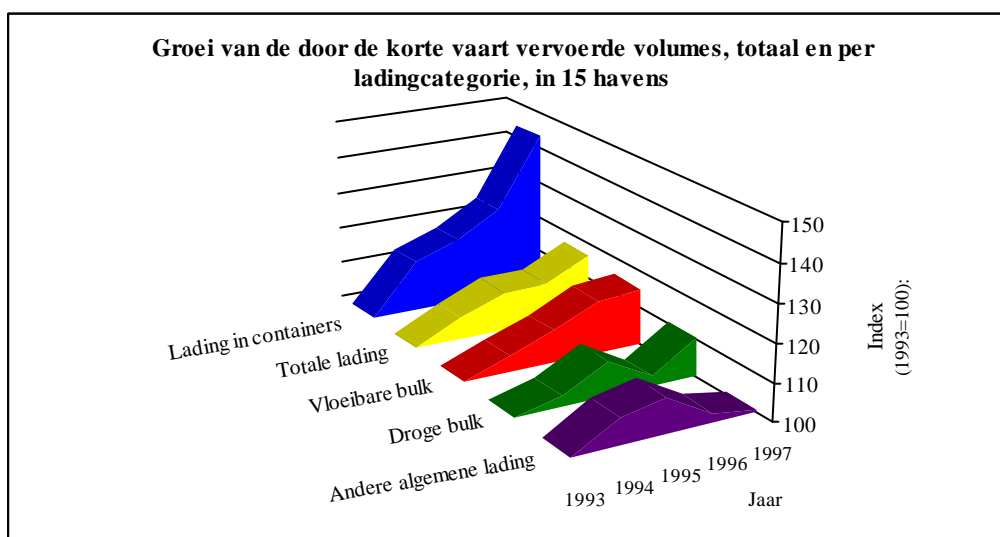
¹⁹ De prestatie in ton-kilometer van de korte vaart in het internationaal vervoer binnen de EU bedroeg 914 miljard ton-kilometer in 1996.



Tabellen 2 en 3: Modal split in intra-EU ton-kilometers (totaal en internationaal).

6.2. Snelle groei van het containervervoer

Uit de gegevens die verstrekt zijn door de in punt 6.1 vermelde 15 Europese havens blijkt dat het snelst groeiende segment van de korte vaartmarkt in de periode 1993-1997 het containervervoer was dat qua tonnage met 44% is gegroeid. Die groei lag aanzienlijk hoger dan de toename van het totale door de korte vaart vervoerde volume (16% in genoemde havens).



Tabel 4: Groei van de door de korte vaart vervoerde volumes, totaal en per ladingcategorie, in 15 Europese havens.

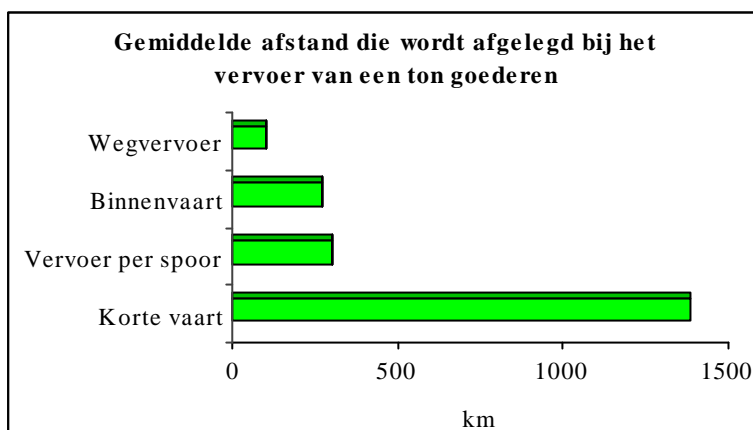
Volgens de studie over bepaalde vrachtstromen is het containervervoer in de korte vaart tussen 1990 en 1996²⁰ met ongeveer 70 % toegenomen. Die groei werd mogelijk bepaald door een aantal factoren. De belangrijkste factor was waarschijnlijk de groei van het voor- en natransport over zee, omdat het containervervoer in de grote vaart in de negentiger jaren aanzienlijk is toegenomen. Bovendien doen schepen van de grote vaart minder vaak havens aan. Desalniettemin opent deze ontwikkeling goede perspectieven van verschuiving van vervoer over

²⁰ Volgens de studie bedroeg de totale containeroverslag in Europese havens in 1994 30 miljoen TEU. Hiervan kwam 21% voor rekening van het voor- en natransport en 23% voor rekening van de overige korte vaartverrichtingen.

land naar vervoer per korte vaart, die waarschijnlijk zowel voor nieuwe als bestaande lading zal gelden.

6.3. Gemiddelde afstand die bij vervoer over zee van een ton goederen wordt afgelegd

De gemiddelde afstand die het afgelopen decennia bij het vervoer van een ton werd afgelegd bedroeg 100 km voor het wegvervoer, 270 km voor de binnenvaart, 300 km voor het spoorvervoer en 1.385 km voor de korte vaart.



Tabel 5: Gemiddelde afstand die wordt afgelegd bij vervoer van een ton goederen in de EU²¹, per vervoerswijze.

Het wegvervoer heeft een eigen markt voor de korte afstand, waarop de scheepvaart niet kan concurreren. De concurrentiekracht van de korte vaart ligt meer in de langere afstand. Slechts 6% van de totale in de EU vervoerde tonnage (binnenlands en internationaal) wordt per korte vaart vervoerd, terwijl 80% voor rekening van het wegvervoer komt, meestal binnenlands vervoer over korte afstand. In het internationaal vervoer is het marktaandeel van de korte vaart aanzienlijk groter (ongeveer 40% tegen 30% voor het wegvervoer).

6.4. Verdere maatregelen

De Commissie en Eurostat zullen in samenwerking met de lidstaten, met name in het kader van de onderzoek- en ontwikkelingsactiviteiten, doorgaan met de ontwikkeling van geschikte herkomst/bestemming matrices en vergelijkbare intermodale land/zeestatistieken voor de korte vaart, met inbegrip van specifieke handelscorridors. De bedoeling is een instrument te creëren waarmee de verschuiving van goederen- en passagierstromen van land- naar zeevervoer kan worden gevolgd, en om meer betrouwbare gegevens te verkrijgen over voor- en natransport.

²¹ De gemiddelde afstanden voor het wegvervoer, het spoorvervoer en de binnenvaart zijn ontleend aan 'European Transport in Figures', Februari 1999 (update), DG VII E-1 (RD).

7. DE KORTE VAART DRAAGT BIJ TOT DUURZAME EN VEILIGE MOBILITEIT

7.1. Voordelen en tekortkomingen vanuit milieuoogpunt²²

7.1.1. Kooldioxide- (CO₂), Koolmonoxide- (CO), Waterkoolstof- (HC) en deeltjesemissies

Het energierendement van het zeevervoer is veel hoger dan dat van andere vervoerswijzen. Daaruit volgt dat schepen per vervoerde ton goederen of passagier minder CO₂ produceren dan andere vervoersmiddelen. Een modal shift naar korte vaart zou dus wel eens van belang kunnen zijn voor nakoming van de in Kyoto aangegane verplichtingen²³.

Ook wat koolmonoxide (CO)-, koolwaterstof (HC)- en deeltjesemissies betreft is het vervoer per schip van 1 ton goederen of een passagier over één kilometer minder milieuschadelijk dan wanneer dit met een andere vervoerswijze gebeurt.

7.1.2. Stikstofoxiden (NO_x) en zwaveldioxide (SO₂)

Anderzijds is er bezorgdheid ontstaan over de stikstofoxide (NO_x)-uitstoot van schepen²⁴. De (NO_x)-prestaties van schepen zijn duidelijk voor verbetering vatbaar. Toch is de scheepvaart ook in dit opzicht relatief milieuvriendelijk. De (NO_x)-emissies van de korte vaart liggen per ton-kilometer lager dan die van het spoorvervoer en aanzienlijk lager dan die van het wegvervoer. Van de totale NO_x -emissies in de Gemeenschap wordt 51% door het wegvervoer en 12% door andere vervoersmiddelen veroorzaakt²⁵.

Aan de goede milieuprestaties van de scheepvaart wordt helaas afbreuk gedaan door de zwaveldioxide-uitstoot(SO₂), die aanzienlijk hoger ligt dan in andere takken van vervoer. Niettemin, komt van de totale SO₂-uitstoot in de Gemeenschap 3% voor rekening van het wegverkeer en wordt 2% veroorzaakt door andere vervoerswijzen²⁶.

Op de IMO Conferentie van september 1997 zijn nieuwe maatregelen goedgekeurd om de zwaveloxide-²⁷ en stikstofoxideuitstoot van schepen te verminderen (nieuwe bijlage VI bij MARPOL 73/78). De conferentie heeft ook bepalingen goedgekeurd die de instelling toestaan van speciale "SO_x-emissiecontrolegebieden", waar er lagere emissieniveaus zullen gelden. De

²² De vergelijkende emissieramingen van Eurostat zijn te vinden in bijlage II.

²³ Het Kyoto-protocol bij de kaderovereenkomst van de VN inzake klimaatverandering is afgesloten in december 1997. Het in Kyoto vastgestelde doel was 8% vermindering van bepaalde emissies - waaronder kooldioxide (CO₂) - in alle economische sectoren ten opzichte van de niveaus van 1990 in 2008/2012.

²⁴ Zie: een eerlijke vergoeding voor het infrastructuurgebruik: een gefaseerde aanpak van het gemeenschappelijk kader voor het in rekening brengen van het gebruik van vervoersinfrastructuur in de EU-Witboek, COM(98)466 def. van 12.07.1998.

²⁵ Mededeling van de Commissie betreffende een communautaire strategie ter bestrijding van verzuring, COM(97)88 def. van 12.03.1997.

²⁶ Idem.

²⁷ Het zwavelgehalte van door schepen gebruikte stookolie mag niet meer dan 4,5% m/m bedragen.

Oostzee is aangewezen als een dergelijke zone²⁸. De ratificatie van de nieuwe bijlage is nog niet voltooid, en de nieuwe maatregelen zijn nog niet van kracht.

7.1.3. Aanbevolen maatregelen

De betrokken partijen moeten actief streven naar een nog milieuvriendelijker scheepvaart om ten volle van de duurzaamheid in de korte vaart te kunnen profiteren²⁹

De Gemeenschap en de lidstaten moeten dringend maatregelen nemen om de uitstoot van schepen te verminderen. Wat de SO₂-uitstoot betreft kan dit worden bereikt door het zwavelgehalte van zware stookolie te verminderen, of door de schepen uit te rusten met uitlaatgasreinigingssystemen. Maatregelen om de NO_x-uitstoot te reduceren zijn onder meer het gebruik van katalysatoren, recirculatie van uitlaatgassen, water-olie-emulsie en NO_x verlagende brandstofinjectie. Een ander spoor dat op basis van het "de gebruiker betaalt" beginsel kan worden verkend is het door de overheid in het kader van voorschriften opleggen van gedifferentieerde milieuheffingen aan schepen. Verder moeten de lidstaten de nieuwe bijlage VI bij MARPOL 1997 zo spoedig mogelijk ratificeren.

