

Universiteit Gent
Havenbedrijf Gent GAB

Inventaris van maatregelen ter bevordering van SSS

ir. Pim Bonne

Wetenschappelijke paper afgelegd tot het behalen van het universitaire getuigschrift post-academische vorming Havenbeheer

Academiejaar 2004-2005

Promotor: Dhr. Willy De Decker
Commissarissen: Dhr. Dirk Houttekier, Drs. Gwen Gonsaeles



Inhoudstafel

1. Inleiding	3
2. Europese maatregelen ter bevordering van SSS	4
2.1 Richtlijn 2002/6/EG ("IMOFAL" richtlijn).....	4
2.2 Het PACT-programma (1997-2001)	4
2.3 Het Marco Polo I-programma (2003-2006).....	6
2.4 Het Marco Polo II-programma (2007-2013).....	8
2.5 Motorways of the Sea (TEN-T)	9
2.6 Focal Points vergaderingen	10
2.7 Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer.....	10
3. Vlaamse maatregelen ter bevordering van SSS	12
3.1 Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen.....	12
3.2 Verklaring van vrijstelling (Pilot Exemption Certificate)	13
3.3 Frequentiekortingen	14
4. Conclusie	15
Literatuur en regelgeving.....	16
Websites	17



1. Inleiding

In haar Witboek omtrent het Europese vervoersbeleid¹ gaat de Europese Commissie de strijd aan tegen de congestie op de weg. Eén van de principiële benaderingen waarop het Witboek is gebaseerd, bestaat uit een reeks van maatregelen die heffingen, revitalisering van alternatieven voor de weg en gerichte investeringen in het trans-Europese netwerk combineren. Het doel hiervan is marktaandeelen van de diverse vervoersmodi terug te brengen op hun niveau van 1998, waarna in de periode tot 2010 kan worden gewerkt aan een nieuw evenwicht².

Tegelijkertijd onderkent de Europese Commissie het potentieel van Shortsea Shipping (SSS), ook wel kustvaart genoemd.

*Vreemd genoeg heeft de kustvaart tussen Europese havens niet dezelfde ontwikkeling doorgemaakt, terwijl dat juist een bijdrage zou kunnen leveren aan vermindering van de congestie in de Gemeenschap, met name rondom de Alpen en de Pyreneeën. Zeevervoer over korte afstanden is namelijk alleen een werkelijk alternatief wanneer goederen in plaats van over de weg zowel over rivieren als per spoor kunnen worden vervoerd.*³

Shortsea Shipping is de enige vorm van goederenvervoer die bijna even snel groeit als het vervoer over de weg⁴ en dus een grote rol kan spelen in het zoeken naar nieuwe evenwichten tussen de vervoersmodi.

Ook op Vlaams niveau wordt de nodige aandacht aan deze vervoersmodus besteed. In zijn Beleidsnota Openbare Werken⁵ neemt minister Kris Peeters een operationele doelstelling "Stimuleren van het transport via alternatieve modi" op. Onder de opgesomde maatregelen valt onder andere de promotie van Shortsea Shipping. Vooral de combinatie Shortsea Shipping en binnenvaart krijgt de nodige aandacht, evenals de ontwikkeling van multimodale terminals.

In deze paper wordt dieper ingegaan op de verschillende maatregelen en acties die op Europees en op Vlaams niveau genomen werden om Shortsea Shipping te promoten. Hoofdstuk 2 omvat de Europese maatregelen en acties, hoofdstuk 3 omvat de Vlaamse maatregelen en acties. Waar mogelijk wordt ingeschat welk effect deze maatregelen (gehad) hebben. In hoofdstuk 4 volgt dan de conclusie.

¹ EUROPESE COMMISSIE, Witboek – Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen, Luxemburg, 12 september 2001, 142 p.

² Ibidem, p. 16-17.

³ Ibidem, p. 46.

⁴ Ibidem, p. 47.

⁵ VLAAMSE REGERING, Beleidsnota Openbare Werken 2004-2009, Brussel, 25 oktober 2004, 105 p.



2. Europese maatregelen ter bevordering van SSS

2.1 Richtlijn 2002/6/EG ("IMOFAL richtlijn")⁶

In het zeevervoer wordt traditioneel een groot aantal documenten met betrekking tot een schip, haar bemanning en passagiers, haar lading etc. vereist door douane, immigratiediensten, gezondheidsinspectie en andere overheidsdiensten. Deze voorgeschreven doch zware administratieve procedures worden vaak als een belemmering voor de volledige ontplooiing van deze vervoerstak beschouwd.

De 'Convention on Facilitation of International Maritime Traffic' (FAL Convention)⁷, aangenomen door de International Maritime Organization in 1965 poogt onnodige vertragingen in maritiem transport te vermijden, de samenwerking met overheden te ondersteunen en de hoogst mogelijke graad van uniformiteit in formaliteiten en andere procedures te verzekeren.

IMO heeft zeven gestandaardiseerde facilitatieformulieren ter vervulling van bepaalde meldingsformaliteiten bij aankomst in of vertrek uit een haven ontwikkeld. Het betreft volgende formulieren: Generale Verklaring, Cargo Verklaring, Verklaring van de Scheepsvoorraden, Verklaring over de bezittingen van de bemanning, Bemanningslijst, Passagierslijst en Gevaarlijke Ladingen Manifest.

Middels richtlijn 2002/6/EG van 18 februari 2002 worden vijf van de door de FAL Conventie van IMO opgestelde documenten overgenomen door de Gemeenschap. Deze richtlijn heeft tot doel het zeevervoer te vergemakkelijken door middel van standaardisering van de meldingsformaliteiten.

