



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 2.7.2004  
COM(2004) 453 definitief

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

**over de korte vaart**

{SEC(2004) 875}

## 1. ACHTERGROND

De Commissie heeft in 1995<sup>1</sup> een mededeling over de korte vaart gepresenteerd, en een voortgangsverslag in 1997<sup>2</sup>. In een volgende mededeling uit 1999<sup>3</sup> werd een tweede voortgangsrapport opgenomen, werd een analyse gegeven van een aantal obstakels die de ontwikkeling van de korte vaart belemmeren en werd ter bevordering van deze vervoerswijze een complete vervoersdienst bepleit die via een enkele transactie aan gebruikers ter beschikking staat.

Verder werd in het Witboek van de Commissie uit 2001 inzake het Europees vervoersbeleid voor 2010<sup>4</sup> een aantal ambitieuze streefdoelen gesteld teneinde Europa te blijven verzekeren van een concurrerende en duurzame mobiliteit.

In juni 2002 hielden de EU-ministers van Vervoer een informele bijeenkomst in Gijón (Spanje) die geheel was gewijd aan de korte vaart. Aansluitend op deze bijeenkomst heeft de Commissie een programma voorbereid ter bevordering van de korte vaart<sup>5</sup>. Dat programma omvat veertien acties die erop zijn gericht de korte vaart te verbeteren en de obstakels weg te nemen die de ontwikkeling van deze vervoerswijze in de weg staan.

De Commissie presenteert nu haar derde voortgangsrapport inzake de korte vaart in Europa, waarin zij de nadruk legt op de vooruitgang die sinds 1999 is geboekt en die vooruitgang koppelt aan de conclusies van Gijón en het daaruit voortvloeiende programma voor het bevorderen van de korte vaart (zie bijlage I).

## 2. DE GROEI VAN DE KORTE VAART

In het voorgaande voortgangsrapport werd het potentieel van de korte vaart onderzocht. Sindsdien is echter duidelijk geworden dat het om veel meer gaat dan alleen potentieel. Zo was het in de jaren negentig van de vorige eeuw de enige vervoerswijze die gelijke tred kon houden met de snelle groei van het wegvervoer. Tussen 1995 en 2002 namen de prestaties van zowel de korte vaart als het wegvervoer per ton per kilometer toe met 25 procent. In 2001 nam de korte vaart al 40 procent van alle ton-kilometers in Europa voor haar rekening, vergeleken met een aandeel van 45 procent voor het wegvervoer<sup>6</sup>. Voor meer bijzonderheden, zie Bijlage II.

---

<sup>1</sup> Mededeling van de Commissie over de ontwikkeling van de kustvaart in Europa – Vooruitzichten en uitdagingen, COM(95) 317 def. van 5.7.1995.

<sup>2</sup> Werkdocument van de Commissie: Voortgangsrapport van de diensten van de Commissie ingevolge de resolutie inzake de korte vaart van 11 maart 1996, SEC(97) 877, 6.5.1997.

<sup>3</sup> De ontwikkeling van de kustvaart in Europa: Een dynamisch alternatief in een duurzame vervoersketen – Tweede tweejaarlijks voortgangsrapport, COM(1999) 317 def. van 29.6.1999.

<sup>4</sup> Witboek inzake het Europees vervoersbeleid tot 2010; Tijd om te kiezen, COM(2001) 370 van 12.9.2001.

<sup>5</sup> Mededeling van de Commissie: Programma voor de bevordering van de korte vaart, COM(2003) 155 def. van 7.4.2003.

<sup>6</sup> EU Energie en vervoer in cijfers: Statistical Pocketbook 2003.

Het staat buiten kijf dat passagiersvervoer een belangrijk onderdeel vormt van de korte vaart en bijdraagt aan de versterking van de samenhang. Aangezien de hoofddoelstelling van de bevordering van de korte vaart erin bestaat een modaliteitsverschuiving te realiseren en een verschuiving van het passagiersvervoer van de weg de korte vaart weinig zoden aan de dijk lijkt te zetten in vergelijking met een dergelijke verschuiving in het vrachtvervoer, beperkt de Commissie zich in deze mededeling tot het goederenvervoer.

