

UNIVERSITEIT ANTWERPEN

FACULTEIT TOEGEPASTE ECONOMISCHE WETENSCHAPPEN

Motorways of the Sea, opportunities naar duurzaam Europees goederenvervoer.

Stijn Van Hoof

Verhandeling voorgedragen tot het bekomen
van de graad van:

Handelsingenieur
Major: Productiemanagement

Promotor:
Prof. Dr. Alex Van Breedam

Copromotor:
Dr. Ir. Bart Vannieuwenhuysse

Voorwoord

Vooral omwille van mijn persoonlijke interesse heb ik ervoor gekozen om het Europese concept Motorways of the Sea uitgebreid te bespreken en toe te lichten. Dit concept leek me namelijk een boeiende, potentiële oplossing voor het huidige verkeersprobleem. Deze materie ligt echter niet volledig in lijn met mijn major en bij de keuze van het thesisonderwerp was de materie voor mij nog onbekend terrein. Deze thesis had dan ook nooit tot stand kunnen komen zonder de hulp van vele anderen, die ik hierbij zou willen danken.

Mijn dank gaat in de eerste plaats uit naar mijn promotor Alex Van Breedam en zeker naar mijn copromotor Bart Vannieuwenhuysse van het Vlaams Instituut voor logistiek. Gedurende het schrijven van deze thesis heeft hij me onafgebroken geholpen door het geven van advies.

Ook wil ik alle mensen danken die zo bereidwillig waren kostbare tijd vrij te maken om mij tijdens een interview te woord te kunnen staan. In het bijzonder dank ik Pim Bonne van de Vlaamse Nautische Autoriteit voor het meermaals verstrekken van documenten die voor mij anders ontoegankelijk waren geweest.

Tevens wens ik een woordje van dank te richten aan mijn ouders. Zij hebben mij de mogelijkheid gegeven deze studies te volgen. Tot slot wil ik graag mijn vriendin, Margo bedanken. Zij was gedurende mijn hele studietijd een onvoorwaardelijke bron van steun en heeft ondanks haar eigen drukke agenda, toch nog tijd gevonden om deze thesis na te lezen.

Stijn Van Hoof

Mei 2006

Inhoudsopgave

Voorwoord	i
Inhoudsopgave	ii
Lijst van tabellen, grafieken en figuren	v
Lijst van afkortingen	vi
Inleiding	1

DEEL1: INTERMODAAL TRANSPORT - DEFINIËRING VAN MOTORWAYS OF THE SEA.....5

Hoofdstuk 1: Ontstaan van Motorways of the Sea	5
1.1 <i>Evolutie van het goederenverkeer</i>	5
1.2 <i>Intermodaal transport: combinatie van verschillende transportmodi</i>	7
1.3 <i>Het Europese Witboek</i>	7
1.3.1 <i>Marco Polo Programma</i>	8
1.3.2 <i>Trans-European Network Guidelines</i>	9
1.4 <i>Definitie van het concept ‘Motorways of the Sea’</i>	10
1.5 <i>Doelstellingen van Motorways of the Sea</i>	13

Hoofdstuk 2: Implementatie van Motorways of the Sea	16
2.1 <i>Inleiding</i>	16
2.2 <i>Beoordeling van de projecten</i>	17
2.3 <i>Evaluatiecriteria voor projecten</i>	18
2.3.1 <i>Europese toegevoegde waarde: bijdrage tot modal shift en/of Europese samenwerking</i>	18
2.3.2 <i>Kwaliteitselementen van het project</i>	19
2.3.3 <i>Levensvatbaarheid van het project</i>	20
2.3.4 <i>Geloofwaardigheid van het project</i>	21
2.3.5 <i>Concurrentieverstorende effecten van het project</i>	21
2.4 <i>Potentiële lading voor Motorways of the Sea</i>	21
2.5 <i>Weerhouden projectvoorstellen</i>	27

Hoofdstuk 3: Financiering van projecten.....	29
3.1 <i>Reglementering</i>	29
3.2 <i>TEN-T</i>	30
3.3 <i>Marco Polo</i>	31
3.4 <i>EU-Regionale fondsen</i>	32

3.5 Staatsfinanciering	32
3.6 Marco Polo II.....	33
DEEL 2: MARKTANALYSE	34
Hoofdstuk 4: Informatiedoorstroming	34
Hoofdstuk 5: Opportuniteiten voor Motorways of the Sea.....	39
5.1 <i>Objectieven Europese Commissie</i>	40
5.1.1 Omzeilen van geografische barrières.....	40
5.1.2 Bereikbaar maken van moeilijk toegankelijke regio's	40
5.1.3 Snelle en relatief goedkope oplossing	40
5.1.4 Ontlasten van bottlenecks	41
5.1.5 Duurzamer transport	41
5.2 <i>Bijkomende voordelen</i>	43
5.2.1 Verminderen van transitverkeer.....	43
5.2.2 Opvangen van toename in goederentransport.....	43
5.2.3 Economisch ontwikkelen van de havenregio.....	44
5.2.4 Marketinginstrument.....	44
5.2.5 Naambekendheid haven	45
5.2.6 Schaalvoordelen.....	45
5.2.7 Optimaliseren van intermodaal transport.....	45
Hoofdstuk 6: Belemmeringen voor Motorways of the Sea	47
6.1 <i>Algemene problemen van Short Sea Shipping</i>	47
6.1.1 Het imago van Short Sea Shipping	48
6.1.1.1 Algemene perceptie	49
6.1.1.2 Transittijd.....	49
6.1.1.3 Competitieve prijzen.....	51
6.1.1.4 Omslachtige procedure	52
6.1.2 Administratieve problemen en problemen door wettelijke procedures	53
6.1.2.1 Meerdere autoriteiten	53
6.1.2.2 Wachten met het lossen van het schip	53
6.1.2.3 Vervoer van gevaarlijke goederen	54
6.1.2.4 Problemen met de status van 'Authorized Regular Shipping Service'	54
6.1.2.5 Lokale douaneprocedures	55
6.1.2.6 Taalprobleem	56
6.1.2.7 Elektronische ladingsbrief	56
6.1.2.8 Geïnfecteerd schepen	56
6.1.3 Door-to-door	57
6.1.3.1 Beperkte grootte 40-voet container.....	57
6.1.3.2 Externe kosten.....	58
6.1.4 Haven gerelateerde problemen	58
6.1.4.1 Benadelen van short sea schepen ten voordele van diepzeeschepen	59
6.1.4.2 Monopoliepositie havenoperator	59
6.1.4.3 Pilot Exemption Certificate	60
6.1.4.4 Havenkosten.....	60