Shortsea Shipping heeft overduidelijk baat bij deze gestandaardiseerde meldingsformulieren in de Gemeenschap.

2.2 Het PACT-programma (1997-2001)

Het PACT-programma (Pilot Actions for Combined Transport) was de voorloper van het Marco Polo-programma (cfr. infra). Tussen 1992 en 1996 werden reeds zgn. modelprojecten ten behoeve van het gecombineerd vervoer medegefinancierd onder een experimentele actie van de Europese Commissie. Na de eerste vijf jaar werd beslist deze actie verder te zetten door middel van het PACT-programma.

Het programma richtte zich tot gecombineerd vervoer, waar dus naast een zo kort mogelijk begin- en eindtraject over de weg bijvoorbeeld een zeetraject kan gebruikt worden voor het grootste stuk van de af te leggen afstand. Dit programma richtte zich dus niet exclusief op SSS.

Het programma werd vastgesteld per verordening⁸ van de Raad van de Europese Unie en had volgende doelstelling:

⁶ EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD, Richtlijn 2002/6/EG van 18 februari 2002 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten van de Gemeenschap, PB L 67 van 9 maart 2002, p. 31-45

⁷ Voor de volledige tekst van de conventie verwijs ik naar de website van de International Maritime Organization (IMO), www.imo.org

⁸ RAAD VAN DE EUROPESE UNIE, Verordening (EG) 2196/98 betreffende de toekenning van communautaire financiële bijstand voor maatregelen ten behoeve van het gecombineerd vervoer, PB L 277 van 14 oktober 1998, p. 1-6

Deze verordening behelst de voorwaarden, voorschriften en procedures voor het verlenen van communautaire financiële steun aan innoverende projecten die ertoe bijdragen het gebruik van het gecombineerd vervoer te vergroten en de verlegging van het wegvervoer naar milieuvriendelijker vervoerswijzen aan te moedigen door:

- a) verbetering van het concurrentievermogen van het gecombineerd vervoer ten opzichte van het wegvervoer van begin tot eindpunt; of***
- b) bevordering van het gebruik van geavanceerde technologie bij het gecombineerd vervoer, of***
- c) betere mogelijkheden voor het aanbieden van gecombineerd-vervoerdiensten.***

Enkel projecten die innoverende operationele maatregelen omvatten of haalbaarheidsstudies omvatten die betrekking hebben op en voorbereiden op operationele innoverende maatregelen kwamen in aanmerking voor financiering.

Elke lidstaat en elke binnen de Gemeenschap gevestigde publiekrechtelijke of privaatrechtelijke natuurlijke of rechtspersoon kon bij de Commissie een project indienen. De communautaire financiële bijstand voor uitgaven en kosten van innoverende operationele maatregelen bedroeg ten hoogste 30 %, voor haalbaarheidsstudies ten hoogste 50 %.

In 1997 werden 33 projecten weerhouden voor cofinanciering. Acht projecten hadden (ten dele) betrekking op Shortsea Shipping. Eén project had betrekking op de haven van Brussel, waar een 'quadri-modale' kraan gesubsidieerd werd. Hierdoor konden nieuwe diensten naar het hinterland en de grote zeehavens ontwikkeld worden via alle modi (weg, spoor, binnenvaart, SSS). Dit project werd door de Europese Commissie als succesvol geëvalueerd.

In 1998 werden 17 projecten weerhouden, vier daarvan hadden betrekking op SSS. In één project voerde de Napier University of Edinburgh een haalbaarheidsstudie uit voor het opzetten van een SSS-verbinding tussen Schotland en België/Nederland. Superfast Ferries ging deze uitdaging in 2001 aan en zette een verbinding op tussen Rosyth en Zeebrugge.

19 projecten ontvingen cofinanciering in 1999, zes daarvan gingen over het opzetten van SSS-verbindingen, België was evenwel bij geen enkel project betrokken. Voor 2000 betrof het 12 weerhouden projecten, waarvan twee SSS-projecten, zonder links met België.

Tot slot, in 2001 werden nog eens 18 projecten weerhouden, zes daarvan hadden betrekking op SSS. Naast de hierboven vermelde verbinding tussen Rosyth en Zeebrugge werd ook een feeder service tussen Emden (Duitsland) en Antwerpen opgezet onder een project.

In het evaluatierapport van het PACT-programma⁹, uitgevoerd door AEA Technology Environment op vraag van de Europese Commissie, wordt het programma gematigd positief geëvalueerd. Men stelt wel vast dat commerciële levensvatbaarheid van projecten na het beëindigen van de cofinancieringsperiode moeilijk haalbaar is vanwege de sterk concurrentiële marktomgeving.

Het PACT-programma werd op 31 december 2001 afgesloten.

⁹ AEA TECHNOLOGY ENVIRONMENT, 'Evaluation of the Implementation of Council Regulation 2196/98 (PACT) – Final Report', Abingdon, november 2000, 55p. (te raadplegen op http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/pact/evaluation_en.htm)

2.3 Het Marco Polo I-programma (2003-2006)

2.3.1 Het programma

Officieel loopt het Marco Polo I-programma van 2003 tot 2010. Er werd evenwel maar een budget vastgelegd voor de periode 2003 tot 2006. Een nieuw financieel en wettelijk kader voor dit programma voor de periode 2007 tot 2013 wordt momenteel voorbereid. Men hiervoor spreekt gemakshalve van het Marco Polo II-programma. Deze opdeling wordt ook gebruikt in onderhavige paper.