### **3. VOORDELEN VOOR HET MILIEU EN GEBREKEN**

Het zeevervoer kent een hogere energie-efficiëntie dan andere vervoerswijzen en veroorzaakt doorgaans ook minder milieuschade. Groei in het gebruik van de korte vaart strookt dan ook, in algemene zin, met het communautair vervoers- en milieubeleid (Zie Bijlage III).

### **4. HET OVERWINNEN VAN MOEILIKHEDEN BIJ DE ONTWIKKELING VAN DE KORTE VAART**

Zoals gesteld in de mededeling uit 1999 en het daaruit voortvloeiende programma voor het bevorderen van de korte vaart uit 2003 zijn er nog altijd verschillende obstakels die een snellere groei van deze vervoerswijze in de weg staan:

- De korte vaart is nog niet volledig geïntegreerd in de intermodale vervoersketen;
- Deze vervoerswijze heeft haar oude imago van een ouderwetse bedrijfstak nog niet geheel van zich weten af te werpen;
- Zij gaat gepaard met complexe administratieve procedures, en
- vereist een hoge mate van efficiëntie in de havens.

De ontwikkeling van de korte vaart is in hoofdzaak een taak voor het bedrijfsleven. Desalniettemin ligt er ook voor de autoriteiten een duidelijke rol; zij dienen immers een gepast kader op te zetten om deze vervoerswijze voortdurend hoog op de politieke agenda te houden, zoals de afgelopen jaren het geval is geweest.

De logistieke ketens waarvan de korte vaart deel uitmaakt moeten worden beheerd en gecommmercialiseerd door aanbieders van geïntegreerde faciliteiten, zoals planners voor geïntegreerd vrachtvervoer<sup>7</sup>. Dergelijke aanbieders moeten klanten één enkel contactpunt bieden dat de verantwoordelijkheid voor de gehele intermodale leveringsketen op zich neemt, van leverancier tot klant. Dit vereist weliswaar inspanningen van alle partijen, maar levert uiteindelijk voor alle partijen ook voordelen op.

---

<sup>7</sup> Cf. [http://europa.eu.int/comm/transport/logistics/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/logistics/index_en.htm)

#### 4.1. “Studie van knelpunten”

De Commissie heeft in samenwerking met de knooppunten voor de korte vaart<sup>8</sup> en het bedrijfsleven de obstakels geïnventariseerd die de ontwikkeling van de korte vaart in de weg staan<sup>9</sup>. Tijdens twee bijeenkomsten van de knooppunten in 2003 werden deze vermeende knelpunten een voor een aan de orde gesteld in de volgende categorieën:

- Het imago van de korte vaart;
- De korte vaart binnen de gehele leveringsketen;
- Administratie en documentatie;
- Havens en havendiensten;
- Landenspecifieke kwesties.

Een aantal knelpunten op de oorspronkelijke lijst is inmiddels verholpen (zie de voorbeelden in bijlage IV). Er wordt systematisch gewekt aan het wegwerken van de overige 67 knelpunten.

#### 4.2. Douaneprocedures voor de korte vaart

De Commissie heeft in 2002 een gids uitgebracht inzake douaneregelingen voor de kustvaart<sup>10</sup>. Deze gids dient een tweeledig doel. Ten eerste geeft hij een overzicht van de douaneregelingen van de EU die van toepassing zijn op de korte vaart, alsmede van de mogelijkheden die er zijn om vereenvoudigde douaneprocedures te gaan hanteren. Ten tweede kan op basis van deze gids kernachtig worden vastgesteld of er concrete behoefte bestaat aan aanpassingen of verdere vereenvoudiging.