6.2 <i>Problemen specifiek voor Motorways of the Sea</i>	61
6.2.1 Bestaande aanbod aan Short Sea verbindingen	61
6.2.2 Concurrentievervalsing.....	63
6.2.3 Voldoende Financiering.....	64
6.2.4 Lidstaten.....	65
6.3 <i>Andere problemen</i>	66
6.3.1 Oost-Europese Chauffeurs	67
6.3.2 Cultuurverschillen.....	67
6.4 <i>Acties die bijdragen tot het slagen van Motorways of the Sea</i>	69
DEEL3: MOTORWAY OF THE SEA: VAN IDEE TOT REALISATIE.	71
Hoofdstuk 7: Stappenplan Motorways of the Sea.....	71
Hoofdstuk 8: Uitgewerkte kostenanalyse	84
8.1 <i>Kostenberekening voor wegtransport</i>	84
8.2 <i>Kostenberekening voor transport langs de Motorway of the Sea</i>	88
8.3 <i>Resultaat van de analyse</i>	91
Hoofdstuk 9: Projecten in Belgische havens.....	94
9.1 <i>Haven van Oostende</i>	94
9.2 <i>Haven van Zeebrugge</i>	96
9.3 <i>Haven van Antwerpen</i>	97
Conclusie	99
Bibliografie.....	103
Bijlagen	109
<i>Bijlage 1: Financieringsmogelijkheden voor Motorways of the Sea projecten</i>	109
<i>Bijlage 2: Omstandigheden waarbij wegtransporten vaak gecontroleerd worden</i>	110
<i>Bijlage 3: Email van Jan Allaert op 28/04/2006 ‘Thesis Motorways of the Sea’</i>	111
<i>Bijlage 4: Email van Pim Bonne op 16/02/2006 ‘MoS projects selected for TEN-T co-financing’</i>	112
<i>Bijlage 5: Email van Pim Bonne op 27/04/2006 ‘Thesis Motorways of the Sea’</i>	113

Lijst van tabellen, grafieken en figuren

Lijst van tabellen

Tabel 1: Resultaten van de BMT-studie voor de regio West-Europa.....	23
Tabel 2: Resultaten van de BMT-studie voor de Baltische Zee regio	23
Tabel 3: Resultaten van de BMT-studie voor de Westelijke Middellandse Zee regio ...	25
Tabel 4: Resultaten van de BMT-studie voor de Oostelijke Middellandse Zee regio....	26
Tabel 5: Verschillen tussen het Marco Polo programma en TEN-T.	32
Tabel 6: Overzicht van de opportuniteiten voor Motorways of the Sea.....	39
Tabel 7: Emissies en energieconsumptie van verschillende transportmodi	43
Tabel 8: Kostenberekening per LU voor de Motorway of the Sea.....	92

Lijst van grafieken

Grafiek 1: Ontwikkeling van het goederenverkeer van 1970 tot 1999 (in 1000M Tkm). 5	
Grafiek 2: Ontwikkeling van het goederenverkeer van 1990 tot 2002 (in %).	6
Grafiek 3: Gemiddelde externe kosten 1995 (EU-17) naar vervoersmodaliteit en type kosten: goederenvervoer (uitgezonderd kosten van congestie)	14
Grafiek 4: Energieverbruik voor het transport van een container van België naar Moskou voor verschillende transportmodi.	42
Grafiek 5: Transportkosten per ton (in Euro, Y-as) voor intermodaal transport voor verschillende modi in relatie tot de afstand.	52
Grafiek 6: Verdeling van de kosten bij wegtransport	87
Grafiek 7: Verdeling van de kosten bij transport langs de Motorway of the Sea.....	91
Grafiek 8: Vergelijking van overeenkomstige kosten bij wegtransport en Motorway of the Sea.....	92

Lijst van figuren

Figuur 1: Overzicht van de prioritaire projecten van het Trans-Europese Netwerk.....	10
Figuur 2: Overzichtskaart van Motorways of the Sea	13
Figuur 3: Informatiedoorstroming	35
Figuur 4: Stroomschema van een stappenplan voor een Motorways of the Sea project. 72	
Figuur 5: Eurocast Network Association.....	95
Figuur 6: NeMOS	97

Lijst van afkortingen

BBP	Bruto Binnenlands Product
BMT	British Maritime Technology
CO ₂	Koolstofdioxide
ECSA	European Community Shipowners' Associations
ESPO	European Sea Port Organisation
EU	Europese Unie
IFO	Intermediate Fuel Oil
ISO	International Standards Organisation
JIT	Just In Time
LoLo	Load on Load off
LU	Loading Unit
MJ	MegaJoule
MoS	Motorways of the Sea
NTCS	New Computerised Transit System
PEC	Pilot Exemption Certificate
RoRo	Roll on Roll of
SO ₂	Zwaveldioxide
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit
Tkm	Ton kilometer
TEN-T	Trans-European Transport Network

Inleiding

De wereldeconomie groeit de laatste decennia sterker dan ooit tevoren. Hoewel de economische groei in Europa minder groot is dan in Azië, neemt het aantal te transporteren goederen ook hier toe. Mensen willen immers een steeds grotere keuze in de winkels. Ook de uitbreiding van de Europese Unie naar Oost-Europa draagt hier toe bij. De koopkracht van vele mensen is gestegen in vergelijking met enkele jaren geleden.

De meeste bedrijven verkleinen hun voorraden in het licht van Just In Time (JIT) productie en bestellen in kleinere hoeveelheden. Deze kleinere hoeveelheden moeten wel op tijd geleverd worden opdat het productieproces niet stil zou vallen wegens gebrek aan grondstoffen. Die bestellingen worden vaak met de vrachtwagen geleverd, een goedkope en efficiënte transportmanier. Of de vrachtwagen ook in de toekomst een gemakkelijke en goedkope oplossing zal blijven, is maar de vraag. Specialisten verwachten dat het goederenverkeer in de Europese Unie zal toenemen met 70% tegen 2020 en in de nieuwe EU-lidstaten zelfs met 95% in vergelijking met het jaar 2001.