Na het PACT-programma kwam de Europese Commissie met een iets ambitieuzer plan. In het Witboek Europees Vervoersbeleid¹⁰ stelt ze voor om een grootschalig programma te starten (Marco Polo), om intermodale initiatieven en alternatieven voor de weg te ondersteunen tot het moment waarop zij commercieel levensvatbaar (zouden moeten) zijn.

De doelstelling van het Marco Polo-programma wordt beschreven in verordening (EG) 1382/2003¹¹: *Er dient een programma te worden opgezet, hierna het „Marco Polo-programma” of „het programma” te noemen, ter vermindering van de congestie van het wegvervoerssysteem, ter verbetering van de milieuprestaties van het vrachtvervoerssysteem in de Gemeenschap en ter versterking van de intermodaliteit, met als doel bij te dragen tot een efficiënt en duurzaam vervoerssysteem. Om deze doelstelling te verwezenlijken, moet het programma steun verlenen aan acties op het gebied van het vrachtvervoer, logistiek en andere relevante markten. Deze acties moeten bijdragen tot de handhaving van het aandeel van de verschillende vervoerswijzen in het vrachtvervoer op het niveau van 1998, door ertoe bij te dragen dat de verwachte totale toename van het internationale vrachtverkeer over de weg verschuift naar de korte vaart, het spoorvervoer en de binnenvaart, of naar een combinatie van vervoerswijzen waarbij het traject over de weg zo kort mogelijk is.*

Het programma omvat drie acties:

Modal-shiftacties die tot doel hebben om onder de huidige marktomstandigheden zoveel mogelijk vracht van het wegvervoer over te hevelen naar Shortsea Shipping, het spoorvervoer en de binnenvaart;

Katalysatoracties, die de wijze waarop het vrachtvervoer buiten de weg in de Gemeenschap wordt uitgevoerd, moeten wijzigen;

Gemeenschappelijke leeracties die de kennis in de logistieke sector van het vrachtvervoer moet verbeteren en geavanceerde samenwerkingsmethodes en –procedures op de vrachtvervoersmarkt moeten bevorderen.

Het programma richt zich enkel tot commerciële ondernemingen. Een project moet ingediend worden door een consortium van minstens twee partners in minstens twee verschillende landen.

Wat betreft de modal-shiftactie heeft de Europese Commissie een indicatief bedrag voor de financiële bijstand vastgelegd van 1 EUR voor elke overheveling van 500 tonkm vrachtvervoer over de weg, een bedrag gebaseerd op de algemene kostenbesparing voor de maatschappij indien vracht overgeheveld wordt naar andere vervoersmodi. De totale financiële bijstand voor modal-shiftacties is beperkt tot een maximum van 30% van het totaalbedrag van de uitgaven van een actie. Er wordt een

¹⁰ Ibidem voetnoot 3

¹¹ EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD, Verordening (EG) 1382/2003 betreffende de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoerssysteem te verbeteren (“Marco Polo-programma”), PB L 196, 2 augustus 2003, p. 1-6



minimumdrempel van 250 miljoen tonkm verwezenlijkte modal shift vooropgesteld, hetgeen overeenkomt met een subsidie van 500.000 EUR.

De maximum financiële bijstand voor katalysatoracties bedraagt 35% van het totaalbedrag van de uitgaven. De minimale subsidiedrempel is 1,5 miljoen EUR.

Gemeenschappelijke leeracties tot slot kunnen tot 50% van het totaalbedrag van de uitgaven als financiële bijstand ontvangen, de minimale subsidiedrempel is 250.000 EUR.

Financiële bijstand onder het Marco Polo-programma sluit overheidssteun op nationaal, regionaal of lokaal niveau niet uit, voor zover deze verenigbaar is met de geldende regelgeving inzake steunmaatregelen uit het Verdrag van de Europese Unie.

Voor de periode 2003-2006 was een budget van 75 miljoen EUR uitgetrokken, na de toetreding van de tien nieuwe lidstaten werd dit uitgebreid tot 100 miljoen EUR.

2.3.2 Oproepen tot het indienen van projectvoorstellen

Op 11 oktober 2003 werd een eerste oproep tot het indienen van projectvoorstellen gepubliceerd. Deze oproep werd op 10 december van hetzelfde jaar afgesloten. Er werden 92 projecten ingediend, de negentien beste projecten werden gerangschikt. Met het beschikbare budget van 15 miljoen EUR voor 2003 konden dertien projecten gesubsidieerd worden. Van deze dertien projecten behelzen er twaalf een modal-shiftactie en één een gemeenschappelijke leeractie.

Van de twaalf modal-shiftacties betroffen er zeven SSS-verbindingen:

SSS-diensten tussen Italië, Spanje, Tunesië en Malta werden opgewaardeerd;

Er werd een nieuwe lijndienst tussen Zuid-Spanje (Cartagena, Huelva, Almeria, Algeciras, Cadiz) en Noord-Europa (Rotterdam, Vlissingen) opgezet;

Er werd een nieuwe lijndienst tussen Portugal en Nederland opgezet;

De LoLo-verbinding tussen Ierland en het Continent werd verbeterd, naast Rotterdam en La Havre wordt ook de haven van Antwerpen aangedaan op deze verbinding;

De bestaande RoPax ferry verbinding tussen Zweden (Umeå) en Finland (Vasa) werd opgewaardeerd;

Een nieuwe verbinding werd opgezet tussen Dunkerque en Esbjerg (Denemarken);

De capaciteit op de verbinding Kiel (Duitsland) en Klaipeda (Litouwen) werd opgevoerd.