7.2. Voordelen vanuit veiligheidsoogpunt

De Commissie heeft de veiligheid van de scheepvaart vergeleken met die van andere vervoerswijzen³⁰. Bij het onderzoek bleek dat er op internationaal vlak nog wel gegevens zijn over scheepvaartongevallen, maar de gegevens over ongevallen en oorzaken daarvan in Europese wateren zijn onvoldoende.

Volgens de Europese Raad voor de veiligheid van het vervoer valt 96% van alle doden in het vervoer in het verkeer op de weg. Het aantal doden in het verkeer op de weg in de EU bedraagt nu ongeveer 40.000 per jaar en het aantal treinpassagiers dat jaarlijks om het leven komt bedraagt ongeveer 115 (gemiddelde over 1990-1996), terwijl volgens de berekeningen van de COST 301-studie en de Europese Raad voor de Veiligheid van het Vervoer het aantal personen dat op zee in Europese wateren om het leven komt gemiddeld 140 per jaar bedraagt.³¹

De Europese Raad voor de Veiligheid in het Vervoer heeft ook berekend dat het dodencijfer in het zeevervoer (bemanningsleden inbegrepen) 1,4 bedraagt per

²⁸ Het zwavelgehalte van door schepen gebruikte stookolie mag niet meer dan 1,5% mm. bedragen. Verder moeten schepen andere technologieën gebruiken om de SO_x-uitstoot te beperken.

²⁹ Een onafhankelijk beoordeeld systeem, zoals het op ISO-norm 14001 gebaseerd milieucertificaat, kan exploitatievoordelen opleveren. Dit kunnen zijn rechtstreekse financiële besparingen door lager energieverbruik, minder afval en een efficiënter gebruik van materialen en hulpmiddelen. Een dergelijk certificaat zou deel kunnen gaan uitmaken van de marketingstrategie van scheepvaartmaatschappijen, omdat zij hiermee kunnen tonen dat zij rekening houden met het milieu.

³⁰ De Relative Safety of Maritime Transport, december 1998. Analyse van ARTEMIS Information Management S.arl. (Luxemburg) voor Eurostat en Directoraat-Generaal Vervoer(DG VII).

³¹ Mondiaal vielen er in de periode 1990-1996 gemiddeld jaarlijks 709 doden (Bron: "World Casualty Statistics" gepubliceerd door Lloyds Register).

100 miljoen passagier-kilometers. Voor het wegverkeer is dat cijfer 100, en voor het spoorvervoer 40.³²

7.2.1. Verdere maatregelen

De Europese Raad voor de Veiligheid van het Vervoer en het onderzoek van de Commissie hebben duidelijk gemaakt dat er behoefte bestaat aan betere statistische gegevens over ongevallen op zee, en aan een databank voor de gehele EU. Met behulp van specifieke statistische gegevens over levens en schepen die in Europese wateren op zee verloren gingen, en over de oorzaken daarvan, zou de doeltreffendheid van de huidige veiligheidsmaatregelen kunnen worden bewaakt, en worden bepaald of er nieuwe maatregelen moeten worden genomen. Daarnaast zouden deze gegevens het veiligheidsimage van de korte vaart kunnen helpen bevorderen. De Commissie zal nagaan of de huidige EU-wetgeving gewijzigd moet worden om aan deze behoeften te voldoen

8. BETERE INTEGRATIE VAN DE KORTE VAART IN DE INTERMODALE VERVOERSKETENS

Het vervoer over zee staat niet bekend als een vervoerswijze die goed in de totale vervoersketen in Europa is geïntegreerd, afgezien van in enkele Europese landen of regio's, en eilanden, waar de korte vaart voornamelijk vanwege hun geografische ligging een voorkeurspositie geniet.

8.1. De korte vaart moet een onderdeel worden van het intermodaal denken

In 1997 heeft de Commissie een mededeling inzake intermodaliteit³³ goedgekeurd. De mededeling gaat over het ontwikkelen van een kader voor combinatie en integratie van de sterke punten van de verschillende vervoerswijzen tot een naadloos aansluitend klantgericht deur-tot-deur-vervoer. De intermodaliteit beoogt ook betere integratie van het vervoer in de logistieke keten. Interconnectiviteit en interoperabiliteit zijn bij intermodaliteit van essentieel belang, omdat zij onmisbaar zijn voor een soepel verloop van logistieke operaties.

Om levensvatbaar te zijn heeft een geregelde korte vaartdienst een aanzienlijk goederenvolume nodig om winstgevende benutting van de capaciteit mogelijk te maken³⁴. Om die grote volumes te kunnen aantrekken, moet de korte vaart over een betere logistieke organisatie beschikken,

³² De raming voor het zeevervoer is gebaseerd op 100 miljoen passagiers die zich in Europese havens inschepen voor een reis vansnelheid gemiddeld 100 km. De cijfers voor weg- en spoorvervoer zijn afkomstig van "EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook", oktober 1998, DG VII en Eurostat.

³³ Mededeling van de Commissie over intermodaliteit en intermodaal vrachtvervoer in de Europese Unie - Een systeembenadering van het vrachtvervoer - Strategieën en acties voor het verhogen van efficiency dienstverlening en duurzaamheid, COM(97)243 def. van 29.05.1997.

³⁴ Volgens een recente uitvoerbaarheidsstudie zou een gemiddelde capaciteitsbenutting van 51% op een ro-ro vaartuig van 4000 brt een kostendekkend punt kunnen zijn voor de winstgevendheid van een geregelde wekelijkse ro-ro dienst tussen Noord-Zweden en Duitsland. Dit punt hangt echter af van een aantal factoren, zoals de ladingprijs, en vaste en variabele kosten. De ladingprijs was in de studie aanzienlijk lager gesteld dan de corresponderende prijs van vervoer over de weg. De variabele kosten omvatten trajecten over land tussen landterminals en havens (SeaCombi – A Feasibility Study in Combined Transport between EU Arctic and Continent, INGUN AB, Malmö, december 1998).

betere dienstverlening, hogere frequenties³⁵, grote regelmaat³⁶ en uitgebreide netwerken³⁷ bieden, met een centrale organisatie voor management en tarifiering voor de gehele deur-tot-deur-voersketen, net als bij het wegvervoer. De korte vaart kan dit niet alleen doen, maar heeft partners nodig die het vervoer over land kunnen verzorgen of bereid zijn voor een aanzienlijk deel van hun reizen gebruik te maken van de korte vaart in plaats van vervoer over land.

Individuele logistieke oplossingen zijn meestal op zichzelf staande specifieke oplossingen, terwijl de randvoorwaarden wel gelijk zijn. Er kunnen in het kader van onderzoek en ontwikkeling nieuwe logistieke concepten worden ontwikkeld door middel van haalbaarheidsstudies en bedrijfsstrategieën. Op die manier kan een grote verscheidenheid aan modellen ter beschikking komen van individuele korte vaartmaatschappijen, die ze dan kunnen bestuderen en op hun eigen situatie toepassen.

Ook al zijn de markten voor korte vaart en het wegvervoer gedeeltelijk gescheiden, toch kan de korte vaart binnen een ruim marktsegment met het wegvervoer concurreren. Dat marktsegment zou ook groeien, indien de aantrekkelijkheid van deze vervoerswijze over kortere afstanden kon worden verhoogd. Helaas gaat het juist de andere kant uit, en is de gemiddelde afstand van een per korte vaart vervoerde ton goederen in de periode 1990– 1996 met 65 km toegenomen. Eén van de doelstellingen van de ontwikkeling van de korte vaart zou moeten zijn de minimumafstand waarop korte vaart concurrerend wordt, te verlagen, bij voorbeeld door efficiëntere integratie van deze vervoerswijze in de deur-tot-deur-voersketen.

Verder kan worden opgemerkt dat er voor de korte vaart en voor de integratie van de korte vaart in de intermodale voersketen nieuwe types schepen of speciaal aangepaste vaartuigen moeten komen die gebouwd worden volgens geavanceerde en flexibele ontwerpmethoden. Een en ander is nog steeds een werkterrein van de Europese scheepswerven. Derhalve kunnen de korte vaart en de Europese scheepsbouw elkaar nieuwe markten bezorgen.

8.2. Aanbevolen maatregelen

Van fundamenteel belang bij de bevordering van de korte vaart is een betere integratie in de intermodale voersketen. Verder moet de vervoerswijze zelf een reëel alternatief vormen voor de gebruikers van vervoer door deur-tot-deur-oplossingen te bieden met een hoog niveau van dienstverlening, regelmaat en frequentie binnen een logistiek just in time-kader en met

³⁵ Uit door MDS France verricht marktonderzoek met betrekking tot de Atlantische boog blijkt dat slechts een minderheid van de verladers de voorkeur geeft aan een frequentie van één maal per week, en dat de meesten een frequentie van driemaal per week wensen (The Development of Short Sea Liner Services: Constraints, ontwerp voor DG VII van MDS France, mei 1998).

³⁶ Volgens de SeaCombi studie dient men zich strikt te houden aan tijdschema's en vaarroutes. Het is zeer belangrijk dat een lijndienst een bepaalde frequentie aanhoudt, en volgens een bepaald schema op vaste tijden vaart. Het wegvervoer werkt daarentegen iedere dag en volgens een zeer soepele planning.

³⁷ Volgens MDS France zijn afzonderlijke handelsstromen van regio naar regio niet altijd voldoende voor het onderhouden van diensten met een behoorlijke frequentie. Door combinatie van een aantal regio's tot netwerken kunnen wel reële mogelijkheden worden geschapen (ATNET - Development of Short Sea Liner Services, def. verslag van MDS France, december 1998).

aantrekkelijke kostenniveaus³⁸. Hier zullen de bedrijven vooral zelf naar wegen moeten zoeken om dit doel te bereiken.

Verder is samenwerking met andere modi in de vervoersketen en met verladers en expediteurs van belang om een compleet vervoersnetwerk te kunnen bieden en deur-tot-deur-dienstverlening tegen concurrerende prijzen. Daarom moeten de betrokken bedrijven actief streven naar dergelijke samenwerking. Een mogelijke aanpak in dit verband zou kunnen zijn de introductie van prestatieindicatoren of best practices die rekening houden met de behoeften van alle betrokken partijen.

Bij de beoordeling van de duurzaamheid van de korte vaart (zie hoofdstuk 6) moet ook rekening worden gehouden met de milieueffecten van de begin- en eindtrajecten over land van de reis, en moet, indien mogelijk, voorrang worden gegeven aan intermodale samenwerking met andere milieuvriendelijke vervoerswijzen - zoals de spoorwegen en binnenvaart.