De Europa-brede raadplegingen over deze gids werden in april 2003 afgesloten. De eerste analyses van de bijdragen leken erop te wijzen dat de algemene douaneregelingen van de EU minder problemen met zich meebrachten dan aanvankelijk werd gevreesd. Het commentaar was in hoofdzaak gericht op de “toegelaten lijndiensten”<sup>11</sup>, een dienst waarbij de douane toestemming geeft voor het vervoer van communautaire goederen tussen twee lidstaten met een minimum aan formaliteiten. Wat communautaire goederen betreft kan deze dienst inderdaad vergeleken worden met een wegbrug tussen twee of meer punten op het douanegebied van de Gemeenschap waar aan geen van beide kanten van de brug douanecontroles zijn. De status van via deze dienst vervoerde communautaire goederen behoeft evenmin te worden aangetoond als bij het vervoer over de weg. Wat niet-communautaire goederen betreft kunnen in het kader van deze dienst vereenvoudigde transitoprocedures worden toegepast; zo kan b.v. voor douanedoeleinden de verklaring van de dienstverlener worden gebruikt.

---

<sup>8</sup> Zie hoofdstuk 7.1 voor meer gegevens over de knooppunten voor de korte vaart.

<sup>9</sup> Zie [http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/policy\\_bottlenecks\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/policy_bottlenecks_en.htm)

<sup>10</sup> Werkdocument van de diensten van de Commissie: Gids voor douaneregelingen voor de kustvaart, SEC(2002) 632 van 29.5.2002.

<sup>11</sup> Cf. Verordening (EG) nr. 75/98 van de Commissie van 12 januari 1998, PB L 7 van 13.1.1998, blz. 3, zoals nadien gewijzigd.

Met het oog op vragen omtrent deze toegelaten lijndienst, de praktische toepassing daarvan, en de daardoor geboden vermindering van de hoeveelheid papierwerk heeft de Commissie in maart 2004 een werkdocument<sup>12</sup> gepresenteerd met uitleg over de modaliteiten van de dienst en de procedures die moeten worden doorlopen om de status van toegelaten lijndienst te verkrijgen. Het document is rechtstreeks gericht op de betreffende bedrijfstak, en draagt bij aan de bekendheid en toegankelijkheid van deze dienst onder bedrijven die er profijt van zouden kunnen hebben.

Enkele van de problemen die in de bijdragen aan de orde werden gesteld waren zuiver praktisch van aard en konden in veel gevallen worden verzacht of opgelost via de invoering van de elektronische overdracht van douanegegevens en andere administratieve informatie (e-Customs).

Omstreeks 3000 douanebeambten in 22 landen hebben sinds de tweede helft van 2003, als een van de eerste stappen op weg naar de elektronische douane, het nieuwe geautomatiseerde systeem voor douanevervoer (New Computerised Transit System, NCTS) ingevoerd. Volgens dat systeem is de procedure met betrekking tot vervoer uit hoofde van het Enig Document (ED) vervangen door elektronische berichtgeving. Het NCTS zal in de toekomst van aanvullende functionaliteit worden voorzien.

De Commissie heeft in juli 2003 een mededeling gepresenteerd over eenvoudige en papierloze procedures voor de douanediens en de marktdeelnemers<sup>13</sup>. In die mededeling wordt coördinatie voorgesteld tussen de verschillende autoriteiten die het schip betreden. Dit zou bedrijven uiteindelijk de mogelijkheid kunnen bieden alle formaliteiten in één transactie (aan een 'enkel loket') af te handelen, zodat zij slechts met één instantie contact te hoeven onderhouden in plaats van met de huidige drie of vier. Ook de gegevens over invoerzendingen zouden slechts eenmaal verstuurd te hoeven worden.

Verder wordt in de mededeling voorgesteld het Douanewetboek aan te passen, zodat elektronische aangiften en berichten de regel worden en papieren aangiften de uitzondering. Daar is echter enige tijd voor nodig, aangezien de noodzakelijke gegevensstromen in goede banen geleid moeten worden en compatibele IT-systemen moeten worden opgezet.