De bestaande transportinfrastructuur zal deze toename niet kunnen absorberen en op de autosnelwegen zal dit onvermijdelijk voor grote problemen zorgen. Daarom besloot de Europese Commissie in 2001 een alternatief en flexibeler transportsysteem uit te bouwen om bestaande bottlenecks te vermijden. Door verschillende transportmodi te combineren, kunnen goederen op een intermodale manier getransporteerd worden wat zal leiden tot een beter gebruik van de bestaande infrastructuur en dit tegen lagere maatschappelijke kosten.

Ook maritiem verkeer kan deel uitmaken van een intermodale oplossing: niet alleen omzeilt zeetransport natuurlijke barrières zoals de Alpen en de Pyreneeën, het is ook een onderbenutte transportmodus en een gemakkelijke manier om afgelegen gebieden te bereiken. De Europese Commissie zag in dat ook transport over zee deel moest uitmaken van het nieuwe Europese transportsysteem. Daartoe lanceerde ze het concept 'Motorways of the Sea': een nieuwe benaming die toegewezen wordt aan belangrijke

scheepvaartverbindingen tussen EU-lidstaten en die het maritiem transport binnen de Europese Unie moet stimuleren.

Deze zogenaamde Motorways of the Sea vormen het onderwerp van mijn eindverhandeling. Ik ben gestart met een literatuurstudie, die me toeliet een uitgebreide theoretische beschrijving van het concept op te stellen. Vervolgens heb ik me dankzij diepte-interviews met mensen uit verschillende betrokken ondernemingen een beter beeld kunnen vormen van wat de markt van het concept denkt en verwacht.

Hoewel het een Europees concept is en alle interviews afgenomen zijn in België, meen ik dat ik me toch ook een beeld heb kunnen vormen van hoe het concept in andere landen gepercipieerd wordt. Naast tal van interviews met Belgische instellingen en ondernemingen, die vooral gericht waren op de interesse voor het concept op de lokale markt, werd in enkele interviews immers ook gepeild naar een meer Europese visie: naast Alfons Guinnier van ECSA en Patrick Verhoeven van ESPO heb ik ook een gesprek gehad met Europees parlamentslid Dirk Sterckx en met Marc Vanderhaegen van de Europese Commissie zelf. Deze vier interviews hebben zeker bijgedragen tot een dieper inzicht in de manier waarop men in andere landen over het concept denkt.

Het eerste hoofdstuk omvat naast de omschrijving van het begrip Motorways of the Sea ook de bredere Europese context waarbinnen het concept is ontstaan, gaande van het Marco Polo programma dat modal shift wenst te stimuleren tot het inpassen van Motorways of the Sea in het Trans-Europese Netwerk (TEN-T). Ook worden in dit hoofdstuk de doelstellingen geschetst die de Europese Commissie voor deze zeesnelwegen heeft vooropgesteld.

Het tweede hoofdstuk omschrijft de implementatie van Motorways of the Sea: hier wordt vooral aandacht besteed aan de criteria die de Europese Commissie aan de verbindingen oplegt en hoe de projectvoorstellen worden beoordeeld. Voor elk van de vier Motorways of the Sea regio's worden de verbindingen besproken die potentiële lading hebben. Ten slotte komen de projectvoorstellen aan bod die bij de TEN-T call van 2005 werden weerhouden.

Hoofdstuk drie geeft de verschillende financieringsmogelijkheden voor projecten weer. Naast TEN-T subsidiëring kan een project ook aanspraak maken op enkele andere

subsidiefondsen, als het aan bepaalde eisen voldoet. Ook de reglementering omtrent de verschillende subsidiemogelijkheden wordt toegelicht.

Het tweede deel van de thesis bestaat uit een marktanalyse, waarin wordt onderzocht of Motorways of the Sea kans op slagen heeft. Dit gedeelte is dan ook hoofdzakelijk gebaseerd op de interviews, aangevuld met relevante informatie uit de literatuur.

Hoofdstuk vier is een kort, maar niettemin belangrijk hoofdstuk. Het beschrijft hoe de Europese Commissie Motorways of the Sea bekendmaakt bij alle partijen die mogelijk bij het concept kunnen betrokken worden, alsook bij het grote publiek.

In het vijfde hoofdstuk komen de voordelen aan bod die Motorways of the Sea te bieden heeft. Enerzijds worden de voordelen toegelicht die door de Europese Commissie aangeduid worden in de omschrijving van de doelstellingen, anderzijds komen ook andere voordelen aan bod die door de geïnterviewden aangehaald worden.

Naast de opportuniteiten die bestaan, zijn er tal van belemmeringen die het slagen van Motorways of the Sea vooralsnog verhinderen. Deze belemmeringen worden verder uitgediept in hoofdstuk zes. Omdat Motorways of the Sea grotendeels gebaseerd is op Short Sea Shipping, wordt eerst dit begrip toegelicht. Short Sea Shipping kent een heel aantal hinderpalen. Die hinderpalen komen eerst aan bod, waarna de specifieke Motorways of the Sea belemmeringen worden verduidelijkt. Ten slotte wordt ook uitgelegd welke acties ondernomen moeten worden opdat Motorways of the Sea kans op slagen zou hebben.

Het zevende hoofdstuk omvat een stappenplan voor geïnteresseerde actoren. Ondernemingen die geïnteresseerd zijn in het opstarten van een Motorway of the Sea kunnen dit stappenplan als leidraad gebruiken bij het uitwerken van een projectvoorstel.

In hoofdstuk acht lichten we een zeer belangrijke stap uit het stappenplan nader toe, namelijk de kostenanalyse. We stellen hierbij zelf een kostenanalyse op voor een hypothetische Motorway of the Sea. Naast het stappenplan kan ook deze kostenanalyse bij het opstellen van een projectvoorstel zeker van pas komen.

Het laatste hoofdstuk geeft een overzicht van de projecten en projectvoorstellen waaraan men in de Belgische havens aan werkt. De projecten van de havens van Oostende, Zeebrugge en Antwerpen worden toegelicht.