De verwachte modal shift van vracht van deze zeven SSS-projecten bedraagt 9,278 miljard tonkm. Bij vier projecten zijn Belgische partners betrokken. De contracten van de dertien gesubsidieerde projecten werden in het najaar van 2004 afgesloten.

Inmiddels is een tweede oproep tot het indienen van projectvoorstellen gepubliceerd op 15 oktober 2004, de oproep werd afgesloten op 15 december 2004. Medio 2005 zouden de geselecteerde projecten hun contractonderhandelingen met de Europese Commissie afgerond moeten hebben.

Het Marco Polo I-programma werd na één jaar positief beoordeeld wat betreft de gerealiseerde modal shift. Ook de verwachte verbetering van de milieuprestaties (minder vervuiling, minder CO2, minder ongevallen) waren bevredigend. De overweldigende respons op de oproep werd als negatief ervaren.



Er werd voor 182 miljoen EUR aan projecten ingediend, terwijl er slechts 15 miljoen EUR voorhanden was. Het feit dat er dus maar een beperkt aantal projecten kon geselecteerd worden, kan ontmoedigend werken voor de indienende ondernemingen.

2.4 Het Marco Polo II-programma (2007-2013)

Reeds in juli 2004 werd een eerste aanzet gegeven voor de opvolger van het Marco Polo I-programma. Een voorstel van een verordening¹² van het Europees Parlement en de Raad werd verspreid. In dit voorstel werd rekening gehouden met de bevindingen uit de evaluatie van het eerste jaar van het Marco Polo I-programma.

De doelstellingen van het Marco Polo I-programma worden hernomen. Het Marco Polo II-programma zal ook de aangrenzende landen en regio's van de EU omvatten.

Naast de drie bestaande acties (modal shiftacties, katalysatoracties en gemeenschappelijke leeracties) worden twee nieuwe acties voorgesteld: Snelwegen op Zee (Motorways of the Sea) en Verkeersvermijding. Het doel van de Motorways of the Sea acties is rechtstreeks vracht verleggen van het wegvervoer naar SSS of een combinatie van SSS met andere vervoerswijzen waarbij het traject over de weg binnen de vervoersketen zo kort mogelijk wordt gehouden. Verkeersvermijdingsacties zijn innovatieve acties waarbij het vervoer zodanig wordt geïntegreerd in de productielogistiek dat er een significante vermindering van het goederenvervoer over de weg optreedt, niet door verlegging naar een andere vervoerswijze, maar door een vermindering van de noodzaak van vervoer langs de gehele bevoorradingsketen.

De Europese Commissie stelt voor dezelfde of hogere minimumdrempels voor subsidiëring van projecten als in Marco Polo I te hanteren. Verschillende lidstaten maakten hierop bezwaar, omdat dit volgens hen deelname van KMO's aan het programma bemoeilijkt of uitsluit.

Voor het Marco Polo II-programma zou in principe een budget van 740 miljoen EUR vrijgemaakt worden, i.e. zo'n 106 miljoen EUR per jaar.

De bespreking van dit voorstel in de Raadswerkgroep Transport is begin april 2005 afgerond. Op 21 april 2005 zijn de Europese ministers van Transport tot een gedeeltelijk akkoord gekomen over de algemene oriëntatie van het programma. De minimumdrempels voor subsidiëring werden niet meer gewijzigd. Hierna gaat de tekst naar het Europees Parlement voor verdere behandeling.

¹² EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD, Voorstel voor een verordening tot instelling van het tweede Marco Polo-programma voor de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtovervoersysteem te verbeteren ("Marco Polo II"), interinstitutioneel dossier 2004/0157 (COD).

2.5 Motorways of the Sea (TEN-T)

Beschikking 1692/96/EG¹³ stelt het Trans-Europese Netwerk voor Transport in. Dit netwerk omvat de hoofdtransportassen in de Europese Unie. Met het bijhorende TEN-T programma worden infrastructuurprojecten van gemeenschappelijk belang (mede) gefinancierd. Op de Europese Raad van Essen in 1994 werden reeds 14 prioritaire projecten geïdentificeerd, deze lijst werd op de Europese Raad van Göteborg in 2001 uitgebreid tot 20 projecten. Hierin waren evenwel nog geen SSS-gerelateerde projecten opgenomen.

In juni 2003 stelde de High Level Group van transportexperts onder leiding van Karel Van Miert haar aanbevelingen omtrent TEN-T voor aan de Europese Commissie. In dit rapport werd enorm belang toegekend aan Motorways of the Sea. Deze werden opgenomen in de lijst van prioriteitsprojecten op te starten voor 2010 en operationeel voor 2020. De doelstelling van deze 'Maritieme Snelwegen' is vracht te concentreren op enkele zeeroutes vanuit een beperkt aantal havens.

Beschikking 1692/96/EG werd in 2003-2004 herzien en resulteerde in beschikking 884/2004/EG¹⁴. Gevolg gevend aan de beleidskeuzes uit het Witboek en het rapport van de High Level Group is een nieuw artikel toegevoegd, het artikel 12a over Motorways of the Sea / Maritieme Snelwegen.

Artikel 12a stelt dat het trans-Europese net van maritieme snelwegen voorzieningen en infrastructuur omvat waarbij ten minste twee haven in twee verschillende lidstaten betrokken zijn. Een project van gemeenschappelijk belang dient dus steeds door minstens twee lidstaten ingediend te worden. Naast infrastructuur en voorzieningen (dienstverleningsactiviteiten) kunnen ook activiteiten die ruimere voordelen bieden meegenomen worden, zoals baggeren, ijsbreken en informatiesystemen.