Meerdere problemen die tijdens de raadplegingen naar boven kwamen hadden betrekking op de nationale, regionale of lokale toepassing van de communautaire douaneregels. Enkele van die problemen konden worden aangepakt in het kader van de initiatieven voor de onderlinge afstemming van de landelijke toepassing van die douaneregels en verbetering van de coördinatie tussen de landelijke douanediens, met name via het actieprogramma voor de douane in de Gemeenschap (Douane 2007)<sup>14</sup>. Verder werken twee contactgroepen<sup>15</sup> van de douane aan versterking van de praktische samenwerking en coördinatie tussen belangrijke

<sup>12</sup> Werkdocument van de diensten van de Commissie: Vereenvoudigde douaneprocedures in de kustvaart: 'Toegelaten lijndienst', SEC(2004) 333 van 17.3.2004.

<sup>13</sup> Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en het Europees Economisch en Sociaal Comité: Eenvoudige en papierloze procedures voor de douanediens en de marktdeelnemers, COM(2003) 452 def. van 24.7.2003.

<sup>14</sup> Beschikking nr. 253/2003/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2003 houdende goedkeuring van een actieprogramma voor de douane in de Gemeenschap (Douane 2007), PB L 36 van 12.2.2003, blz. 1.

<sup>15</sup> RALFH en ODYSSUD voor de voornaamste havens in respectievelijk het noorden en het zuiden van de EU.

havens in de Europese Unie. Deze contactgroepen onderzoeken praktische operationele kwesties, stellen normen vast en streven naar een gelijkwaardige toepassing van controlemechanismen.

Op basis van de raadplegingen en nadere ontwikkelingen op douanegebied zorgt de Commissie voor een periodieke actualisatie van de oorspronkelijke gids voor douaneregelingen voor de kustvaart. De meest recente werkversie van de gids is nr. 3, bijgewerkt op 14 januari 2004.

#### **4.3. Havendiensten en veiligheid**

De korte vaart heeft behoefte aan efficiënte havens die zij probleemloos kan gebruiken, ongeacht of dat nu zeehavens zijn, havens op eilanden of zeevaart-binnenvaarthavens. Verder heeft zij behoefte aan redelijke doorlooptijden en transparante procedures en tarieven. Alleen als de havens in hun functioneren naadloos aansluiten bij de intermodale keten kan de korte vaart haar ware rol in Europa vervullen. Aan deze randvoorwaarden wordt niet altijd voldaan.

Daarom heeft de Commissie in 2001 een voorstel geformuleerd inzake toegang tot de markt voor havendiensten<sup>16</sup> in de Europese Unie. Met dat voorstel werd beoogd meer efficiëntie tegen lagere kosten te bereiken voor bepaalde havendiensten: loodsen, slepen, aanleggen, passagiersdiensten en ladingbehandeling.

Na bemiddeling met de Raad heeft het Europees Parlement de voorgestelde tekst evenwel afgestemd. In de markt voor havendiensten is de concurrentie daarom nog altijd minder intens dan het geval zou zijn geweest als er een specifieke richtlijn van kracht was geworden.

Op het gebied van de veiligheid van havens zou de korte vaart kunnen profiteren van de mogelijkheid die het Verdrag inzake opsporing en redding op zee (Solas-verdrag) aan lidstaten biedt om onderling bilaterale of multilaterale overeenkomsten te sluiten inzake alternatieve veiligheidsmaatregelen (Zie Bijlage V).

#### **4.4. Laadeenheden**

De harmonisatie en standaardisatie van laadeenheden kan onder meer een gunstig effect hebben op de korte vaart doordat deze aldus een groter aandeel kan verwerven van de markt voor wissellaadbakken (Zie Bijlage VI).

---

<sup>16</sup> Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake toegang tot de markt voor havendiensten, COM(2001) 35 definitief, 13.2.2001, zoals gewijzigd bij COM(2002) 101 def. van 19.2.2002.

## 5. SNELWEGEN OP ZEE

Het Witboek inzake het Europees vervoersbeleid voor 2010 legt sterk de nadruk op het concept van de “Snelwegen op zee”. Dit dient deel te gaan uitmaken van het trans-Europese netwerk (TEN-T), samen met de snelwegen en spoorwegen op het land. De snelwegen op zee moeten de verkeersdrukke helpen verminderen en de toegang tot perifere en eilandregio's en -staten verbeteren. Zij zouden niet alleen het aantal vrachtauto's op de hoofdwegen verminderen, maar zouden in bepaalde gevallen ook het vervoer van personen over zee kunnen bevorderen, aangezien vaartuigen tegelijkertijd vracht en passagiers kunnen vervoeren.