9. OVERWINNING VAN BEPAALDE MOEILIKHEDEN BIJ DE ONTWIKKELING VAN DE KORTE VAART

9.1. Is het imago van de korte vaart reëel?

Eén van de grootste moeilijkheden die de ontwikkeling van de korte vaart belemmeren, is dat het vervoer over zee vaak beschouwd wordt als een ietwat ouderwetse, langzame en ingewikkelde vervoerswijze, die alleen geschikt is voor grotere ladingen in bulk.

Volgens een recent onderzoek onder verladers naar welke criteria bepalend zijn bij de keuze van vervoerder (dienstparameters)³⁹, voldoet het wegvervoer in hoge mate aan de eisen op de punten vervoerstijd, betrouwbaarheid, flexibiliteit, frequentie en veiligheid van de lading. Het spoor voldoet tot op zekere hoogte aan alle eisen, met uitzondering van betrouwbaarheid, op welk punt deze vervoerswijze laag scoort. De korte vaart voldoet alleen op het punt van veiligheid van de lading in hoge mate aan de eisen. Wat de vervoerstijd, flexibiliteit en frequentie betreft, scoort zij laag, en de betrouwbaarheid is middelmatig.

Korte vaart moet een reëel alternatief worden. Het is nu in de eerste plaats aan het bedrijfsleven om te bewijzen dat dit oude imago van de korte vaart niet meer met de werkelijkheid overeenstemt. De korte vaart moet voldoen - en ook beschouwd worden als te voldoen - aan de eisen van de gebruikers wat betreft snelheid (snelheid op zee inbegrepen), betrouwbaarheid, flexibiliteit, regelmaat, frequentie, veiligheid van de lading en aantrekkelijke kostenniveaus. Zij moeten een nieuw, modern en dynamisch beeld van zichzelf creëren door aan de dienstverleningsparameters te voldoen en deur-tot-deur-vervoer te bieden, en dat beeld moet

³⁸ Volgens de PACT-studie ATNET van MDS France over de mogelijkheden voor de korte vaart binnen de Atlantische Boog is de korte vaart wat het container- en aanhangwagenvervoer betreft voordeliger dan het wegvervoer. Dit werd vastgesteld in 11 van de 12 gevallen. Bij langere afstanden lijken de kostenvoordelen groter te worden. Ook op het punt van snelheid kan de korte vaart volgens de studie concurrerend zijn (bij voorbeeld van Noord-Spanje naar het Verenigd Koninkrijk in 24 uur met een snelheid van 22 knopen). Volgens de SeaCombi-studie kan de korte vaart tussen Zweden en Duitsland per TEU (land terminal naar land terminal) 50% goedkoper zijn dan wegvervoer.

³⁹ PLS Consult, Denemarken.

bij de gebruikers van vervoer worden overgebracht, zodat die verantwoorde keuzes van vervoerswijze kunnen maken op basis van de feiten en niet op basis van een achterhaald imago.

In twee lidstaten van de EU (Nederland en Griekenland) zijn informatiebureaus voor de korte vaart opgericht, die meer publiciteit moeten geven aan de dienstverlening van de korte vaart. Twee andere lidstaten (België en Duitsland) overwegen momenteel een soortgelijke stap.

9.1.1. Aanbevolen maatregelen

Niet alleen moet de korte vaart op de politieke agenda blijven staan, maar er moet ook meer publiciteit aan de mogelijkheden van de korte vaart worden gegeven. Bewustmakingscampagnes voor de korte vaart kunnen een belangrijke bijdrage leveren. Men zou bijvoorbeeld kunnen denken aan het opzetten van een on-line-informatiedienst, die actuele informatie verstrekt over de korte vaardiensten in heel Europa, zodat potentiële gebruikers gemakkelijk informatie kunnen vinden over de beschikbare diensten.

9.2. Documenten en administratieve procedures - een studie

Na het voortgangsrapport van 1997 over de korte vaart⁴⁰, is in opdracht van de Commissie een vergelijkende studie gemaakt over de documenten en administratieve procedures van de korte vaart en die van het wegvervoer⁴¹. De studie had enerzijds tot doel na te gaan of de voorgeschreven documenten en procedures voor de korte vaart een belasting vormden, en of zij van invloed waren op de keuze van vervoerswijze, en anderzijds passende maatregelen aan te geven voor vereenvoudiging van de formaliteiten.

9.2.1. Conclusies van de studie

De studie geeft een opsomming van de in een aantal handelscorridors in Europa gevraagde documenten en gevolgde procedures. In alle gevallen waren in het wegvervoer minder documenten vereist dan in de korte vaart. Daar wordt voor iedere reis een flink aantal documenten verwerkt voor de melding van de aankomst van de schepen en hun vertrek uit de haven, het vaststellen van de veiligheid van het schip en de aangifte en in- en uitklaring van de lading. In de studie wordt echter gezegd dat de documenten en procedures voor de korte vaart ook niet gelijk kunnen zijn aan die van het wegvervoer. Dit heeft vooral te maken met specifieke kenmerken van de vervoerswijzen, schepen vervoeren bijvoorbeeld vaak vele zendingen tegelijk, waarvoor aparte documenten vereist zijn, terwijl het in het wegvervoer gewoonlijk om één zending tegelijk gaat. Sommige documenten hebben zowel een commerciële als een juridische betekenis, zoals het scheepsmanifest of het cognossement, zodat niet kan worden gezegd dat alle documenten door de overheid zijn voorgeschreven. Toch, aldus de studie, moet verdere standaardisering van documenten en procedures mogelijk zijn.

In de scheepvaart worden ten behoeve van de documentatie vaak gespecialiseerde bureaus, bijvoorbeeld de zeehavenexpediteur of in speciale gevallen de douane-expediteur ingeschakeld. Die instanties zijn er om de verladere eventueel extra werk uit handen te nemen en de

⁴⁰ SEC(97)877 van 06.05.1997.

⁴¹ Comparison of Documentation in Short Sea Shipping and Road Transport ('CODISSART'), november 1998, Maritime Research Centre, Southampton Institute, Verenigd Koninkrijk.

formaliteiten te vervullen, wanneer het schip op zee is of in haven ligt, zoals in de door de studie onderzochte gevallen blijkt.

Uit de studie blijkt ook dat de in de verschillende havens en lidstaten voorgeschreven documenten en gevolgde procedures onderling sterk verschillen. Zo mogen in sommige lidstaten de schepen pas beginnen met lossen, wanneer de autoriteiten aanwezig zijn, terwijl in andere lidstaten het lossen onmiddellijk kan beginnen. Er lijken steeds minder douanekantoren te zijn, en in sommige havens zijn die er helemaal niet, hoewel van bepaalde documenten de originelen aan de douane moeten worden overhandigd. Sommige lidstaten eisen dat bepaalde documenten in een voor hun land specifieke vorm worden geleverd. In sommige lidstaten zijn de aankomst- en vertrekformaliteiten voor de scheepvaart binnen de EU vereenvoudigd. Volgens de studie werd niet zoveel gebruik gemaakt van EDI (Electronic Data Interchange).

De studie erkent dat de hoeveelheid papierwerk een belasting is voor de korte vaart als zodanig en in vergelijking met het wegvervoer. De afhandeling van de formaliteiten door een tussenpersoon brengt nog extra kosten met zich mee. Documenten en formaliteiten kunnen vertragingen veroorzaken, maar er kon niet worden aangetoond dat dergelijke vertragingen regelmatig optreden.

De studie concludeert dat er geen bewijzen zijn dat de documenten en administratieve procedures van de korte vaart van invloed zijn op de keuze van vervoerswijze.

9.2.2. Beoordeling van de conclusies van de studie

De Commissie aanvaardt de op de beschikbare gegevens gebaseerde conclusie van de studie dat de documenten en procedures niet van invloed lijken te zijn op de keuze van vervoerswijze of veelvuldige vertragingen veroorzaken. Hoewel al die documenten en procedures extra werk met zich meebrengen, lijkt dit werk vooral verband te houden met specifieke aspecten van deze vervoerswijze (zoals veiligheid van het schip, toezicht op de verplaatsingen ervan). De korte vaart is administratief gezien een complexe vervoerswijze, maar de vereiste formaliteiten zijn routinewerk. De specifieke taak van de tussenpersonen (agenten) omvat *onder andere* nu ook afhandeling van het papierwerk en de procedures voor de klant en voorkoming van onnodige vertragingen. Een moeilijker probleem is de klaarblijkelijk algemeen verspreide opvatting dat de korte vaart een vervoerswijze met heel veel bureaucratie is.

Niettemin, zo stelt de studie, zijn er binnen de EU grote verschillen wat betreft voorgeschreven documenten en administratieve procedures. De lidstaten kunnen zelf rechtstreeks op vrijwillige basis stappen ondernemen om tot verdere harmonisatie te komen. De Commissie heeft enkele aanbevelingen van de studie overgenomen en verwijst deze door naar de betrokken partijen.

De conclusies van de studie worden door de Commissie, de maritieme industrie en de lidstaten besproken. Aangezien deze studie de eerste in zijn soort is, zal de Commissie aan de hand van de door de betrokken partijen geformuleerde opmerkingen nagaan of het zinvol is een tweede, meer gedetailleerde, op specifieke onderwerpen of geografische gebieden toegespitste studie te laten verrichten.

9.2.3. Aanbevolen maatregelen

Een aantal lidstaten van de EU wil niet alle FAL⁴² formulieren, waarin de aankomst en het vertrek van schepen wordt gemeld, gebruiken, maar eisen dat er nationale formulieren, die soms op FAL lijken, worden ingevuld. De lidstaten zouden de invoering moeten overwegen van uniforme formulieren voor aankomst en vertrek van schepen, die gebaseerd zijn op de FAL formulieren 1, 3, 4 en 5⁴³ van de IMO, indien deze formulieren toepasbaar zijn.

In sommige lidstaten komen ambtenaren van verschillende diensten aan boord van ieder schip, in andere lidstaten wordt dit overgelaten aan één overheidsinstantie, de havenautoriteiten of de scheepvaartagent. De lidstaten worden uitgenodigd te kijken of het mogelijk en uitvoerbaar is dat slechts één overheidsinstantie aan boord komt en of bepaalde taken niet kunnen gedelegeerd aan de havenautoriteiten of de scheepvaartagent.

Met EDI zou een heleboel papieren elektronisch verwerkt kunnen worden volgens aangepaste en geharmoniseerde procedures. Het gebruik van EDI moet worden uitgebreid. De Gemeenschap zal ook doorgaan met EDI in het kader van onderzoek en ontwikkelingsactiviteiten, Trans-Europees netwerken en andere acties te bevorderen.

De betrokken partijen zouden er eens over kunnen nadenken hoe zij de korte vaart een nieuw imago zouden kunnen geven van een flexibele bedrijfstak die de uiteindelijke gebruiker van het vervoer niet overstelpt met formaliteiten.