Volgende corridors werden geïdentificeerd in de lijst van prioritaire projecten:

Oostzeesnelweg (lidstaten aan de Oostzee tot lidstaten in Midden- en West-Europa, inclusief de verbinding door het Noordzee/Oostzee-kanaal),

West-Europese snelweg (Portugal en Spanje via de Atlantische boog tot Noordzee en Ierse Zee),

Zuidoost-Europese snelweg (Adriatische Zee tot Ionische Zee en oostelijk deel van Middellandse Zee, inclusief Cyprus),

Zuidwest-Europese snelweg (westelijk deel van de Middellandse Zee, inclusief Malta).

Artikel 12a was nogal kort en vaag geformuleerd. Na enkele consultatievergaderingen met de lidstaten en andere betrokken actoren bij SSS en Motorways of the Sea, heeft de Europese Commissie een vademecum¹⁵ verspreid dat de interpretatie van artikel 12a moet vergemakkelijken, vooral wat betreft procedurele aspecten. Er ligt een sterke focus op snelle en kwaliteitsvolle dienstverlening in de havens.

¹³ EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD, Beschikking nr. 1692/96/EG van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet, PB L 228, 9 september 1996, p. 1-104.

¹⁴ EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD, Rectificatie van Beschikking nr. 884/2004/EG van 29 april 2004 houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (PB L 167 van 30.4.2004), PB L 201, 7 juni 2004, p. 1-55.

¹⁵ EUROPESE COMMISSIE, DG ENERGIE EN TRANSPORT, Motorways of the Sea, Art. 12a of the TEN-T Guidelines, Brussel, 28 februari 2005, 19p.



Waar het Marco Polo programma focust op ondersteuning van (nieuwe) diensten en modal shift, onder andere naar SSS, focussen de Motorways of the Sea acties onder TEN-T eerder op infrastructuur en dienstverlening. Beide programma's kunnen complementair aangewend worden voor een project, mogelijk zelf aangevuld met regionale fondsen.

Pas vanaf 2007 zal ook voor het TEN-T programma meer geld ter beschikking zijn. Momenteel worden alle ontwerpprogramma's in de financieringsperiode 2007-2013 door de Raad en het Europees Parlement behandeld. Voor het TEN-T programma 2007-2013 is in ontwerpdocumenten sprake van een totaal budget van € 20,7 miljard! In afwachting daarvan kunnen onder de jaarlijkse oproepen van het zgn. TEN-T NON-MIP (Non-Multi Indicative Programme) kleinere projectaanvragen ingediend worden, bijvoorbeeld voor haalbaarheidsstudies of kleine infrastructuurwerken. De oproep voor het TEN-T NON-MIP programma 2005 is op 10 mei 2005 gepubliceerd.

2.6 Focal Points vergaderingen

In elke lidstaat van de Europese Unie zijn binnen de overheidsadministraties personen aangeduid als zgn. Focal Points SSS, contactpersonen voor alles wat met SSS-beleid te maken heeft. Voor Vlaanderen zijn ir. Ilse Hoet en Geert Van Cappellen, beiden van de afdeling Vlaamse Nautische Autoriteit, de Focal Points. Voor de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer woont Leo Huylebroeck deze vergadering bij.

Twee maal per jaar komen de Focal Points samen met de Europese Commissie om alle Europese SSS-gerelateerde materies te bespreken. Er gaat ruime aandacht naar beleidsinitiatieven. Eén van de terugkerende zaken is tevens de zgn. "bottleneck exercise", een oplistijng van knelpunten voor een vlot gebruik van SSS. Deze knelpunten zijn opgedeeld in knelpunten in door-to-door SSS, imago van SSS, port services en administratieve en documentaire procedures. Tot slot is er een lijst van landenspecifieke knelpunten. Door het wegwerken van al deze knelpunten hoopt men SSS aantrekkelijker te kunnen maken als vervoersmodus.

De huidige "bottleneck exercise" dateert reeds van 2000, de Europese Commissie stelde recent voor om een nieuwe oproep te lanceren om nieuwe bottlenecks op te sporen en om de nieuwe lidstaten in de oefening te betrekken.

Ook de informele bilaterale contacten buiten de vergaderingen kunnen zeer nuttig zijn om een andere kijk te krijgen op problemen die men in de eigen lidstaat ervaart.

2.7 Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer

De Europese Commissie heeft in 2004 middels mededeling C(2004) 43¹⁶ haar richtsnoeren van 1997 betreffende staatssteun voor het zeevervoer herzien. Gezien het belang van het zeevervoer voor de economie van de Gemeenschap, tracht de Europese Commissie met deze publicatie tot een zekere onderlinge afstemming tussen de maatregelen van de lidstaten te komen om de concurrentiepositie met onder niet-communautaire vlag varende schepen te verbeteren. Steunregelingen mogen niet ten koste gaan van de economie van andere lidstaten en mogen niet tot concurrentievervalsing leiden. Staatssteun moet ook steeds beperkt worden tot hetgeen strikt noodzakelijk is om het doel te verwezenlijken en moet op transparante wijze verleend worden. Men moet ook rekening houden met het cumulatieve effect van alle door (nationale, regionale, lokale) overheden verleende steun.