De snelwegen op zee zouden geïntegreerd moeten worden in de logistieke leveringsketens en efficiënte, reguliere, betrouwbare en frequente diensten moeten bieden die kunnen concurreren met het wegvervoer op bijvoorbeeld het punt van doorvoertijd en prijs. De op de snelwegen op zee aangesloten havens moeten kunnen beschikken over efficiënte verbindingen met het achterland, vlotte administratieve procedures en een hoog dienstverleningsniveau dat erop is gericht het succes van activiteiten binnen de korte vaart te verzekeren.

Hoewel de korte vaart de geëigende vervoerswijze is voor de snelwegen op zee, bestrijkt het concept dat aan de korte vaart ten grondslag ligt een breder terrein. Naast de transnationale verbindingen tussen de Europese lidstaten omvat de korte vaart immers ook verbindingen met naburige derde landen, met binnenlandse bestemmingen en tussen het vasteland en eilanden.

In oktober 2003 heeft de Commissie een herziening voorgesteld van de communautaire richtsnoeren inzake de ontwikkeling van het TEN-T<sup>17</sup>, waaronder 29 prioritaire projecten die uiterlijk in 2020 ten uitvoer gelegd moeten zijn. Van deze prioritaire projecten zou worden verklaard dat zij van “Europees belang” zijn en met prioriteit in aanmerking zouden komen voor de desbetreffende communautaire middelen. Project nr. 21 is het prioritaire project betreffende de ontwikkeling van de snelwegen op zee. In het kader van dit prioritaire project zijn er vier gebieden aangewezen (zie kaart in bijlage VII):

- Oostzeesnelweg (waarbij de lidstaten gelegen aan de Oostzee met de lidstaten in Midden- en West-Europa worden verbonden, met inbegrip van de route via de Noordzee en de Oostzee);
- West-Europese snelweg (waarbij het Iberisch Schiereiland via de Atlantische boog met de Noordzee en de Ierse Zee wordt verbonden);
- Zuidoost-Europese snelweg (waarbij de Adriatische Zee met de Ionische Zee en het oostelijke gedeelte van de Middellandse Zee wordt verbonden, met inbegrip van Cyprus);
- Zuidwest-Europese snelweg (westelijk gedeelte van de Middellandse Zee), waarbij Spanje, Frankrijk en Italië, en ook Malta, met elkaar worden verbonden en aansluiting plaatsvindt op de Zuidoost-Europese snelweg, inclusief naar de Zwarte Zee).

---

<sup>17</sup> Gewijzigd voorstel voor een Beschikking van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van het gewijzigde voorstel voor een Beschikking van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnet, COM(2003) 564 def. van 1.10.2003.

Het gemeenschappelijk standpunt van de Raad over het voorstel van de Commissie is in april 2004 door het Europees Parlement goedgekeurd. Op basis van het nieuwe artikel 12a inzake snelwegen op zee zou communautaire steun kunnen worden vrijgemaakt voor een reeks maatregelen in het kader van het trans-Europees vervoersnet. Dit mechanisme zou het de lidstaten mogelijk maken communautaire bijstand te verlenen ten behoeve van onder meer infrastructuur, faciliteiten en systemen voor logistiek beheer op basis van een passende aanbestedingsprocedure.

De steun voor de ontwikkeling van de snelwegen op zee dient uit gaan van dezelfde criteria als die welke gelden voor Marco Polo<sup>18</sup>, zoals vermindering van concurrentievervalsing en zekerheid over de levensvatbaarheid van het project na afloop van de communautaire financiering<sup>19</sup>.

De Commissie werkt ter ondersteuning van dit proces momenteel aan richtsnoeren die de criteria en procedures aangeven voor het trans-Europees vervoersnet, en draagt op die wijze bij aan de praktische toepassing van die regels. Verwacht wordt dat de richtsnoeren gereed zullen zijn kort nadat de nieuwe TEN-T-richtsnoeren van kracht worden.