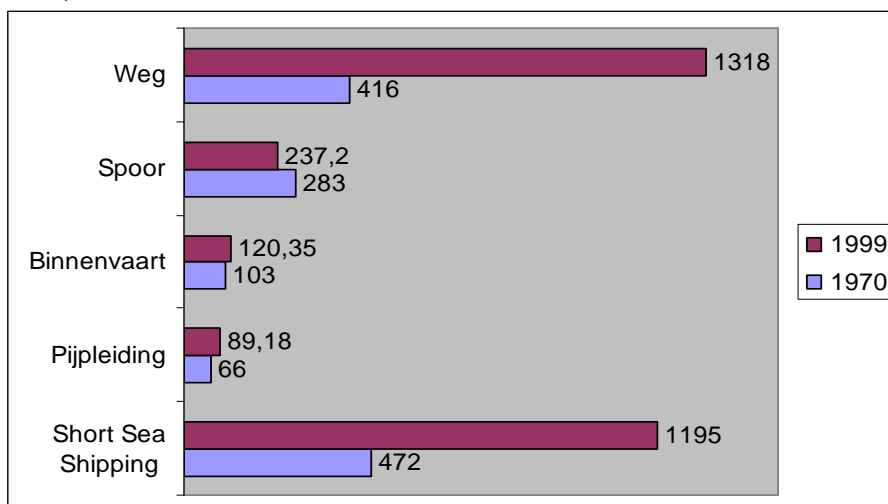
DEEL1: Intermodaal transport - Definiëring van Motorways of the Sea

Hoofdstuk 1: Ontstaan van Motorways of the Sea

1.1 Evolutie van het goederenverkeer

Het aantal auto's is de afgelopen decennia sterk gestegen: waar gezinnen 30 jaar geleden maximum over één wagen beschikten, zijn vandaag de dag twee of drie wagens per gezin geen uitzondering meer. Het is dan ook niet verwonderlijk dat het verkeer op onze wegen de laatste jaren enorm is toegenomen. Het drukker verkeer is echter niet alleen te wijten aan een toename van het personenvervoer; ook het goederenverkeer is sterk gestegen. Steeds vaker staan we uren in de file omwille van een gekantelde vrachtwagen of een vrachtwagen die zijn lading heeft verloren.

Grafiek 1: Ontwikkeling van het goederenverkeer van 1970 tot 1999 (in 1000M Tkm)

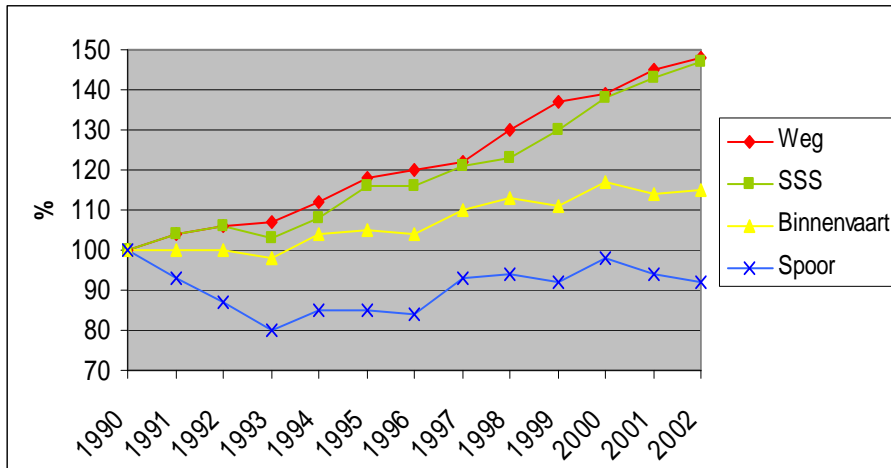


Bron: Schlewing, A. (2004). *TEN-T und Motorways of the Sea – Wege zum Erfolg*, Rostock, European Commission, Geraadpleegd op 4 september 2005 uit: http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/motorways_sea/doc/2004_09_09_ten_t.pdf

Uit grafiek 1 kunnen we onmiddellijk afleiden dat het goederenverkeer over de weg tussen 1970 en 1999 maar liefst verdrievoudigd is. Ook daarna heeft deze trend zich voortgezet, zoals te zien is op grafiek 2. Door de steeds groeiende wereldeconomie en

de uitbreiding van de Europese Unie naar Oost-Europa, verwacht men dat ook de komende jaren de hoeveelheid goederen die langs de weg worden getransporteerd, zal blijven stijgen als er geen actie wordt ondernomen.

Grafiek 2: Ontwikkeling van het goederenverkeer van 1990 tot 2002 (in %)



Bron: Mc Morrow, O.B. (2004). *European Freight Transport Trends*, Sopot, European Commission. Geraadpleegd op 3 september 2005 uit: <http://www.shortsea.fi/cutenews/data/upimages/McMorrow.pdf>

De Europese Commissie besloot dan ook dat er dringend iets gedaan moet worden aan het verkeersinfarct dat de Europese Unie de jongste jaren teistert. De bedoeling is de groei van het goederentransport op te vangen bij andere transportmodi zoals het spoor, binnenvaart en Short Sea Shipping. Zowel uit grafiek 1 als grafiek 2 blijkt dat enkel Short Sea Shipping even sterk gegroeid is als het wegverkeer. De volumes van andere transportmodi groeiden minder sterk (binnenvaart en pijpleiding) of daalden zelfs (spoor) in vergelijking met 1970.

De Europese Commissie is van mening dat het goederentransport in de toekomst moet overschakelen naar intermodale transportoplossingen. Wat intermodaal transport is en hoe de Europese Commissie dergelijk transport wenst te stimuleren, wordt in dit eerste hoofdstuk verder uitgediept.

1.2 Intermodaal transport: combinatie van verschillende transportmodi

Intermodaal transport duidt op het combineren van verschillende transportmodi. De Europese Commissie wil een geïntegreerd transportnetwerk ontwikkelen dat wegen, spoorverbindingen en waterwegen combineert. (European Commission, 2002)

De Europese Commissie omschrijft het doel van intermodaal transport als volgt: *“The aim of the Commission’s policy on Intermodal Freight Transport is to support the efficient door to door movement of goods, using two or more modes of transport, in an integrated transport chain.”* (Directorate General for Energy and Transport, 2005c)

Elke transportmodus die hierbij gebruikt wordt, heeft zijn eigen kenmerken en voordelen. Indien de juiste transportmodus op de juiste plaats ingezet wordt, kan dit gehele netwerk bijdragen tot een efficiënter, goedkoper en milieuvriendelijker transport.