¹⁶ EUROPESE COMMISSIE, Mededeling C(2004) 43 van de Commissie - Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer, PB C 13 van 17 januari 2004, p. 3-12



Naast bepalingen over fiscale en sociale maatregelen, investeringssteun, opleiding e.d. is er ook een paragraaf 'Steun aan de korte vaart' voorzien. Opstartsteun voor SSS-diensten is mogelijk, mits aanmelding bij de Europese Commissie en onder volgende voorwaarden¹⁷:

De steun mag niet meer dan drie jaar duren en moet dienen ter financiering van een zeevervoersdienst tussen op het grondgebied van de lidstaten gelegen havens;

De dienst moet het mogelijk maken dat wegtransporten (voornamelijk goederentransporten) geheel of gedeeltelijk over zee plaatsvinden, maar dan wel zonder een met het gemeenschappelijk belang in strijd zijnde omleiding van dat zeevervoer;

De steun moet bestemd zijn voor de uitvoering van een nauwkeurig omschreven project met een van tevoren vastgesteld milieueffect voor een nieuwe route of de verbetering van diensten op een bestaande route, waarbij zo nodig meerdere reders betrokken zijn. Per route mag niet meer dan één project worden gefinancierd en een project mag niet worden voortgezet, verlengd of herhaald;

De steun moet bedoeld zijn om de bedrijfskosten van de desbetreffende dienst tot maximaal 30 % te dekken of om de aankoop van overslagmaterieel voor de verzorging van de beoogde dienst tot maximaal 10 % van deze investeringen te financieren;

De steun voor de uitvoering van een project wordt verleend op grond van transparante criteria die op niet-discriminerende wijze worden toegepast ten aanzien van de in de Gemeenschap gevestigde reders. Gewoonlijk zal de steun bestemd moeten zijn voor een project dat door de autoriteiten van de lidstaat is geselecteerd door middel van een openbare aanbesteding in overeenstemming met de geldende EG-voorschriften;

De dienst waarvoor het project is opgezet moet commercieel levensvatbaar zijn nadat de periode van overheidssteun is afgelopen;

De steun mag niet bovenop compensaties voor openbare dienstverlening (verplichtingen of contracten) komen.

Verscheidene lidstaten, onder andere Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk, hebben reeds gebruik gemaakt van deze regeling om staatssteun aan te melden en mits goedkeuring door de Europese Commissie toe te kennen aan de sector. In België of Vlaanderen werd tot nu toe geen structurele ondersteuning onder deze richtsnoeren toegekend aan de SSS-sector. In Vlaanderen wordt trouwens door de afdeling Economisch Ondersteuningsbeleid geen sectoriële steun meer verleend. Men werkt nu met het systeem van groeipremies voor KMO's. De sector van de zee- en kustvaart wordt hiervan echter uitgesloten.

¹⁷ Ibidem



3. Vlaamse maatregelen ter bevordering van Shortsea Shipping (SSS)

3.1 Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen

Na onderzoek naar de oprichting van een 'voorlichtingsbureau ter bevordering van Promotie Shortsea Shipping', werd in 1997 een concreet voorstel hieromtrent voorgelegd aan de bevoegde Vlaamse administratie Waterwegen en Zeewezen. Dit resulteerde in april 1998 in de oprichting van het promotiebureau SSS binnen het reeds bestaande Promotie Binnenvaart Vlaanderen.

De promotie van SSS uitgevoerd door het Vlaamse promotiebureau concentreert zich op die activiteiten waarvan begin- of eindpunt in Vlaanderen ligt. Dit omvat zowel het haven/haven gegeven als de beladingen of lossingen die landinwaarts op het waterwegennet kunnen plaatsvinden.

Het promotiebureau wordt aangestuurd door de werkgroep SSS. In deze werkgroep zetelen vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid, de federale overheid, de Vlaamse havens, de Vlaamse havenverenigingen en Promotie Binnenvaart Vlaanderen.

Op de website van het promotiebureau¹⁸ staan missie en doelstellingen vermeld. *De missie van het promotiebureau is het bevorderen van de mobiliteit via de modal shift van weg naar watertransport. De groeiende economieën in Europa, de uitbreiding van de EU, de groeiende feederdiensten van de round-the-world megacarriers, de aandacht voor verkeersveiligheid, de groene reflex... dragen bij tot een groeiend potentieel aan lading voor SSS. Door de vele voordelen is SSS een niet meer weg te denken onderdeel van de supply chain: veilig, goedkoop, snel (vele SSS lijndiensten), zuinig, milieuvriendelijk. SSS kan voor elk type lading (containers, stukgoed, grote en ondeelbare stukken). Het kan perfect inspelen op het JIT-principe, de lading kan zelfs als een drijvende voorraad worden beschouwd...*

In het drie-jaren-bedrijfsplan werden volgende kritische doelstellingen geformuleerd:

Het nemen en/of stimuleren van concrete initiatieven, het zogenaamde "veldwerk".

De knelpunten die SSS nog hinderen, detecteren en acties ondernemen om deze op te lossen, met de bedoeling de kwaliteit van SSS te doen toenemen en nieuwe SSS diensten mogelijk te maken.

Het uitbouwen van de Europese dimensie van SSS, met nadruk op de netwerking.

Algemene promotie die blijvend moet gevoerd worden naar doelgroepen inclusief groot publiek.

Volgende doelgroepen werden gedefinieerd:

Verladere en ontvangers

Expediteurs

Transport-organisatie

Wegtransporteurs

Secundaire doelgroepen zijn stouwerijen, agenten, reders, havens en overheden.

¹⁸ www.shortsea.be



De rol van het promotiebureau kan als 'bemiddelend' worden omschreven: het sluit zelf geen contracten en onderhandelt niet zelf. Het brengt wel partijen rond de tafel die samen een oplossing voor een concreet transportprobleem uitwerken. De voorstelling van mogelijke oplossingen gebeurt op een neutrale en objectieve manier.