Scheepvaartverbindingen die veel kenmerken hebben van de snelwegen op zee bestaan ook nu reeds (zie de voorbeelden in bijlage VIII). De verbindingen over het Kanaal en het Kattegat (Denemarken/Zweden) zijn daarvan de meest voor de hand liggende voorbeelden. Desalniettemin is het noodzakelijk te zorgen voor de hoogste kwaliteitsnormen en een aanzienlijke uitbreiding van dergelijke verbindingen om de ambitieuze doelstelling van het Witboek van de Commissie over het Europees vervoersbeleid tot 2010 te kunnen verwezenlijken. Die doelstelling is de korte vaart een aanzienlijk deel van de groei in het vervoer voor zijn rekening te laten nemen, in het bijzonder aan de hand van verbindingen via de snelwegen op zee.

---

<sup>18</sup> Verordening (EG) nr. 1382/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 2003 betreffende de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtovervoersysteem te verbeteren (Marco Polo-programma), PB L 196 van 2.8.2003, blz. 1.

<sup>19</sup> Andere belangrijke voorwaarden onder het Marco Polo-programma zijn dat de actie leidt tot een feitelijke, belangrijke en meetbare modaliteitsverschuiving van wegvervoer naar de korte vaart; dat er een realistisch ondernemingsplan aan ten grondslag ligt (en dat het project volgens dat plan levensvatbaar is nadat de communautaire financiering is gestaakt); dat de procedure voor de selectie van diensten van derden transparant, objectief en niet-discriminatoir is; dat de actie zich afspeelt op het grondgebied van ten minste twee lidstaten of ten minste één lidstaat en één naburig derde land; dat projecten worden ingediend door consortia van twee of meer ondernemingen die in ten minste twee verschillende lidstaten zijn gevestigd, of in ten minste één lidstaat en één naburig derde land; en dat er een plafond wordt vastgesteld voor de totale communautaire en staatssteun dat strookt met de regelingen voor staatssteun zoals vastgelegd in het Verdrag.



## 6. MARCO POLO

Het programma “Proefprojecten voor gecombineerd vervoer” (PACT)<sup>20</sup> liep eind 2001 af. Het werd in augustus 2003 opgevolgd door een nieuw programma, “Marco Polo”<sup>21</sup>. Het nieuwe programma is breder van opzet dan zijn voorganger, daar het voorziet in subsidies voor acties in alle onderdelen van de korte vaart, het spoorwegvervoer en de binnenvaart. Voor Marco Polo geldt de ambitieuze doelstelling een modaliteitsverschuiving van twaalf miljard ton-kilometers per jaar te bewerkstellingen van het vervoer over de weg naar andere vervoerswijzen. De begroting van het nieuwe programma is EUR 100 miljoen voor de periode 2003-2006.

De eerste oproep tot het indienen van voorstellen in het kader van Marco Polo, waarvoor een budget van 15 mln EUR beschikbaar was, werd in oktober 2003 gepubliceerd. Van de voorstellen die de Commissie naar aanleiding van deze oproep ontving kwamen 87 in aanmerking voor in totaal 182,4 mln EUR subsidie.

Zesendertig procent (36%) van de voorstellen had rechtstreeks betrekking op de korte vaart, 34 procent betrof spoorwegvervoer, 5 procent van de projecten hield verband met de binnenwateren en in 25 procent van de voorstellen was sprake van meer dan één vervoersmodaliteit, maar niet het wegvervoer (bijv. de korte vaart in combinatie met spoorwegvervoer of vervoer over de binnenwateren).

De tijdens deze selectieronde opgestelde voorstellen voor de korte vaart waren doorgaans van hoge kwaliteit. Daarnaast speelt de korte vaart een rol in een aanzienlijk deel van de overige goedgekeurde projecten.