Intermodaal transport is een goede manier om de milieuvervuiling en de toenemende verkeersopstoppingen die het gevolg zijn van het goederenverkeer via de weg, drastisch te verminderen. Maritiem transport vormt hierbij een belangrijke schakel. Transport over zee heeft een enorme capaciteit maar werd de laatste decennia helaas onvoldoende gebruikt. (Research for sustainable mobility, 2005)

De laatste jaren stellen we niet alleen een explosieve toename van files in en rond steden vast maar merken we ook dat er steeds vaker verkeersopstoppingen ontstaan op belangrijke verkeersslagaders van het Europese snelwegennetwerk. Het aantal bottlenecks (kritieke punten) op de wegen neemt toe en daarom wordt de nood aan de overschakeling naar intermodaal transport steeds dringender. (Thielmann, 2003)

1.3 Het Europese Witboek

Het Europese verkeersprobleem kwam voor de eerste maal echt ter sprake in 1999 na een ernstig ongeval in de Mont Blanc tunnel. De verkeersopstoppingen na de sluiting van deze tunnel maakten duidelijk dat de wegen te zwaar belast worden en dat er

belangrijke bottlenecks bestaan zoals de Frans/Italiaanse grens (Alpen) en de Frans/Spaanse grens (Pyreneeën). (Sea and Water, 2004)

Na uitgebreid overleg stelde de Europese Commissie in 2001 haar ‘**Witboek: Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen**’ op. De Commissie stelt in dit werk maatregelen voor die ervoor moeten zorgen dat het marktaandeel van de verschillende transportvormen in 2010 opnieuw hetzelfde is als in 1998. (Directorate General for Energy and Transport, 2005c)

De Commissie beschrijft welke beslissingen moeten genomen worden om de leefbaarheid van het Europese transport te waarborgen. Een van de belangrijkste voorstellen is het inzetten van schepen en treinen die de langeafstandstransporten voor hun rekening kunnen nemen. De bottlenecks worden op die manier minder belast. Niet alleen vermindert de drukte op de wegen, ze worden ook veiliger en een combinatie van transportmodi is milieuvriendelijker dan enkel wegtransport. (Thielmann, 2003)

1.3.1 Marco Polo Programma

Het Marco Polo programma werd op 22 juli 2003 goedgekeurd. Het is een financieringsprogramma dat tot doel heeft maatregelen voor intermodaal transport, zoals beschreven in het Witboek, te financieren om zo een efficiënt en degelijk transportsysteem uit te bouwen. Marco Polo steunt acties en projecten in het goederenvervoer en de logistiek. Die acties en projecten moeten ervoor zorgen dat de toename in het goederenverkeer (die geschat wordt op 20,5 miljard Tkm per jaar) verdeeld wordt over Short Sea Shipping, treinen en inlandse waterwegen of een combinatie van de verschillende modi waarbij de afstand die over de weg moet afgelegd worden, zo klein mogelijk wordt gehouden. Het programma loopt van 2003 tot 2006 en zal in 2007 verlengd worden tot 2013 onder de naam Marco Polo II.

(Directorate General for Energy and Transport, 2005e)

1.3.2 Trans-European Network Guidelines

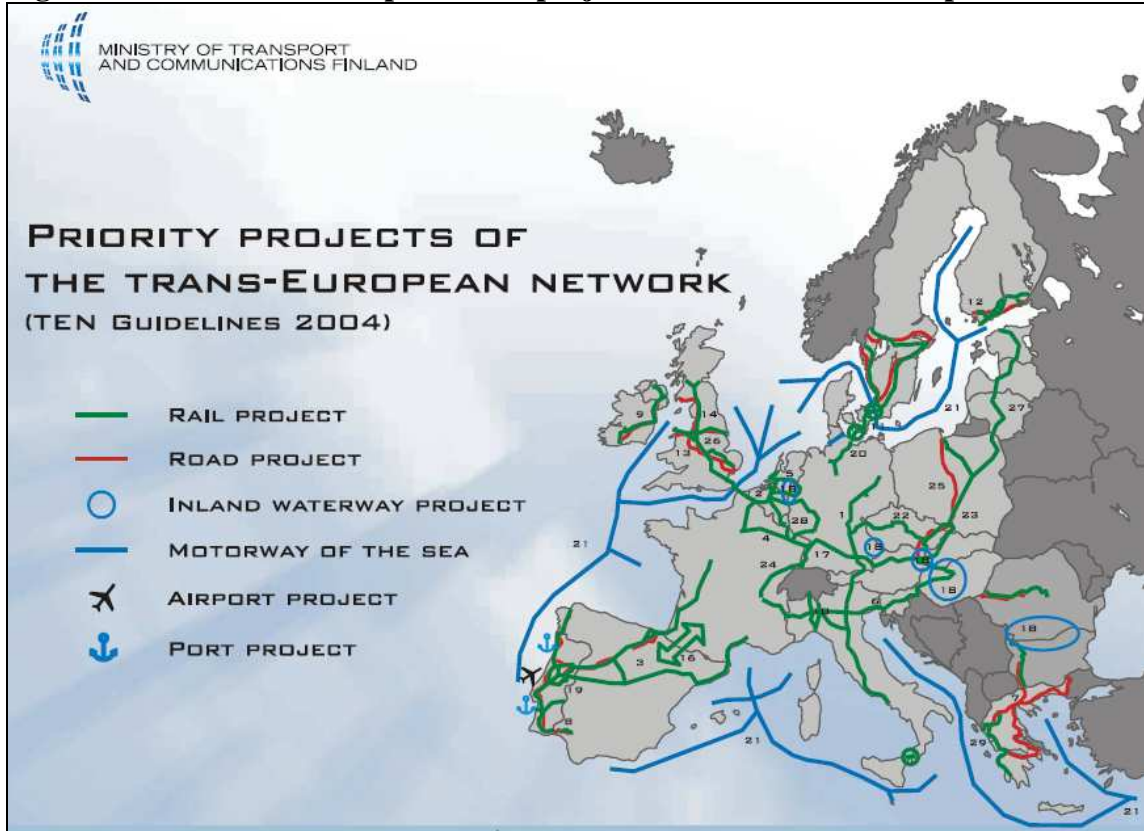
Op 1 oktober 2003 aanvaardde de Europese Commissie het voorstel voor de ontwikkeling van het Trans-Europese Transportnetwerk. TEN-T heeft als doelstelling de nationale transportnetwerken van de EU-lidstaten met elkaar te verbinden. TEN-T behelst voorstellen voor de implementatie en de financiering van projecten voor alle transportmodi: spoorwegen, autostrades, luchthavens, rivierverbindingen en -havens en zeehavens. Binnen dit Trans-Europese Netwerk werden 30 dringende projecten aangeduid, die de komende jaren voorrang krijgen. Motorways of the Sea is een van die 30 projecten, namelijk project nummer 21. (Parantainen, 2004)