In bepaalde gevallen moeten schepen stoppen en zich bij de autoriteiten melden ook al gaat het alleen maar om doorvaart over een rivier, hetgeen extra reistijd en bijkomende kosten met zich mee brengt⁴⁴. De Commissie nodigt de betrokken lidstaten uit de zee-riviervaart te bevorderen door nog eens goed naar deze meldingsprocedure te kijken.

9.3. Infrastructuur en efficiëntie van havens

De wachttijden in havens worden meestal veroorzaakt door gebrek aan geschikte infrastructuur, aan geschikte verbindingen met het achterland en gebrek aan efficiëntie bij de goederenbehandeling (b.v. de snelheid waarmee de goederen worden behandeld varieert aanzienlijk van haven tot haven). De havenkosten zijn in sommige gevallen onevenredig hoog en niet altijd even transparant. In sommige gevallen moet verplicht worden betaald voor niet-gebruikte of benodigde diensten (b.v. loodsen of sleepboten). Voorts zijn in sommige havens loodsen verplicht, ook al is de kapitein bevoegd en in staat om zijn schip zelf binnen te loodsen

⁴² IMO-Conventie inzake de vergemakkelijking van het Internationale Scheepvaartverkeer (FAL), 1965.

⁴³ Algemene aangifte (formulier 1), aangifte scheepsvoorraden (formulier 3), aangifte van de persoonlijke eigendommen van de bemanning (formulier 4) en bemanningslijst (formulier 5).

⁴⁴ Bijvoorbeeld zee-binnenschepen die op weg zijn naar of komen van de Duitse Rijnhavens moeten in Nederlandse havens stoppen om bepaalde douaneformaliteiten te vervullen ook al gaat het hier alleen maar om transitovervoer over Nederlands grondgebied. Deze procedure veroorzaakt vertragingen en bijkomende kosten (b.v. havenrechten). De Nederlandse autoriteiten hebben de Commissie kortgeleden laten weten dat zij bereid zijn met vereenvoudigde meldingsprocedures te experimenteren.

In 1997 heeft de Commissie een Groenboek goedgekeurd inzake zeehavens en maritieme infrastructuur⁴⁵. Dit Groenboek heeft niet zozeer een geharmoniseerd havenbeleid in de EU op het oog, als wel een betere integratie van havens in de intermodale vervoersketen. Het wil ook waarborgen scheppen voor vrije en eerlijke concurrentie in havens en tussen havens op gelijke voorwaarden en in een concurrerende, commerciële en geliberaliseerde omgeving.

Havens moeten aan alle gebruikers daarvan op voet van gelijkheid en zonder te discrimineren volgens commerciële beginselen diensten verlenen. In sommige havens zijn systemen ontwikkeld om beter op de behoeften van de korte vaart, waarvoor bijvoorbeeld kortere stilligtijden van essentieel belang zijn, te kunnen inspelen. Deze systemen omvatten onder meer aparte terminals voor de korte vaart, maar ook andere om commerciële redenen verleende speciale havendiensten. In andere havens moet de korte vaart wat de havenfaciliteiten betreft concurreren met de grote vaart, die voorrang krijgt, en wordt zij geconfronteerd met onzekerheden die nadelig kunnen zijn voor de algemene kwaliteit van hun just-in-time vervoersdiensten.

De opstelling van een kader van beste praktijken zou de havens kunnen helpen hun efficiency te verhogen. Zo'n kader zou goed werkende technische en praktische oplossingen moeten bevatten, waarover tussen de havens onderling en tussen de havens en hun klanten, zoals de korte vaart, informatie zou kunnen worden uitgewisseld.

Havens moeten als intermodale knooppunten worden beschouwd, net als landterminals. In 1997 heeft de Commissie een voorstel ingediend om de TEN-richtsnoeren voor het Trans-Europees vervoer in die zin te wijzigen⁴⁶. Door deze wijziging zullen de binnenhavens, zeehavens en de intermodale terminals dus de specifieke status krijgen van intermodaal knooppunt. In de voorgestelde wijziging wordt ook benadrukt dat de ontwikkeling van de korte vaart een belangrijk criterium is bij de keuze van door de Gemeenschap te ondersteunen TEN-acties. In de herziene criteria en specificaties voor zeehavens wordt met zoveel woorden gezegd dat "bijzondere aandacht moet worden besteed aan [...] de ontwikkeling van de korte vaart en de zee-riviervaart en de daarvoor benodigde infrastructuur".

9.3.1. Aanbevolen maatregelen

Handelend volgens commerciële beginselen moeten de havens actief zoeken naar manieren om met hun dienstverlening zo goed mogelijk op de behoeften van de korte vaart in te spelen. Dit zou kunnen worden bereikt door aangepaste terminals en diensten te verschaffen. De havens moeten ook bekijken hoe zij efficiënter kunnen omgaan met de moderne just-in-time-logistiek in de korte vaart.

Verder moeten de havens proberen hun prestaties te verbeteren door bestudering van efficiënte werkwijzen of managementsystemen van andere havens en door een kader te scheppen voor verzameling van informatie over beste praktijken, en deze informatie onderling en met hun klanten uitwisselen.

⁴⁵ COM(97)678 def. van 10.12.1997.

⁴⁶ Voorstel voor een beschikking van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG ten aanzien van zeehavens, binnenhavens en intermodale terminals alsmede ten aanzien van project nr. 8 in bijlage III, COM(97)681 def. van 10.12.1997.

De verplichting in sommige havens om altijd van loodsen gebruik te maken moet opnieuw worden bekeken, vooral voor die gevallen waarin de kapitein bevoegd is om zelf het schip binnen te brengen.

10. DE KORTE VAART MOET OP ALLE NIVEAUS WORDEN BEVORDERD

10.1. Werkzaamheden op nationaal en regionaal niveau

10.1.1. Rondetafelconferenties en nationale knooppunten voor de korte vaart

In de meeste lidstaten met een kustlijn zijn voor de korte vaart rondetafelconferenties of soortgelijke overlegstructuren georganiseerd, of zal dit binnenkort gebeuren. Zij vormen fora voor identificatie, behandeling en oplossing van praktische problemen op het gebied van de korte vaart en havens. De frequentie van die bijeenkomsten varieert van maandelijks tot jaarlijks of om de twee jaar. De Commissie steunt de inspanningen van de maritieme industrie, met name binnen de structuur van de Werkgroep Korte Vaart van het Forum van Maritieme Industrieën (FMI)⁴⁷, om deze rondetafelconferenties verder te ontwikkelen.

Alle maritieme lidstaten en Noorwegen⁴⁸ hebben contactpersonen benoemd ('knooppunten voor de korte vaart') binnen hun nationale administraties. Deze knooppunten werken samen met de rondetafelconferenties, bevorderen de korte vaart op nationaal niveau, en creëren contactpunten voor de Commissie.

In februari 1999 hebben de Werkgroep Korte Vaart van het FMI en de Commissie samen een workshop georganiseerd in Bilbao. Deze workshop heeft bijgedragen tot een betere coördinatie van de werkzaamheden van de rondetafelconferentie en er zijn praktische initiatieven ter bevordering van de korte vaart besproken. In het raamwerk van de workshop heeft een eerste informele ontmoeting van de knooppunten plaatsgevonden.

10.1.1.1. Aanbevolen maatregelen

De deelnemers aan de rondetafelconferenties moeten regelmatig bijeenkomen, teneinde hun werkzaamheden aan alle betrokken partijen ten goede te doen komen. De nationale contactpersonen moeten niet alleen informatiebronnen zijn voor eigen land en voor de Commissie, maar ze moeten ook een netwerk van contacten vormen tussen de nationale overheidsinstanties, voor het bespreken van ideeën, uitwisseling van informatie over beste praktijken en het zoeken naar wegen om de korte vaart te bevorderen. De Commissie wil samen met de knooppunten en de Werkgroep Korte Vaart van het IMF deze netwerken

⁴⁷ In het Forum van Maritieme industrieën (FMI), opgericht in 1992, zitten vertegenwoordigers van alle sectoren van de Europese maritieme industrie en de beleidmakers van de lidstaten, de Europese Commissie en het Europees Parlement. Het dient als podium voor de ontwikkeling een strategische maritieme agenda en wordt ondersteund door gespecialiseerde panels. De Werkgroep Korte Vaart van het FMI behandelt alle relevante kwesties en ontwikkelt strategische initiatieven in samenwerking met de Europese Commissie en de betrokken industriële sectoren.

⁴⁸ Besluit van het Gemengd Comité van de EER nr. 35/98 van 30 april 1998, dat de resolutie van de Raad van 11 maart 1996 betreffende de korte vaart toevoegt aan de EER-overeenkomst, PB L 310 van 19.11.1998, blz. 22.

verder uitbouwen, en is van plan verdere bijeenkomsten van de knooppunten te organiseren om de samenwerking verder te ontwikkelen.

10.1.2. Regionale samenwerking

Het Euro-Mediterrane Partnerschap is goedgekeurd op de Conferentie van Barcelona in november 1995. In het aan de Verklaring van Barcelona gehechte werkprogramma staat dat de samenwerking op vervoersgebied zich vooral zal concentreren op de totstandbrenging van een efficiënt multimodaal lucht-zeevervoersysteem in het Middellandse-Zeegebied. Ter uitvoering van dit programma heeft de Commissie in Januari 1998 een mededeling goedgekeurd betreffende het Europees Mediterrane Partnerschap in de vervoersector⁴⁹. In de mededeling is sprake van de oprichting van een werkgroep, het "Euro-Mediterrane Vervoersforum", waar zal worden gesproken over onderwerpen in verband met het pan-Europese vervoersgebied in het Middellandse-Zeegebied. Ook de korte vaart behoort tot het werkterrein van het forum, dat in maart 1999 voor het eerst bijeengekomen is.

In het Oostzeegebied zijn er twee door de Commissie gecoördineerde groepen⁵⁰, bestaande uit vertegenwoordigers uit alle Oostzeelanden waar wordt gesproken over de ontwikkeling van havens en vervoer over waterwegen

Aan de in december 1998 te Wenen gehouden Europese Raad heeft de Commissie een interimrapport voorgelegd over de "Noordelijke dimensie van de Europese Unie". Het rapport bevat enkele aanbevelingen, ondermeer over de ontwikkeling van vervoersinfrastructuur in de Noordelijke landen uit hoofde van de Trans-Europese Netwerken (TENs) in het kader van bestaande contractuele relaties, financiële instrumenten en regionale organisaties.

In december 1998 heeft de Commissie een workshop in Brussel georganiseerd over havenformaliteiten en douaneprocedures in het Zwarte-Zeegebied, om een duidelijk beeld te krijgen van de situatie op het gebied van het personen- en goederenverkeer in de havens van de pan-Europese vervoerszone van de Zwarte Zee.