Het promotiebureau heeft inmiddels een havenspecial over de vier Vlaamse zeehavens gepubliceerd evenals verscheidene landenspecials. Via haar website biedt het promotiebureau tevens afvaartlijsten, links naar commerciële organisaties en publicaties aan.

Tevens speelt het Promotiebureau Shortsea Shipping Vlaanderen een actieve rol in het European Shortsea Network (ESN), waarin zestien nationale of regionale promotiebureau's verenigd zijn.

3.2 Verklaring van vrijstelling (Pilot Exemption Certificate)

De hoge kost van de loodsgelden weegt zwaar voor Shortsea Shipping. Voor bepaalde zeerivier trafieken op het Albertkanaal en het Zeekanaal Brussel-Schelde bedragen de loodskosten tot 46,4% van het totale kostenplaatje!¹⁹

Naast vrijstelling van loodsplicht uit de aard van het schip, wat niet echt slaat op SSS-schepen, bestaat de mogelijkheid om zonder loods te varen d.m.v. het zgn. Pilot Exemption Certificate (PEC). De gezagvoerder van het schip (dit kan de kapitein van het schip zijn, maar evengoed de eerste of tweede stuurman) kan verklaringhouder worden na het afleggen van een examen bestaande uit een theoretisch en een praktisch gedeelte. Het praktisch gedeelte bestaat uit het ondernemen van zes proefreizen (drie aanlopen en drie afvaarten).

Het PEC geldt voor een bepaald traject, hetwelk overeenkomt met het desbetreffende loodstraject. Het PEC geldt voor 1 jaar; een verklaringhouder dient jaarlijks een minimum aantal aanlopen en afvaarten te doen om het certificaat te kunnen behouden (momenteel vierentwintig in en uit).

Het grote voordeel van het verklaringhouderschap ligt erin dat slechts ¼ van het loodsgeld dient betaald te worden, wat dus een aanzienlijk financieel voordeel oplevert. Het stimuleren van het behalen van een PEC zou dus ook een stimulans voor SSS kunnen zijn. Voorwaarde is wel dat de overheid investeert in de opvolging van de verklaringhouders vanuit de VTS-centrales en in het organiseren en afnemen van examens.

In Vlaanderen is de afdeling Scheepvaartbegeleiding bevoegd voor het afleveren van de verklaring van vrijstelling. In oktober 2004 waren er binnen het VTS-gebied Scheldemonden 141 verklaringhouders.

¹⁹ PROMOTIE SHORTSEA SHIPPING VLAANDEREN, Nota: Zeerivier trafieken op het Albertkanaal en het Zeekanaal Brussel-Schelde, mei 2005, 8p.



3.3 Frequentiekortingen²⁰

Naast de kortingen op de loodsgelden via de PECs of verklaringhouders (zie supra), kunnen schepen die regelmatig de Vlaamse havens aanlopen ook frequentiekortingen op de loodsgelden bekomen. Dit geldt zowel voor schepen die gebruik maken van de loodsdiensten, schepen die gebruik maken van loodsen op afstand als voor verklaringhouders. Het gemiddeld kortingspercentage op het loodstarief wordt bepaald op basis van de lengte en het aantal bewegingen van een zeevaart- of lijnvaartdienst in een referentieperiode. Afhankelijk van het aantal bewegingen worden kortingen tussen de 11% en 41% toegekend.

²⁰ VLAAMSE REGERING, Besluit van de Vlaamse regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 27 januari 1998 tot invoering van een frequentiekorting op het loodsgeld voor loodsverrichtingen in de loodswateren (9 januari 2004), Belgisch Staatsblad 11 februari 2004, p 7972.



4. Conclusie

Richtlijn 2002/6/EG, de zgn. IMO FAL richtlijn, is alvast een belangrijk beleidsinstrument om de vervoersmodus maritiem transport aantrekkelijker te maken. Shortsea Shipping profiteert hiervan uiteraard mee. Voor het wegvervoer is het Europa zonder grenzen quasi een feit, in vergelijking hiermee moet Shortsea Shipping evenwel nog veel meer formaliteiten vervullen. Het klinkt misschien nog als verre toekomstmuziek, maar ik ben ervan overtuigd dat een gelijkaardig regime zonder binnengrenzen voor intra-communautaire Shortsea Shipping deze vervoersmodus een enorme “boost” kan geven.

Zoals uit voorgaande opsomming blijkt, zijn er verschillende Europese programma's waaruit fondsen voor SSS-projecten gehaald kunnen worden. Deze Europese programma's richten zich evenwel niet exclusief tot SSS, slechts een klein deel van deze Europese fondsen komt een beperkt aantal projecten ten goede.

Hoewel de Europese Commissie het potentieel van SSS duidelijk onderkent in haar Witboek omtrent het Europese Vervoersbeleid, blijken de meeste acties die tot nu toe ondernomen zijn zich niet exclusief tot SSS te richten. Een specifiek SSS-beleid met bijhorende acties en programma's kunnen deze vervoersmodus zeker aantrekkelijker maken.

Op het hoogste politieke niveau in de Europese Unie wordt ook resoluut de kaart van Shortsea Shipping getrokken. De Informele Raad van Transportministers van Amsterdam op 10 juli 2004 was grotendeels aan SSS gewijd. In de conclusies²¹ van deze Informele Raad wordt het belang van de reeds bestaande initiatieven benadrukt en worden volgende doelstellingen vooropgesteld:

Verdere promotie van SSS als een volwaardig, duurzaam en veilig deel van de transportketen;

Vermindering van de administratieve procedures die de ontwikkeling van SSS tegenhouden;

Ontwikkeling van kwaliteitsvolle SSS-corridors tussen de lidstaten;

Wegwerken van de resterende obstakels, zoals vermeld in de “bottleneck exercise”;

Promotie van SSS als een milieuvriendelijke transportmodus.