Een overzicht van de dringende projecten van het Trans-Europese Netwerk is te zien op figuur 1. We merken dat de Europese Commissie vooral aandacht heeft voor de spoor- en scheepvaartverbindingen. Het aantal wegprojecten is beperkt in vergelijking met de projecten voor andere transportmodi. Dit is natuurlijk gemakkelijk te verklaren doordat de Europese Commissie niet het wegvervoer, maar de andere transportmodi wenst te optimaliseren en stimuleren.

TEN-T streeft naar een volledig geïntegreerd transportnetwerk omdat dit een eerste vereiste is voor volledig vrij verkeer van goederen en personen. Een modern en goed uitgerust netwerk bevordert immers de Europese handel en concurrentiepositie. Doordat alle regio's in Europa vlot toegankelijk zijn, zal ook de onderlinge sociale samenhang verbeteren. (Thielmann, 2003)

De kosten van de infrastructuurwerken die nodig zijn om het ganse Trans-Europese Netwerk uit te bouwen, worden geschat op 600 miljard euro. De kostprijs van de 30 prioritaire TEN-T projecten wordt geraamd op 225 miljard euro. Het is aangewezen zo veel mogelijk gebruik te maken van de bestaande natuurlijke hulpmiddelen om het overvolle wegennet te ontlasten. Motorways of the Sea kan hier in sterke mate toe bijdragen. (Directorate General for Energy and Transport, 2004; Mc Morrow, 2004)

Figuur 1: Overzicht van de prioritaire projecten van het Trans-Europese Netwerk



Bron: Parantainen, J. (2004). *The Baltic Sea Motorway – from Theory to Concrete Projects*, Sopot, Ministry of Transport and Communications Finland. Geraadpleegd op 2 september 2005 uit: <http://www.shortsea.fi/cutenews/data/upimages/parantainen.pdf>

1.4 Definitie van het concept ‘Motorways of the Sea’

De Europese Commissie lanceerde in het Witboek van september 2001 het voorstel om te starten met ‘Motorways of the Sea’: deze Snelwegen op Zee moeten er voor zorgen dat zeetransport een echt alternatief voor transport over het land wordt. Een aantal Europese havens van categorie A¹ worden door de Europese Commissie geselecteerd om tot het Motorways of the Sea netwerk toe te treden. Deze havens krijgen dan het Motorways of the Sea keurmerk. (European Commission, 2001)

In april 2004 werden de aangepaste Community Guidelines voor de ontwikkeling van het Trans-Europese netwerk goedgekeurd. Daarmee werd de wettelijke basis voor het

¹ Haven van categorie A: “Internationale zeehavens: havens met een totaal jaarlijks verkeersvolume van 1,5 miljoen ton goederen of meer of van 200 000 passagiers of meer, die, tenzij dat onmogelijk is, zijn aangesloten op het trans-Europese vervoersnetwerk over land en die dus een belangrijke rol spelen bij het internationale zeevervoer.” (European Parliament, 2001, p.L185/2)

Motorways of the Sea concept gelegd. In juli 2004 leverde de Commissie een Consultation document af dat aangeeft wat de doelstellingen van Motorways of the Sea zijn, hoe een project moet ingediend worden en welke selectiecriteria de Europese Commissie zal gebruiken. Eind februari 2005 werd een Vademecum gepubliceerd dat de procedure omschrijft voor het indienen en evalueren van Motorways of the Sea projecten onder de TEN-T Call for Proposals van mei 2005. Hierbij werd ook rekening gehouden met de commentaar van de betrokken partijen op het Consultation document van 2004. Op 24 januari 2006 werd een ministeriële conferentie gehouden in Ljubljana, Slovenië. Tijdens deze conferentie bespraken specialisten met de Europese ministers van transport hoe Motorways of the Sea in de nabije toekomst kunnen gerealiseerd worden. (ECSA, 2005)

Een Motorways of the Sea verbinding beperkt zich echter niet tot een verbinding over zee. Ook de aansluiting met het transportnetwerk op het vaste land is erg belangrijk, vandaar dat Motorways of the Sea in het TEN-T programma opgenomen is. Het is dus een intermodale dienst. Zelf definieert de Europese Commissie Motorways of the Sea op de volgende manier: *“Integrated intermodal options based on Short Sea Shipping transport, providing frequent and high-quality alternatives to road transport, which suffers from congestion and delays and causes environmental degradation and accidents. The goal is a network of motorways of the sea, linking the regions of Europe through intermodal maritime options.”* (Directorate General for Energy and Transport, 2004 p. 4)

De Europese Commissie wenst dus dat de Motorways of the Sea

- onderdeel zijn van deur-tot-deur intermodale logistieke ketens
- efficiënte, regelmatige, vaste en betrouwbare diensten aanbieden die zowel op vlak van prijs als tijd competitief zijn
- havens gebruiken die goede hinterlandverbindingen hebben
- havens gebruiken die een snelle administratieve afhandeling garanderen en een hoog serviceniveau nastreven.