10.2. Door de Gemeenschap gesteunde projecten

10.2.1. Onderzoek en technologische ontwikkeling (vierde kaderprogramma)

De korte vaart was een van de belangrijkste thema's van het aan vervoer over water gewijde deel van het specifieke onderzoekprogramma voor vervoer in het kader van het vierde kaderprogramma voor onderzoek en technologische ontwikkeling⁵¹.

⁴⁹ Mededeling van de Commissie betreffende het Europees Mediterrane Partnerschap in de vervoersector COM(98)7 def. van 16.01.1998.

⁵⁰ Coördinatiecomité voor het memorandum van overeenstemming inzake informatie en studies met betrekking tot de ontwikkeling en werking van Oostzeehavens en coördinatiecomité voor de richtsnoeren voor een gemeenschappelijk werkprogramma betreffende het vervoer over waterwegen in het Oostzeegebied.

⁵¹ Besluit nr.1110/94/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 april 1994 betreffende het vierde kaderprogramma van de Europese Gemeenschap van communautaire werkzaamheden op het gebied van onderzoek, technologische ontwikkeling en demonstratie (1994-1998), PB L 126 van 18.5.1994, blz.1.

De OTO-projecten pasten in het kader van een gecombineerde actie voor de korte vaart (SSS-CA). Het uiteindelijke doel van de actie is een bijdrage te leveren tot een betere coördinatie van nationaal en EU-onderzoek door meer transparantie te brengen in de activiteiten en door verspreiding van OTO-resultaten. Zij heeft een platform geleverd voor de vorming van netwerken tussen lidstaten, onderzoekers en bedrijfsleven.

Naast een inventarisatie van nationaal en EU-onderzoek op het gebied van de korte vaart heeft de gecoördineerde actie informatie opgeleverd over bestaande OTO-behoefte. Er is onlangs een werkgroep voor statistiek opgericht, die de basis moest leggen voor een betere gemeenschappelijke beoordeling van de multimodale handelsstromen in Europa.

De laatste jaren is sterk de nadruk gelegd op ruimere verspreiding van OTO-resultaten. Doelstelling was de exploitatie, overdracht en verspreiding van beschikbare technologieën, technieken en gereedschappen voor zoveel mogelijk partijen en potentiële eindgebruikers te vergemakkelijken met behulp van moderne middelen zoals Internet, Thematische Netwerken, workshops en publicaties.

De belangrijkste OTO-gebieden en de vorderingen die tot nu toe op het gebied van de korte vaart zijn gemaakt in het kader van het vierde kaderprogramma staan uitvoeriger beschreven in bijlage III.

Het vijfde kaderprogramma loopt al. Het omvat twee specifieke kernacties op het gebied van de korte vaart, getiteld: "Duurzame mobiliteit en intermodaliteit" en "Landvervoer en maritieme technologieën".⁵²

10.2.2. Korte vaartprojecten in het kader van PACT

In de jaren 1995 tot en met 1998 is steun verleend aan korte vaartprojecten in het kader van de modelacties voor gecombineerd vervoer (PACT), een communautair programma voor de bevordering van innoverende acties ter versterking van het concurrentievermogen van het gecombineerd vervoer. Deze projecten staan beschreven in bijlage IV. De regels voor de werking van PACT zijn in 1997 veranderd, en er kunnen nu ook projecten die mede zeevervoer omvatten gesteund worden op dezelfde grondslag als projecten met betrekking tot andere vervoerswijzen⁵³. PACT zal doorgaan met steun aan de korte vaartprojecten.

10.2.3. Havenprojecten in het kader van de Trans-Europese Vervoersnetwerken

Beschikking nr. 1692/96/EG⁵⁴ van de Raad en het Europees Parlement bevat de richtsnoeren voor de ontwikkeling van een Trans-Europees Vervoersnetwerk (TEN-T). Deze richtsnoeren bevatten criteria voor de ontwikkeling van havens, en voor de keuze van en steunverlening aan

⁵² Beschikking nr. 182/1999/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 december 1998 betreffende het vijfde kaderprogramma van de Europese Gemeenschap voor activiteiten op het gebied van onderzoek, technologische ontwikkeling en demonstratie (1998-2002), PB L 26 van 1.2.1999, blz.1.

⁵³ Zie Verordening (EG) nr. 2196/98 van de Raad van 1 oktober 1998 betreffende de toekenning van communautaire financiële bijstand voor maatregelen ten behoeve van het gecombineerd vervoer, PB L 277 van 14.10.1998, blz.1.

⁵⁴ PB L228 van 9.9.1996, blz.1, als gecorrigeerd in PB L 15 van 17.1.1997, blz.1.

projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot havens en aanverwante gebieden. Een van die criteria is de doelstelling van een bevordering van de korte vaart. In 1997 en 1998 heeft TEN-T steun verleend aan 18 studies met betrekking tot havenprojecten, die ook voor de korte vaart van belang waren.

10.2.4. Medefinanciering van haalbaarheidstudies

De Commissie heeft in het kader van de algemene begrotingslijn voor vervoer steun verleend aan een aantal afzonderlijk geselecteerde haalbaarheidstudies met betrekking tot de korte vaart, waarbij de bijdrage per studie ten hoogste 50% van de totale kosten bedroeg. Bijlage V bevat een overzicht van deze studies. De Commissie verleende langs deze weg steun vanwege de beperking van de financiering van korte vaartprojecten in het oorspronkelijke PACT-programma. Thans zijn de regels veranderd en worden haalbaarheidstudies gewoonlijk in het kader van PACT medegefinancierd.

10.2.5. MEDA

Vanwege het grote belang dat het Euro-Mediterrane Partnerschap hecht aan zeevervoer, en vooral aan de korte vaart, heeft het MED-comité in november 1997 zijn goedkeuring verleend aan toekenning van financiële steun aan 11 regionale maritieme projecten uit hoofde van het financiële instrument van de Gemeenschap MEDA⁵⁵. De doelstelling van de projecten zijn enerzijds ontwikkeling van vervoer over water en havens en anderzijds verhoging van de veiligheid op zee en de bescherming van het milieu. De projecten houden nauw verband met de korte vaart.

10.2.6. Europees regionaal ontwikkelingsfonds en INTERREG II C

In de mededeling van de Commissie inzake cohesie en vervoer⁵⁶ wordt gesuggereerd dat het Europees en regionaal ontwikkelingsfonds (EFRO) en het cohesiefonds gebruikt zouden kunnen worden om de investeringen in zeevervoer te verhogen, om ook rekening te kunnen houden met milieuoverwegingen. Deze doelstelling is ook opgenomen in de recente richtsnoeren voor de voorbereiding van toekomstige EFRO-programma's⁵⁷.

Voorts worden in het document "Europese Ruimtelijke Ordening" dat door de lidstaten en de Commissie gezamenlijk is opgesteld - de mogelijkheden benadrukt die de korte vaart en het intermodaal en gecombineerd vervoer te bieden hebben.

⁵⁵ Verordening (EG) nr. 1488/96 van de Raad van 23.7.1996 inzake financiële en technische maatregelen ter ondersteuning van de hervorming van de economische en maatschappelijke structuren in het kader van het Europees Mediterraan Partnerschap (MEDA), PB L 189 van 30.07.1996, blz. 1, als gecorrigeerd in PB L 255 van 9.10.1996, blz. 24 en PB L 187 van 1.7.1998, blz. 56.

⁵⁶ Mededeling van de Commissie inzake cohesie en vervoer, COM(98)806 def. van 14.01.1999.

⁵⁷ Werkdocument van de Commissie: de Structuurfondsen en de coördinatie daarvan met het cohesiefonds - Ontwerprichtsnoer voor programma's in de periode 2000-2006, 03.02.1999.

Het EFRO bevordert - door middel van INTERREG II C⁵⁸ - interregionale en transnationale samenwerking gericht op de realisering van duurzamer en efficiënter vervoersystemen. Door sommige onder INTERREG II C vallende programma's wordt financiële steun verleend aan specifieke projecten voor de ontwikkeling van korte vaart in regio's van de Europese Unie. Deze steun moet in het kader van het toekomstig initiatief INTERREG III voor de periode 2000-2006 worden voortgezet.

* * * * *

⁵⁸ Het Interreg-initiatief van de Gemeenschap inzake transnationale samenwerking op het gebied van ruimtelijke ordening.

BIJLAGE I: OVERZICHT VAN DE AANBEVOLEN MAATREGELLEN

- 1) Actief streven naar een milieuvriendelijker en veiliger scheepvaart om van duurzaamheid en veiligheid te profiteren en om het mogelijk te maken dat ondernemingen duurzaamheid en veiligheid als criteria in hun bedrijfsstrategie opnemen. Verder moeten de lidstaten de nieuwe bijlage VI bij het MARPOL-Verdrag van 1997 zo spoedig mogelijk ratificeren.

Verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de maatregel: alle betrokken partijen.

- 2) Actief streven naar integratie van de korte vaart in de intermodale vervoersketen. De vervoerswijze zelf tot een reëel alternatief voor de gebruikers maken door de klant op zijn wensen afgestemd hoogwaardig deur-tot-deur vervoer met grote regelmaat en hoge frequentie in een just-in-time logistieke omgeving te bieden .

Verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de maatregel: het bedrijfsleven; de lidstaten en de Commissie moeten voor de randvoorwaarden zorgen.

- 3) Actief streven naar combinatie van vervoerswijzen en spelers bij het logistiek beheer van de toeleveringsketen om centraal geregeld compleet deur-tot-deur vervoer te kunnen bieden (zgn. one-stop-shops). Een mogelijke aanpak zou de introductie van prestatie-indicatoren kunnen zijn, of zich baseren op beste praktijken, rekening houdend met de behoeften van alle betrokken partijen.

Verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de maatregel: de betrokken ondernemingen.

- 4) Indien mogelijk, de korte vaart bij voorkeur combineren met milieuvriendelijker vervoerswijzen in de intermodale keten.

Verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de maatregel: de betrokken ondernemingen.

- 5) Meer publiciteit geven aan de korte vaart en de aldaar geboden diensten. De bestaande en toekomstige rondetafelconferenties en de nationale knooppunten in de lidstaten hierbij betrekken. Nadenken over de instelling van een on-line informatiedienst, bijvoorbeeld op Internet, die de korte vaart actuele informatie verschaft.

Verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de maatregel: alle betrokken partijen.

- 6) De haven autoriteiten moeten in het kader van hun commercieel beleid meer aandacht besteden aan de behoeften van de korte vaart. Zij zouden kunnen overwegen speciale korte vaartterminals met aparte faciliteiten te bouwen met speciaal op de korte vaart afgestemde dienstenpakketten.

Verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de maatregel: de havenautoriteiten.

- 7) Verhoging van de efficiency van de havens, om de korte vaart in staat te stellen aan de eisen van de just-in-time levering te voldoen.

Verantwoordelijkheid voor de uitvoering van deze maatregel: de havenautoriteiten in samenwerking met de andere betrokken partijen.