## 7. PROMOTIENETWERKEN OP ADMINISTRATIEF EN PRAKTISCH NIVEAU

Nog niet iedereen is ervan op de hoogte welke voordelen de korte vaart inmiddels oplevert in de vervoersketen van leverancier tot klant. Om dat te verhelpen wordt de korte vaart op EU-niveau<sup>22</sup> in algemene zin gestimuleerd en zijn er twee afzonderlijke Europese promotienetwerken opgericht, elk met zijn eigen taken: de knooppunten voor de korte vaart en de promotiecentra voor de korte vaart.

### 7.1. Knooppunten voor de korte vaart

De knooppunten voor de korte vaart zijn hoog opgeleide ambtenaren die deel uitmaken van nationale overheden en binnen hun regering verantwoordelijk zijn voor deze vervoerswijze. De knooppunten werken in samenspraak met de Commissie en in overeenkomst met het EU-beleid ter zake. Op initiatief van de Commissie hebben de knooppunten in EU-verband een netwerk gevormd voor het uitwisselen van ervaringen, het bespreken van mogelijkheden om de korte vaart te bevorderen, het aanpakken van knelpunten die de verdere ontwikkeling van de korte vaart belemmeren en het uitstippelen van nieuwe strategieën om de aantrekkelijkheid van deze vervoerswijze onder transportgebruikers te vergroten. De knooppunten komen

---

<sup>20</sup> Voor meer informatie over het PACT-programma, de evaluatie daarvan en uit hoofde van PACT gefinancierde programma's, zie [http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/pact/projects\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/pact/projects_en.htm)

<sup>21</sup> Zie voetnoot 18.

<sup>22</sup> Zie [http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/index_en.htm)

gemiddeld tweemaal per jaar bijeen, onder voorzitterschap van de Commissie. Het forum van de maritieme industrieën is bij deze bijeenkomsten als waarnemer aanwezig.

Bijna alle lidstaten met een zee kust hebben knooppunten aangesteld, alsmede de leden van de Europese Economische Ruimte Noorwegen en IJsland en de kandidaat-lidstaten Bulgarije, Roemenië en Turkije. Verder is er ook in Kroatië een knooppunt aangesteld.

De knooppunten zijn de voornaamste actoren die vanuit de regering van de respectieve lidstaat het beleid voor de korte vaart coördineren, zowel intern als in samenhang met andere regeringen. Ook zorgen zij ervoor dat de korte vaart een politieke prioriteit blijft.

De knooppunten zijn bijzonder actief en hebben een duidelijke bijdrage geleverd aan het beeld van de korte vaart binnen hun respectieve regeringen. Zij dragen bovendien bij aan de samenwerking tussen de verschillende regeringen, tussen regeringen en de relevante bedrijfstakken en tussen regeringen en de promotiecentra voor de korte vaart. Verder hebben de knooppunten een rol gespeeld bij het oplossen van een aantal bestuurlijke knelpunten die de korte vaart belemmerden.

## **7.2. Promotiecentra voor de korte vaart en het Europees vervoersnet voor de korte vaart**

Verder zijn er in Europa zestien nationale promotiecentra voor de korte vaart actief<sup>23</sup>. Hun werkzaamheden sluiten aan bij het beleid van de Commissie, maar zij vertonen een grote verscheidenheid aan werkwijzen in de benadering van hun landelijke doelgroepen. De promotiecentra gaan in hun optreden uit van het bedrijfsbelang dat is gemoeid met de beschikbaarheid van een onafhankelijke instantie ter bevordering van de korte vaart.

De promotiecentra voorzien potentiële gebruikers van de korte vaart van advies en informatie. De promotiewerkzaamheden worden onder meer verricht aan de hand van presentaties aan doelgroepen, bilaterale bijeenkomsten met doelgroepen, reacties op afzonderlijke verzoeken om informatie, mailings (brochures met feitelijke gegevens), persberichten en beurzen. Verzenders en wegvervoerders vormen een specifieke doelgroep die wordt benaderd om hen te bewegen gebruik te gaan maken van de korte vaart. Enkele promotiecentra ontplooiën bovendien specifieke alternatieven, zoals voorlichting aan jongeren over een loopbaan in de korte vaart of de maritieme logistieke sector.