Met Motorways of the Sea wil Europa een nieuw intermodaal logistiek netwerk uitbouwen dat gebaseerd is op maritieme verbindingen en dat de komende jaren een structurele verandering in onze transportorganisatie zal teweegbrengen. Het netwerk zal

duurzamer en commercieel interessanter zijn dan het huidige vrachtvervoer langs de weg. Motorways of the Sea zal zo de toegang tot markten in Europa bevorderen en een ontlasting van het overbelaste wegvervoer teweegbrengen. Hiervoor dient men niet alleen gebruik te maken van de maritieme transportvoorzieningen maar ook van het potentieel van spoorwegen en inland waterwegen als onderdeel van het transportnetwerk. (Directorate General for Energy and Transport, 2004)

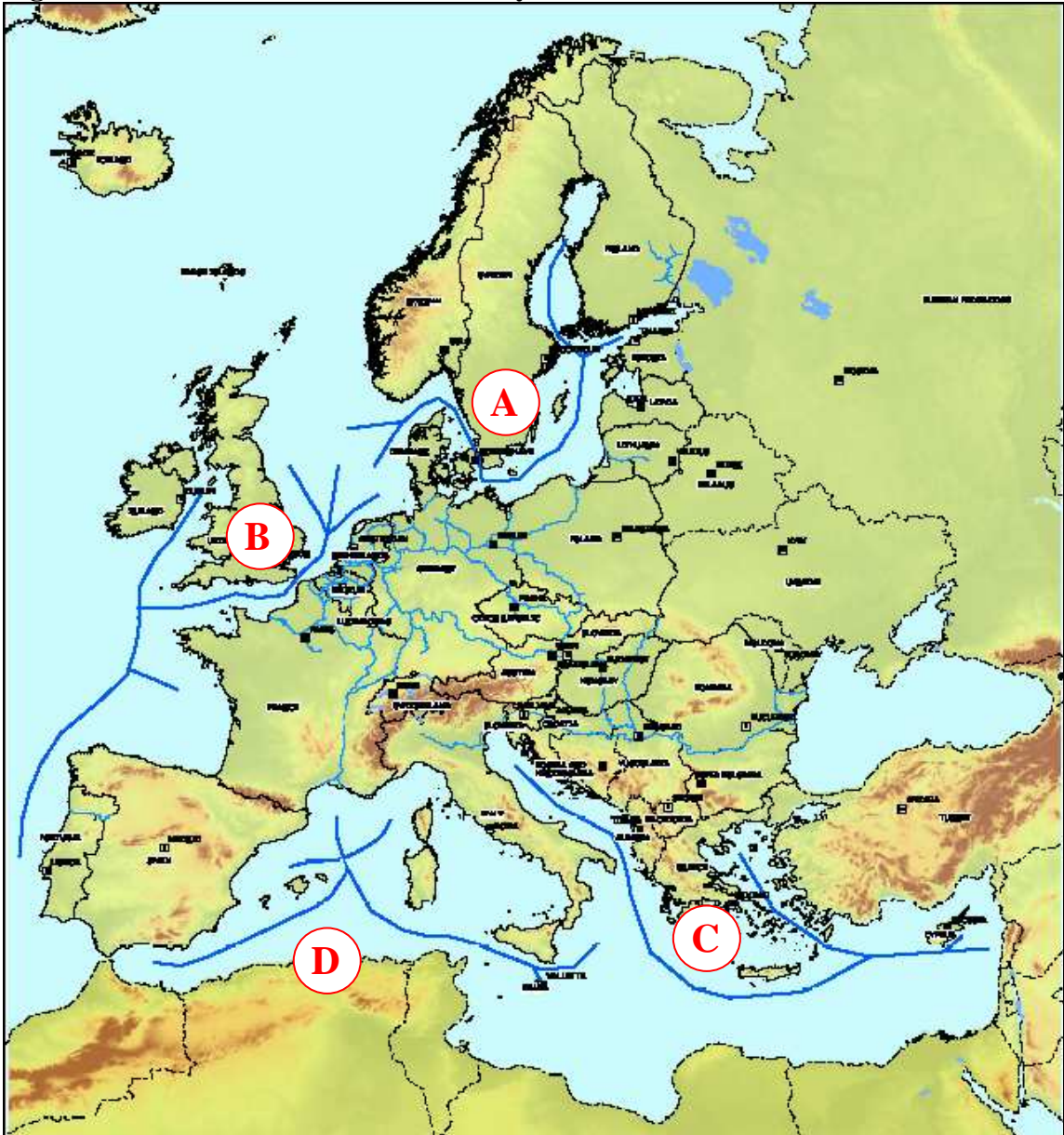
Figuur 2 geeft een overzicht van de vier verschillende regio's waarin Europa wordt ingedeeld. In elk van deze regio's kunnen MoS projecten gerealiseerd worden:

- A. Motorway of the Baltic Sea: verbindt de EU-lidstaten rond de Baltische Zee met de lidstaten in Centraal en West-Europa, inclusief de route langs het Noordzee/Baltische Zee kanaal.
- B. Motorway of the Sea of western Europe: gaat van Portugal en Spanje via de Atlantische Boog naar de Noordzee en de Ierse Zee.
- C. Motorway of the Sea of south-east Europe: verbindt de Adriatische Zee met de Ionische Zee en het oostelijke deel van de Middellandse Zee, inclusief Cyprus.
- D. Motorway of the Sea of south-west Europe: verbindt het westelijke deel van de Middellandse Zee met Spanje, Frankrijk, Italië en Malta. In het oosten sluit ze aan bij de Motorway of the Sea of south-east Europe en de Zwarte Zee.

Tegen 2010 moet een volledig uitgebouwd netwerk in gebruik zijn, dat kan ingedeeld worden in de vier bovenvermelde regio's. (Tostmann, 2004; Directorate General for Energy and Transport, 2005d)

Er bestaan ook plannen om de Motorways of the Sea verder uit te breiden naar EU-buurlanden. Dit werd eind december 2005 bekend gemaakt door de High Level Transport Group onder voorzitterschap van Loyola de Palacio. Indien het voorstel door het Europese Parlement goedgekeurd wordt, kunnen de vier bestaande corridors in de toekomst worden verbonden met buurlanden aan de Baltische Zee, de Barentssee, de Atlantische Oceaan, de Middellandse Zee, de Zwarte Zee, de Kaspische Zee en de Rode Zee. (High Level Group chaired by Loyola de Palacio, 2005)