- 8) Inventarisatie van beste praktijken in havens en verspreiding van die informatie onder haveninstanties en havengebruikers.

Verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de maatregel: de havenautoriteiten.

- 9) Het verplichte gebruik van loodsen in sommige havens opnieuw bekijken.

Verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de maatregel: de lidstaten en de havenautoriteiten.

- 10) Het opzetten van rondetafelconferenties of soortgelijke overlegstructuren voor de korte vaart, of krachtige stimulering van de werkzaamheden van de reeds bestaande structuren. De knooppunten in de lidstaten moeten een netwerk voor informatieverspreiding en een forum voor samenwerking in EG-verband vormen.

Verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de maatregel: alle betrokken partijen.

- 11) Voortzetting van de bestudering van de berekening van infrastructuurkosten en van het concept van kostendekking gebaseerd op dezelfde beginselen voor alle vervoerswijzen, de korte vaart inbegrepen, (door de Commissie overgenomen aanbeveling van een lidstaat).⁵⁹

Verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de maatregel: de Commissie in samenwerking met de lidstaten.

Specifieke aanbevelingen voor documenten en administratieve procedures

- 12) De aanvaarding overwegen van uniforme aankomst- en vertrekformulieren, indien mogelijk gebaseerd op de FAL-formulieren 1, 3, 4 en 5 van de IMO.

Verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de maatregel: de betrokken lidstaten.

- 13) Bestudering van de mogelijkheid om slechts één instantie aan boord te laten gaan en/of bepaalde taken aan de havenautoriteit of de scheepsagent te delegeren.

Verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de maatregel: de betrokken lidstaten.

- 14) Ervoor zorgen dat een schip onmiddellijk na aankomst kan beginnen met lossen, zonder dat eerst de meldprocedures moeten zijn voltooid.

Verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de maatregel: de betrokken lidstaten.

- 15) Stimulering van het gebruik van EDI in de korte vaart.

Verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de maatregel: alle betrokken partijen.

- 16) Zoeken naar manieren om de vervoerders de bureaucratische rompslomp (documentatie en procedures) van de korte vaart te besparen.

Verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de maatregel: alle betrokken partijen.

- 17) Vereenvoudiging of afschaffing van de meldplicht voor op doortocht zijnde schepen op rivieren.

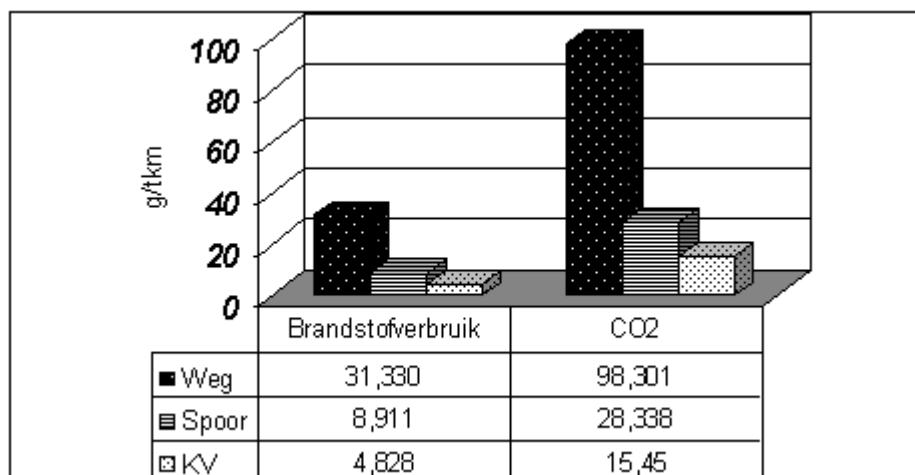
Verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de maatregel: de betrokken lidstaten.

⁵⁹ Het onderzoek zou ook de korte vaartdienst van deur tot deur kunnen omvatten, teneinde na te gaan of de kosten van de hele vervoerketen, de trajecten over land inbegrepen, de lage externe kosten van de korte vaartdiensten weerspiegelen.

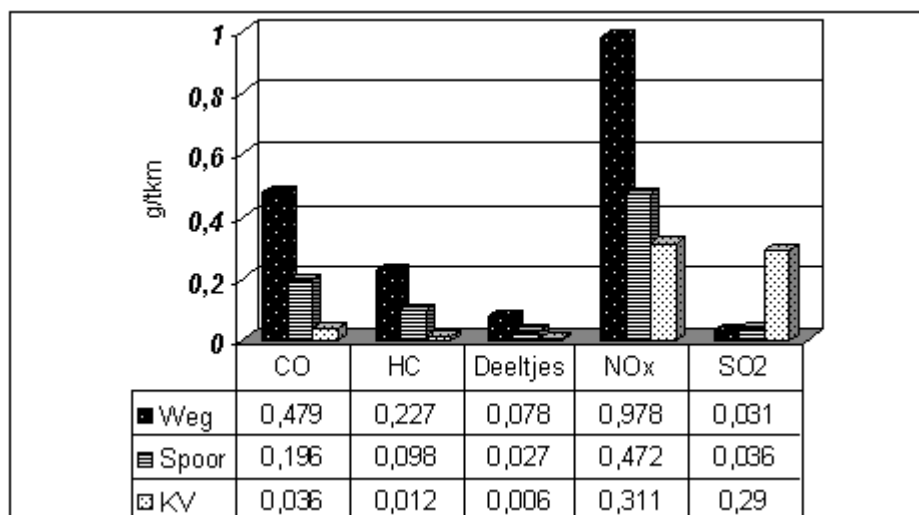
* * * * *

BIJLAGE II: MILIEU-INDICATOREN

Onderstaande ramingen zijn samengesteld⁶⁰ onder toezicht van de Commissie (Eurostat) en zijn gebaseerd op een aantal hieronder weergegeven aannames.



Figuur 1: Schatting van het gemiddeld brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot van het wegvervoer, het spoorvervoer en de korte vaart in gram/ton/kilometer.



Figuur 2: Schatting van de gemiddelde CO-, koolwaterstof-, deeltjes-, NO_x-, en SO₂-uitstoot van het wegvervoer, spoorvervoer en de korte vaart in gram/ton/kilometer.

⁶⁰ De Commissie bedankt het Instituut voor Energietechniek aan de Technische Universiteit van Denemarken en het Laboratorium voor Toegepaste Thermodynamica aan de Aristoteles Universiteit in Griekenland voor het verschaffen van de basisgegevens en de uitvoering van de berekeningen.

Bij de berekeningen is uitgegaan van de volgende veronderstellingen:

Weg: Gewichtscategorieën voertuigen: 5,5-36 ton; referentiesnelheden: op binnenwegen 50 km/u, op snelwegen 80 km/u (snelheidsafhankelijke emissiefactoren); laadvermogen: (totaalgewicht van het voertuig-1,5921)/1,3228; belastingfactoren 50% en 100%; calorische onderwaarde van de dieselolie 42,5 MJ/kg; zwavelgehalte van de dieselolie 0,0005 kg/kg. Emissiefactoren voor een voor 100% beladen voertuig van 36 ton (COPERT-methode): brandstofverbruik: 350,908; CO₂: 1101,007; CO: 2,151; VOC (HC): 0,858; deeltjes: 0,564; NO_x: 13,590; en SO₂: 0,351 g/km.

Spoor: Totaalgewicht van de trein: 250-2500 t; voor vracht beschikbare percentage van de trein, naar massa: 0,6; belastingfactoren 65% en 100%; calorische onderwaarde van de dieselolie: 42,5 MJ/kg; energieverbruik: EC=15,313* en brutogewicht^{^-}0,6489 MJ/tkm. Emissiefactoren: CO₂: 3,18; CO: 0,022; HC: 0,011; deeltjes: 0,003; NO_x: 0,053; en SO₂: 0,004 g/g dieselolie.

Korte vaart: container en bulkschepen in de categorie 5000-10.000 rt; gemiddelde dienstnelheden 19,09 (containerschip) en 14,32 (bulkcarrier) knopen; voor vracht beschikbare fractie van het leeggewicht: 0,95; typische belastingfactoren: 65% en 100% voor containerschepen en 50% en 100% voor bulkcarriers; energieverbruik (ton per dag) voor containerschepen: EC=8,0552+0,00235*GT en voor bulkcarriers EC=0,9724+0,0019*GT; aangenomen energieverbruik verminderende factor bij het varen in ballast: 0,8; zwavelgehalte van de brandstof 3%. Emissiefactoren: CO₂: 3,2; CO: 0,0074; HC: 0,0024; deeltjes: 0,0012; NO_x: 0,0645 (uitgaande van 50/50-verdeling tussen medium speed en slow speed-dieselmotoren); en SO₂: 0,06 g/g verbruikte brandstof.

De Commissie ziet het commentaar tegemoet van de betrokken partijen op de voor berekening van de milieuprestaties van de scheepvaart gebruikte methoden en op de verkregen gegevens zelf.

* * * * *

BIJLAGE III

Deel 1: DE KORTE VAART ALS ONDERDEEL VAN HET SPECIFIEKE ONDERZOEKPROGRAMMA VOOR VERVOER VAN HET VIERDE KADERPROGRAMMA VOOR ONDERZOEK EN ONTWIKKELING

De onder het vierde kaderprogramma vallende OTO-projecten waren vooral gericht op verbetering van de rechtstreekse informatie- en communicatieverbindingen tussen de verschillende deelnemers aan de vervoersketen (bijvoorbeeld BOPCom, MARNET, 3SNET, PROSIT en INFOLOG). Het belangrijkste resultaat tot nu toe was de ontwikkeling van middelen om de computersystemen van de verschillende vervoerders aan elkaar te koppelen, waardoor de informatiestroom en het informatiebeheer gemakkelijker verlopen, en het vervoer efficiënter wordt. De ontwikkelde oplossingen zijn gedemonstreerd en gevalideerd voor een aantal toepassingen (lading boeken, vervoersorders en aanmelding van gevaarlijke lading) in verschillende Europese regio's. Verdere ontwikkelingen zijn: beslissingsondersteunende gereedschappen voor de verschillende vervoersdeelnemers (een makelaarsstelsel voor de korte vaart voor een betere afstemming van vraag en aanbod), integratie van informatiesystemen met AEI (Automatic Equipment Identification), en applicaties voor tracking en tracing van lading.

Andere belangrijke resultaten waren verbetering van de efficiency van de havens als intermodale (land/zee) overslagcentra, aan de hand van een diepgaande analyse van de problemen en knelpunten aldaar op het gebied van administratie, organisatie en informatiedoorstroming, en de ontwikkeling van nieuwe concepten ter verbetering van de haven/schip-interface (bijvoorbeeld EUROBORDER, SPHERE, INTRASEAS en IPSI). De belangrijkste resultaten tot nu toe zijn een uitgebreide inventarisatie van de havenprocedures, met inbegrip van de ontwikkeling en het testen van simulatiemodellen voor een aantal Europese havens om hun prestaties te meten en ook om mogelijke organisatie- en exploitatiemodellen te beoordelen. Verdere vorderingen zijn het logisch ontwerp van nieuwe ladingbehandelingssystemen en nieuwe scheepstypes en hun integratie in het grote operationele verband.