Ook in een aantal andere Europese landen wordt overwogen promotiecentra voor de korte vaart op te richten.

Aangezien de scheepvaart een internationale bedrijfstak is met klanten aan beide uiteinden van iedere route voor de korte vaart, zijn de promotiecentra ook in Europees verband in een netwerk verenigd. Potentiële gebruikers van de korte vaart kunnen profiteren van het gehele geografische gebied dat door dit Europese netwerk wordt bestreken, alsmede van de collectieve deskundigheid van de afzonderlijke centra.

Het Europees vervoersnet voor de korte vaart heeft als missie de korte vaart in Europa nadrukkelijker onder de aandacht te brengen. Er wordt naar gestreefd dit netwerk te laten

---

<sup>23</sup> België, Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Ierland, Italië, Litouwen, Nederland, Noorwegen, Polen, Portugal, Spanje, het Verenigd Koninkrijk en Zweden. Zie voor hyperlinks [www.shortsea.info](http://www.shortsea.info)

uitgroeien tot de toonaangevende bron van informatie over deze vervoerswijze. Het netwerk biedt meer dan de som van de werkzaamheden van de afzonderlijke promotiecentra. Het vormt immers een medium waarin die centra informatie en ideeën kunnen uitwisselen, steunt en begeleidt nieuwe centra en blijft werken aan de ontwikkeling van het gemeenschappelijk webportaal van het netwerk.

Het Europees vervoersnet voor de korte vaart biedt via internet ([www.shortsea.info](http://www.shortsea.info)) een uniek product, te weten een gegevensbank inzake Europese lijndiensten voor de korte vaart. De eerste fase van deze gegevensbank is inmiddels operationeel en wordt periodiek uitgebreid en geactualiseerd. Tijdens de tweede fase wordt er aanvullende functionaliteit toegevoegd voor het opnemen en uitwisselen van gegevens.

De verschillende promotiecentra voor de korte vaart worden gefinancierd via uiteenlopende combinaties van particuliere en openbare middelen. Het is voor de centra van belang in ieder geval op de middellange termijn van financiering te zijn verzekerd om hun doelstellingen te kunnen bereiken. Overheidssteun is een goede manier om de onafhankelijkheid van de centra te garanderen en hun geloofwaardigheid te vergroten. Daarnaast is echter ook financiering vanuit een veelheid van bedrijfstakken een randvoorwaarde voor de centra.

De Europese Commissie steunt deze promotiecentra en hun vervoersnet nadrukkelijk, draagt bij aan hun goed functioneren en biedt waar nodig concreet beleidsadvies ten behoeve van hun praktische activiteiten.

## **8. NATIONALE ONTWIKKELINGEN**

Bij het opstellen van deze mededeling heeft de Commissie de knooppunten voor de korte vaart om input verzocht. De Commissie is dankbaar voor die input, die op verscheidene punten in deze mededeling, en in het bijzonder in bijlage IX, is verwerkt.

## **9. CONCLUDEREND**

De korte vaart werd jarenlang beschouwd als een minder succesvolle vervoerswijze, maar inmiddels heeft zij laten zien te kunnen concurreren op een niveau dat voorheen slechts met het wegvervoer scheen weggelegd. Desalniettemin is het gezien de verwachte groei van het Europese goederenvervoer noodzakelijk dat de korte vaart nog verder wordt uitgebreid teneinde optimaal te kunnen bijdragen aan het verlichten van de huidige en toekomstige vervoersproblematiek in Europa.

Ondanks de duidelijke en positieve boodschap die in deze mededeling is vervat, moet niet worden vergeten dat de bevordering van de korte vaart een kwestie is van de lange adem, en dat de effecten van de huidige inspanningen pas na langere tijd goed op Europese schaal kunnen worden geëvalueerd. De Commissie zal de korte vaart blijven ondersteunen en de ontwikkeling van deze sector blijven volgen; te dien einde is zij voornemens te gelegener tijd verdere mededelingen of voortgangsrapporten in te dienen.