In Vlaanderen brengt vooral het Promotiebureau Shortsea Shipping deze vervoersmodus actief onder de aandacht van bedrijven. Er is aandacht voor SSS in de beleidsnota Openbare Werken en in het Mobiliteitsplan Vlaanderen, maar een geïntegreerd Vlaams SSS-beleid is er alsnog niet. Een eerste aanzet hiertoe is alvast gegeven in de nota omtrent het Shortsea Shippingbeleid²² van Geert Van Cappellen van de afdeling Vlaamse Nautische Autoriteit. Er dient wel opgemerkt dat verschillende aspecten rond SSS, vnl. met betrekking tot administratieve en douaneformaliteiten, een federale bevoegdheid zijn.

²¹ RAAD VAN DE EUROPESE UNIE, Presidency Conclusions of the Informal Transport Council, Amsterdam, 10 juli 2004, 5p.

²² MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP, AFDELING VLAAMSE NAUTISCHE AUTORITEIT, Nota: Het Shortsea Shippingbeleid, Brussel, augustus 2004, 37p.



Literatuur en regelgeving

- AEA TECHNOLOGY ENVIRONMENT, 'Evaluation of the Implementation of Council Regulation 2196/98 (PACT) – Final Report', Abingdon, november 2000, 55p.
- EUROPESE COMMISSIE, Witboek – Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen, Luxemburg, 12 september 2001, 142 p.
- EUROPESE COMMISSIE, Mededeling C(2004) 43 van de Commissie - Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun voor het zeevervoer, PB C 13 van 17 januari 2004, p. 3-12.
- EUROPESE COMMISSIE, DG ENERGIE EN TRANSPORT, Motorways of the Sea, Art. 12a of the TEN-T Guidelines, Brussel, 28 februari 2005, 19p.
- EUROPESE COMMISSIE, DG ENERGIE EN TRANSPORT, Werkdocumenten van de Focal Points vergaderingen van 5 oktober 2004 en 11 april 2005.
- EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD, Beschikking nr. 1692/96/EG van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet, PB L 228, 9 september 1996, p. 1-104.
- EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD, Richtlijn 2002/6/EG van 18 februari 2002 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten van de Gemeenschap, PB L 67 van 9 maart 2002, p. 31-45.
- EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD, Verordening (EG) 1382/2003 betreffende de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoerssysteem te verbeteren ("Marco Polo-programma"), PB L 196, 2 augustus 2003, p. 1-6.
- EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD, Rectificatie van Beschikking nr. 884/2004/EG van 29 april 2004 houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (PB L 167 van 30.4.2004), PB L 201, 7 juni 2004, p. 1-55.
- EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD, Voorstel voor een verordening tot instelling van het tweede Marco Polo-programma voor de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoersysteem te verbeteren ("Marco Polo II"), interinstitutioneel dossier 2004/0157 (COD)
- MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP, AFDELING SCHEEPVAARTBEGELEIDING, Nota omtrent invulling Motorways of the Sea, december 2004, 4p.
- MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP, AFDELING VLAAMSE NAUTISCHE AUTORITEIT, Nota: Het Shortsea Shippingbeleid, Brussel, augustus 2004, 37p.
- PROMOTIE SHORTSEA SHIPPING VLAANDEREN, Nota: Zeerivier trafieken op het Albertkanaal en het Zeekanaal Brussel-Schelde, mei 2005, 8p.
- RAAD VAN DE EUROPESE UNIE, Verordening (EG) 2196/98 betreffende de toekenning van communautaire financiële bijstand voor maatregelen ten behoeve van het gecombineerd vervoer, PB L 277 van 14 oktober 1998, p. 1-6.
- RAAD VAN DE EUROPESE UNIE, Presidency Conclusions of the Informal Transport Council, Amsterdam, 10 juli 2004, 5p.
- VLAAMSE REGERING, Besluit van de Vlaamse regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse regering van 27 januari 1998 tot invoering van een frequentiekorting op het loodsgeld voor loodsverrichtingen in de loodswateren (9 januari 2004), Belgisch Staatsblad 11 februari 2004, p. 7972.
- VLAAMSE REGERING, Mobiliteitsplan Vlaanderen – Beleidsvoornemens, Brussel, 17 oktober 2003, 170p.
- VLAAMSE REGERING, Beleidsnota Openbare Werken 2004-2009, Brussel, 25 oktober 2004, 105p.



Websites

Volgende websites werden geconsulteerd voor deze wetenschappelijke paper:

- Europese Commissie, DG Energie en Vervoer
http://www.europa.eu.int/comm/transport/index_nl.html
- Europese Commissie, DG Energie en Vervoer, Marco Polo programma
http://www.europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index_en.htm
- Europese Commissie, DG Energie en Vervoer, Trans-Europese Transportnetwerken
http://www.europa.eu.int/comm/ten/transport/index_en.htm
- EUR-Lex, De toegang tot het recht van de Europese Unie
<http://www.europa.eu.int/eur-lex/lex/nl/index.htm>
- International Maritime Organization
<http://www.imo.org/home.asp>
- Vlaanderen
<http://www.vlaanderen.be>
- Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen
<http://www.shortsea.be>
- European Shortsea Network
<http://www.shortsea.info>
- Loodswezen
<http://www.loodswezen.be>
- FOD Justitie, Wetgevingsindex
http://www.juridat.be/cgi_tit/titn.pl