Er is ook veel werk verricht op het gebied van snelvervoer over water. Dit onderwerp werd vanuit economisch en vanuit veiligheidsoogpunt bekeken in het kader van de projecten EMMA en FASS. Er is een diepgaande marktanalyse verricht waarbij werd gekeken naar de mogelijkheden en vereisten in termen van technologie, infrastructuur dienstverlening en exploitatiekosten, alsmede naar de commerciële levensvatbaarheid van snelle vrachtvervoersdiensten. Er wordt nog gewerkt aan een voorlopige inschatting van de eisen waaraan hogesnelheidsvaartuigen qua veiligheid en navigatie en de exploitanten daarvan qua herscholing en opleiding zullen moeten voldoen.

Een ander aandachtsgebied omvatte het zoeken naar nieuwe potentiële handelsroutes voor de korte vaart en naar manieren om de verbindingen met de Europese vervoersketens en markten te verbeteren (bijvoorbeeld INSPIRE en ARCDEV). Het belangrijkste wat tot nu toe op dit gebied is gedaan, is een verkenningstocht – in samenwerking met de Russen – naar het Noordpoolgebied om de technische en economische uitvoerbaarheid te demonstreren van een het hele jaar door operationeel vervoersstelsel als verbinding tussen het energierijke Siberië en Europa en de EU-markten.

Een belangrijk werkerrein vormde de recente ontwikkeling van de Cargo Black Box, een van de Maritime Black Box afgeleide toepassing. Het is de bedoeling dat deze cargo black box zal worden gebruikt voor tracking en tracing van vaartuigen en lading en voor het verstrekken van volledige en betrouwbare informatie die de administratieve procedures in de toekomst moet vergemakkelijken.

* * * * *

Deel 2: DE KORTE VAART IN ANDERE ONDERZOEKPROGRAMMA'S VAN DE COMMISSIE IN HET KADER VAN HET VIERDE KADERPROGRAMMA VOOR ONDERZOEK EN ONTWIKKELING

Tegen het einde van het derde kaderprogramma in 1994 is de Commissie gestart met de actie voor gericht onderzoek (TRA) in het kader van het Brite/Euram-programma (Industriële en Materiaaltechnologie). In het kader van het TRA-net-project – ('New Ship Concept in the Framework of Short Sea Shipping') – werden zeven door de Gemeenschap gefinancierde OTO-projecten uitgevoerd. Het ging hier om doelstellinggericht interdisciplinair en multisectorieel toegepast onderzoek voor de kortevaartmarkt. De technologieën die nodig zijn voor de bouw van een snelle en grote surface-effect-catamaran voor passagiers en goederenvervoer in de zich uitbreidende snelle ferrysector zijn nu beschikbaar.

In de loop van het vierde kaderprogramma werd in het kader van het Brite/Euram-programma rechtstreeks en indirect steun verleend aan OTO-activiteiten door middel van financiering van OTO-projecten voor gezamenlijke rekening, waarbij zes thematische netwerken werden gecreëerd die zich met onderwerpen op het gebied van de korte vaart bezig hielden.

De onder het Brite/Euram-programma ressorterende korte-vaartprojecten zijn onder meer:

- Het voortstuwingsysteem van Kappel met hoger energierendement en geringer milieueffect;
- Ontwikkeling van een computersysteem voor het ontwerp van een scheepsconstructie met een beter gedrag bij zeegang;
- Geavanceerde methode voor het voorspellen van golfbelasting voor hogesnelheidsschepen;
- Verzameling en evacuatie van passagiers;
- Modellen voor de operationele betrouwbaarheid, integriteit en beschikbaarheid van scheepswerktuigsystemen;
- Hydrodynamische en aërodynamische technologieën voor draagvleugelschepen;
- Op verhoogde veiligheid gericht scheepsontwerp: effecten van extreme belastingen en hydro-elastische koppeling;
- Ontwerp voor een bij extreme belasting veilige constructie;
- Gemeenschappelijk Europees ontwerp voor een binnenschip.

De zes lopende thematische netwerken waaraan in het kader van de communautaire OTO-programma's steun wordt verleend zijn:

Thematisch netwerk nr. 1: MARNET CFD – Vloeistofdynamische modellen voor de maritieme industrie – houdt zich bezig met de ontwikkeling en integratie van technologieën voor specifieke maritieme toepassingen en levert passende gereedschappen voor gebruik in het vroege ontwerp-stadium bij de analyse van de krachtbronnen, voortstuwing, het gedrag bij zeegang, de golfbelasting, de mariene aërodynamica en de veiligheid van schepen en op zee.

Thematisch netwerk nr. 2: PRODIS – Productontwikkeling en –innovatie in de scheepsbouw – houdt zich bezig met de verkenning van levensvatbare technologieën, zowel voor de intercontinentale- en poolvaart in open en volle zee als voor de korte vaart of binnenvaart in kust- of binnenwateren .

Thematisch netwerk nr. 3: MARPOWER – Concepten voor geavanceerde scheepswerktuigsystemen met geringe verontreiniging en hoog rendement – onderzoek naar nieuwe uitvoerbare technologieën en concepten voor low speed/medium speed dieselmotoren en gasturbines, met als doel een drastische vermindering van de uitstoot van motoren, met speciale aandacht voor de NO_x en deeltjesemissies.

Thematisch netwerk nr. 4: SAFER EURORO DESIGN FOR SAFETY – Geïntegreerde methode voor het ontwerpen van veilige Europese ro-ro-ferries – met als strategisch doel de bevordering van de ontwikkeling van geformaliseerde ontwerp-methoden voor veiligere schepen door middel van een geïntegreerde aanpak, waarin “gedragsvoorspelling”, “risicobeoordeling” en verschillende “ontwerpactiviteiten” worden gekoppeld.

Thematisch netwerk nr. 5: TRESHIP – Technologieën voor het verminderen van de door schepen veroorzaakte milieueffecten – bevordert de ontwikkeling van methoden voor milieueffectbeoordeling van de levenscyclus van schepen en van methoden voor het ontwerpen van milieuvriendelijkere schepen.

Thematisch netwerk nr. 6: T- NETS – Nieuwe concepten en technologieën voor het zeevervoer van de volgende eeuw – coördineert onderstaande acht door de Gemeenschap gefinancierde, nauw met elkaar verband houdende projecten. Deze projecten hebben betrekking op ontwerp, productie en exploitatie van veiligere, efficiëntere en gebruikersvriendelijkere schepen, met inbegrip van geavanceerde technologieën voor containerbehandeling:

- Veilige doortocht en navigatie (SPAN);
- Vloeistofdynamische modellen voor het scheepsontwerpproces (CALYPSO);
- Concept voor het vervoeren en laden van containers (CONTROL-C);
- Low impact-stadsbus voor vervoer over water (LIUTO);
- Vermoeingsgebaseerde ontwerp-regels voor de toepassing van hoogwaardige staalsoorten bij schepen (FATHTS);
- Formele veiligheidsbeoordeling van hogesnelheidsvaartuigen (FSA-HSC);
- Milieuvriendelijke anti-aangroeicoatings (CAMELLIA);
- Adaptieve besturing van scheepsmotoren tijdens zwaar weer (ACME).

* * * * *

BIJLAGE IV: PROJECTEN OP HET GEBIED VAN DE KORTE VAART WAARAAN STEUN IS VERLEEND IN HET KADER VAN DE MODELACTIES INZAKE GECOMBINEERD VERVOER (PACT) (1995-1998)

1. Voltooide projecten

Terminal in de haven van Turku

Dit project liep van 1996 tot 1997 en omvatte het geschikt maken van de installaties van de multimodale terminal in de haven van Turku (Finland) voor de exploitatie door SeaRail van een trein/ferryverbinding tussen Turku en Stockholm. Het project moest ook spoor- en multimodaal vervoer aantrekkelijker maken voor het transitoverkeer naar Rusland.

Het project omvatte een nieuw computersysteem voor bijna de volledige goederenverwerking door de terminal en de behandeling van het getrokken materieel. Met behulp van het computersysteem kunnen nu de voorraadoverzichten van alle klanten direct worden verkregen en bijgewerkt, en de ladingbewegingen kunnen rechtstreeks aan de klanten worden doorgegeven. Voor de gegevensverwerking is 80% minder tijd nodig dan met de oude manuele verwerkingsmethode.

2. Lopende projecten

a. Aanhangwagens voor goederenbehandeling in de terminal

Bij de eerste fase van het project waren de haven van Trelleborg en vervoerders uit Zweden, Duitsland en Italië betrokken. De bedoeling was het marktaandeel van intermodaal vervoer tussen Noorwegen/Zweden en Italië via de Trelleborg-Rostock-ferry-route te vergroten door gebruikmaking van een nieuw type aanhangwagens dat een efficiëntere behandeling van wissellaadbakken en containers in de terminal mogelijk moest maken.

De eerste fase liep van 1996 tot 1997. De resultaten van het project waren verhoogde flexibiliteit, gemakkelijkere behandeling, sneller laden en lossen en betere manoeuvreerbaarheid. De transportcapaciteit van de aanhangwagens en de capaciteitsbenutting van de ferries zijn verhoogd.

In de tweede fase zal de commerciële haalbaarheid verder worden getest. De havens van Trelleborg, Rostock en Lübeck dienen als overslagcentra voor een multimodale vervoersdienst per spoor/schip vanuit Zweden naar Duitsland en Italië, die in 1997 is gestart en van deze aanhangwagens gebruik maakt.

b. Haven van Duinkerken

Dit project, dat in 1996 is gestart, verkeert nu in de tweede fase. Het omvat de ontwikkeling van een gecombineerde vervoersdienst met als innoverend element de combinatie van rivier- en zeevervoer. Op het traject Lille-Duinkerken wordt gebruik gemaakt van binnenschepen en op de route Duinkerken-Antwerpen-Rotterdam-Felixstowe-Le Havre van een korte vaartschip. Ook de weg en het spoor zijn in de keten opgenomen.

In de eerste fase van het project, die al in 1997 afliep, zijn de doelstellingen wat het maritieme gedeelte betreft bereikt, omdat het streefcijfer voor de overslag van weg- naar maritiem vervoer van 10.000 TEU is overtroffen. Eén van de partners heeft ook soortgelijke verbindingen tot stand gebracht op andere routes en met andere partners.

c. Intermodale scheepvaartdienst tussen Nederland en Rusland

Het project omvat het opzetten en de exploitatie van een ro-ro-ferry route van de Moerdijk (Nederland) naar Sint-Petersburg (Rusland) met twee reizen per week. Het initiatief voor het project is uitgegaan van de Czar Peter Lines (NL), en het is in 1997 van start gegaan. De bedoeling is dat er een andere vorm van betrouwbaar en concurrerend intermodaal deur-tot-deur-transport komt van aanhangwagens en wissellaadbakken vanuit Nederland, België en Frankrijk naar Rusland. Een nieuwigheid is het gebruik van een nieuw soort stapelbare wissellaadbakken van 13,6 m, die momenteel de grootste intermodale transporteenheden zijn. Voordelen van het project zijn: een tijdsbesparing van twee tot drie dagen ten opzichte van het wegvervoer, lagere vervoerskosten en een verhoogde veiligheid van de lading.

d. Intermodale scheepvaartdienst tussen La Rochelle, Le Havre en Rotterdam

Deze intermodale dienst is in oktober 1997 gestart door de European Feeder Lines. Het potentiële vrachtaanbod in het gebied rond La Rochelle is groot. Het meeste verkeer loopt via Le Havre, Antwerpen en Rotterdam. De combinatie van scheepvaartfaciliteiten langs de Franse Atlantische kust en een goed ontwikkeld binnenlands vervoersnet biedt de mogelijkheid om het langeafstandsvervoer over de overvolle wegen van Noord-Europa te vermijden. De dienst heeft het streefcijfer van ongeveer 10.000 TEU in het eerste jaar niet kunnen halen.

Wel is duidelijk geworden welke obstakels men bij dit soort projecten kan verwachten, zoals de omstandigheid dat de faciliteiten in de belangrijkste havens qua dienstverlening en prijzen niet voldoende zijn afgestemd op de korte vaart.

e. Intermodale vervoersdienst tussen Ierland en Frankrijk met spoorwegverbinding naar Italië

Het project is in 1997 van start gegaan. Het omvat het vervoer van containers, wissellaadbakken en opleggers tussen Ierland en Italië. De projectpartners zijn P&O Transcontinental (de leidende partner) en andere Ierse en Engelse bedrijven. De activiteiten omvatten de ontwikkeling van een pendeldienst per spoor tussen Cherbourg en Novara en een scheepvaartdienst tussen Rosslare of Dublin en Cherbourg. Innoverende elementen zijn de totstandbrenging van een geïntegreerde intermodale vervoersketen en de verstrekking aan de klanten van real-time-informatie over de locatie van de laadeenheden. Doelstelling is om in 1999 75% van het vervoer van intermodale transporteenheden tussen Ierland en Italië in handen te hebben.

3. De in 1998 geselecteerde projecten

In 1998 zijn in het kader van PACT een aantal nieuwe scheepvaartprojecten geselecteerd. Het betreft een intermodale kortevaartdienst tussen Italië, Frankrijk, Ierland en Denemarken met snelle ro-ro-schepen, een zee-riviercontainerdienst met kruiplijncoasters vanuit Zeebrugge naar Duisburg, en een scheepvaart-spoorwegdienst vanuit Centraal-Spanje via de haven van Bilbao naar Duitsland.

De verkozen uitvoerbaarheidsstudies zijn onder meer een wegvervoers/scheepvaartdienst van Schotland naar Nederland, een wegvervoers/scheepvaartdienst van Portugal naar Nederland en een rivier-zeetransport van papierrollen in cassettes over de binnenwateren en over zee tussen Zweden, Finland en Duitsland en het VK.

* * * * *

BIJLAGE V: DOOR DG VII MEDEGEFINANCIERDE UITVOERBAARHEIDSSSTUDIES OVER DE KORTE VAART

(over het algemeen 50% van de totale kosten van de studie).

Project	Hoofdcontractant/ geassocieerde partners	Doelstellingen	Resultaten	Begindatum/ einddatum
Project nr. 1 Totstandbrenging van zee/rivier-verbindingen tussen de Portugese zeehavens en Duisburg	Europees Ontwikkelingscentrum voor de Binnenvaart, Duisburg (EBD) / Portugees Instituut voor onderzoek op het gebied van de scheepvaart (IPIMAR)	De studie analyseert de structuur van zee-, riviervervoersverbindingen tussen Portugal (haven van Setúbal) en Duitsland (binnenhaven van Duisburg) en geeft een raming van de potentieel te vervoeren lading. Zij geeft ook prognoses voor de groei van het vervoer en de concurrentiepositie van de binnenvaart op bovengenoemde routes. De studie omvat tevens een marktanalyse en een analyse van alle middelen waarmee de zee/riviervaart aantrekkelijker gemaakt kan worden, bijvoorbeeld het gebruik van snellere schepen of aanpassing van de containers en scheepsuitrusting.	De conclusie van het rapport luidde dat er onder de huidige marktvoorwaarden onvoldoende potentiële lading was voor een groot zee/rivierschip, het enige type schip dat qua tijd en kosten haalbaar zou zijn. Die conclusie gold ook bij uitbreiding van de dienst naar Spaanse havens. Aangezien er voor het jaar 2010 een aanzienlijke groei van het ladingvolume werd voorspeld, zou die dienst op de langere termijn levensvatbaar kunnen worden. Gedetailleerde vergelijkingen laten zien dat bij vergelijking van zee/riviervervoer en wegvervoer de vergelijking qua kosten goed maar qua tijd slecht uitvalt voor het zee/riviervervoer.	Februari 1996 / september 1997
Project nr. 2 Geïntegreerde kortevaartketen tussen de havens van Antwerpen, Rouen & Tilbury	Westerlund Corporation	Onderzocht werd de uitvoerbaarheid van een nieuwe ro-ro-dienst voor vervoer van bosproducten tussen de havens.	Volgens de studie was er te weinig potentiële lading om onder de huidige marktvoorwaarden een nieuwe dienst te rechtvaardigen. De belangrijkste factoren waren in dit verband de betrekkelijk korte afstanden over de weg en de lage kosten van het wegvervoer.	Mei 1996/juni 1997

<p>Project nr. ° 3</p> <p>Verbetering van kortevaartdiensten tussen de havens van Bilbao en Rotterdam</p>	<p>De gemeente Bilbao/ Baskische overheid, havenautoriteit van Rotterdam, Nederlandse regering, Vereniging van Rotterdamse havenbedrijven en particuliere bedrijven in Rotterdam.</p>	<p>De studie vloeide voort uit een in mei 1995 door de twee havens gesloten overeenkomst die de verbetering van korte-vaartverbindingen tussen de havens en bevordering van de uitwisseling van know-how behelsde. De doelstellingen van de studie waren: een duurzame groei van de korte vaart tussen Rotterdam en Bilbao te bewerkstelligen; het bedrijfsleven te betrekken bij de opzet van een concurrerende kortevaartdienst; een analyse van de cruciale punten; identificatie van de nodige maatregelen en bevordering van de uitvoering ervan.</p>	<p>De belangrijkste conclusies van deze zeer uitgebreide marktstudie zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in de huidige omstandigheden zou ten hoogste 3.100.349 ton potentiële lading per korte vaart vervoerd worden: niet meer dan 10% van deze hoeveelheid zou reeds zijn weg over zee vinden; - de korte vaart is momenteel voordeliger dan vervoer over de weg binnen een straal van 170 km van Bilbao en Rotterdam voor containers van 40 ft en binnen een straal van 250 km voor containers van 20 ft; - op middellange termijn zijn er mogelijkheden om de kosten van de totale kortevaartketen met 14,5% omlaag te brengen; daardoor zou het gebied waarbinnen de korte vaart kan concurreren meer dan verdubbeld kunnen worden; - de grootste ruimte voor kostenverlaging is gelegen in de huidige inefficiënte organisatie van het binnenlands vervoer van en naar de haven van Bilbao. 	<p>Augustus 1996 / oktober 1997</p>
---	---	--	---	-------------------------------------

<p>Project nr. 4</p> <p>Onderzoek naar het marktpotentieel op de kortevaartroutes "de Duitse Noordzee/Noordse landen/ West- en Zuid-Europa"</p>	<p>Europees Centrum voor Intermodale Logistiek /Regering van Neder saksen, In stituut voor de Economie van de Scheepvaart en Logistiek, en een aantal scheepvaart maatschappijen uit de EG.</p>	<p>Doelstelling was het marktaandeel van het lange-afstandsvervoer door Midden-Europa te verkleinen. Het project concentreerde zich op drie belangrijke routes: het verkeer tussen Scandinavië en Duitsland; het transitoverkeer tussen Scandinavië en West-/Zuid-Europa, en het verkeer tussen Noord-Duitsland en West-/Zuid-Europa. Het project omvatte de oprichting van een geïntegreerde vervoersdienst met gebruikmaking van moderne logistieke en telecommunicatiesystemen.</p>	<p>Het uiteindelijk doel om een intermodale vervoersdienst tot stand te brengen werd niet bereikt, ondanks de contacten met de industrie via workshops, onderzoeken, verschaffing van de betreffende kostengegevens en potentiële klanten enz. De conclusie was dat de te vervoeren potentiële lading tussen Noord-Duitsland en Spanje 1,7 mln. ton, tussen Noord-Duitsland en België 535.000 ton, tussen Noord-Duitsland en Frankrijk 600.000 ton en tussen Noord-Duitsland en Portugal 135.000 ton bedroeg.</p> <p>Verladers gaven in een onderzoek aan dat de voor het vervoer over zee benodigde tijd de belangrijkste hinderpaal was.</p>	<p>Oktober 1995 / juli 1997</p>
<p>Project nr. 5</p> <p>Uitvoerbaarheidsstudie met betrekking tot de opzet van een kortevaartnet voor de Oostzee (Balt-Net).</p>	<p>Vervoerscentrum van Padborg/haven van Vaasa (Finland), haven van Pärnu (Estland), regering van de provincie Voru (Estland), Baltische visverwerkingsfabriek (Kolobrzeg, Polen), haven van Aabenraa (Denemarken), haven van Karlskrona (Zweden), haven van Karlshamn (Zweden).</p>	<p>Doelstelling van het project is in het Oostzeegebied een partnerschap op te richten dat een gemeenschappelijk netwerk voor de behandeling van vracht zou willen uitbouwen. Marktonderzoeken moeten de voor de vervoersdiensten belangrijke markten aanduiden. Het doel is nieuwe klanten/gebruikers aan te trekken voor bestaande ferryverbindingen en vrachtvervoersroutes en nieuwe verbindingen tot stand te brengen. De studie moet ook aangeven welke investeringen nodig zijn om de betrokken havens efficiënter te maken.</p>	<p>Er is een netwerk opgericht waaraan de meeste oorspronkelijke partners deelnemen. Deze samenwerking en de verrichte marktstudies hebben geleid tot de oprichting van twee nieuwe lijnen en een capaciteitstoename op de twee bestaande lijnen, en men is een begonnen met de bouw van een nieuwe infrastructuur in vier van de betrokken havens.</p>	<p>November 1996 / mei 1998</p>