Figuur 2: Overzichtskaart van Motorways of the Sea



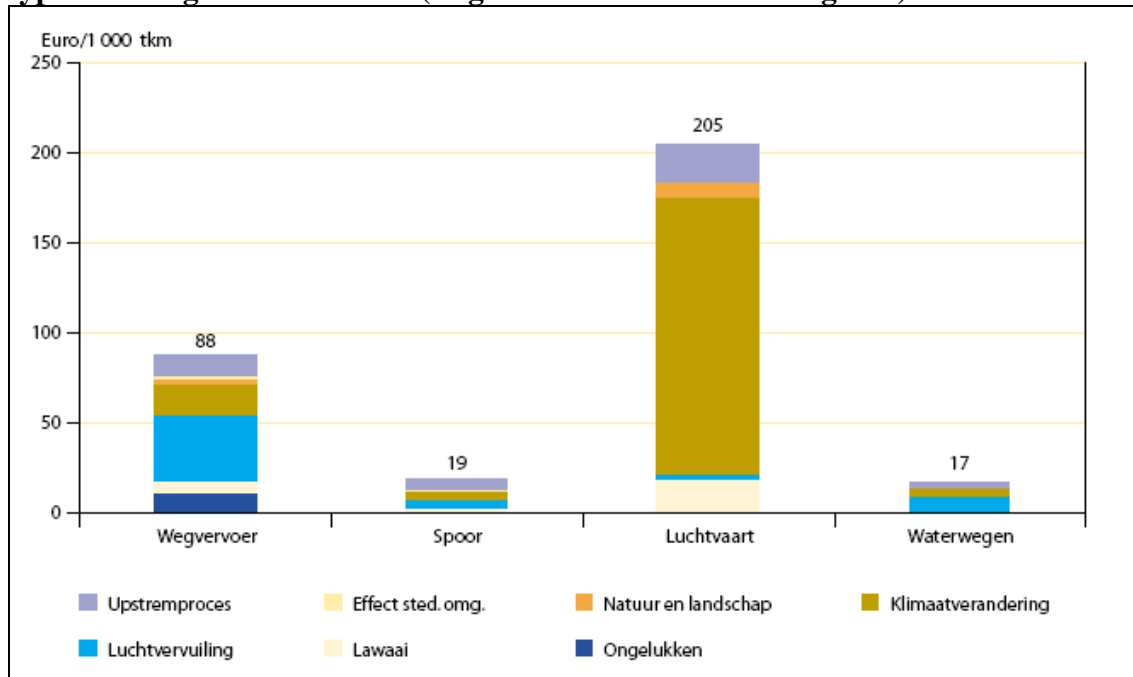
Bron: European Commission (2004a). *Map of Motorways of the Sea*, Brussel. Geraadpleegd op 20 mei 2005 uit: http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/motorways_sea/doc/2004_07_30_map_motorways_sea.pdf

1.5 Doelstellingen van Motorways of the Sea

De Snelwegen op Zee moeten zorgen voor efficiënter, goedkoper en minder vervuilend vrachtvervoer. Om de Kyoto-normen te halen moet de Europese Unie zorgen voor een vermindering van de uitstoot van de broeikasgassen. Zoals duidelijk te zien is op grafiek 3, zijn de kosten die door vrachtwagens veroorzaakt worden op het vlak van luchtvervuiling, lawaai, natuur en landschap en klimaatverandering significant hoger dan de kosten die door schepen veroorzaakt worden. Motorways of the Sea kan dus in

sterke mate bijdragen tot een duurzamer en milieuvriendelijker transportsysteem. Schepen stoten niet alleen minder CO₂ uit, maar scoren ook op andere milieugerelateerde kostenoorzaken beter dan vrachtwagens.

Grafiek 3: Gemiddelde externe kosten 1995 (EU-17) naar vervoersmodaliteit en type kosten: goederenvervoer (uitgezonderd kosten van congestie)



Bron: European Commission (2001). *Witboek – Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen*, Luxemburg, Office for Official Publications of the European Communities.

Door gebruik te maken van al dan niet bestaande Short Sea verbindingen moeten de Motorways of the Sea bijdragen tot een vermindering van het vrachtverkeer op de wegen. Zo kunnen de bestaande bottlenecks ontlast worden. Op dit ogenblik bestaat al een zeer uitgebreid Europees netwerk van honderden Short Sea verbindingen. Motorways of the Sea heeft niet de bedoeling deze Short Sea verbindingen weg te concurreren. Wel beoogt de Europese Commissie een goede samenwerking tussen publieke en private partners om high-quality door-to-door verbindingen aan te bieden waarbij Short Sea Shipping een belangrijke rol speelt. Deze verbindingen moeten zo georganiseerd worden dat ze competitief zijn met het wegvervoer zodat meer bedrijven zullen kiezen om hun goederen over zee te verzenden. (Revel, 2005)

Een andere doelstelling van de Europese Commissie is het verbinden van afgelegen gebieden en eilanden met de rest van de Europese Unie zodat deze gebieden niet

achtergesteld zouden geraken. Motorways of the Sea heeft dus naast economische en duurzame doelstellingen ook een sociaal karakter. (Schlewing, 2004)

Hoofdstuk 2: Implementatie van Motorways of the Sea

2.1 Inleiding

De doelstelling om goederenstromen op zee te concentreren impliceert dat zowel de Europese Commissie als de lidstaten keuzes moeten maken betreffende havens, vaarroutes en diensten. Selectie is onontbeerlijk om voldoende concentratie van goederenstromen te verkrijgen, wat noodzakelijk is voor het garanderen van regelmatige verbindingen met grote volumes, die voldoen aan hoge kwaliteitseisen en een merkbaar en positief effect op ons transportsysteem hebben. Als men deze keuzes niet maakt, is het niet mogelijk om een echt Europees netwerk van Motorways of the Sea te creëren. (Directorate General for Energy and Transport, 2004)

Die concentratie van goederenstromen onderscheidt Motorways of the Sea van andere Short Sea diensten en initiatieven. Bovendien biedt Motorways of the Sea enkel internationale verbindingen terwijl er ook nationale Short Sea lijnen bestaan. Ten slotte moeten Motorways of the Sea projecten voldoen aan de hoogste kwaliteitsnormen die maritieme, intermodale logistieke alternatieven kunnen bieden. (Directorate General for Energy and Transport, 2004)

Daaruit volgt dat niet alle goede Short Sea verbindingen Motorways of the Sea verbindingen zullen zijn en dat niet alle goede havens Motorways of the Sea havens zullen zijn. Elke haven en elke verbinding heeft zijn functie en bijdrage binnen het transportnetwerk net zoals ook snelwegen, gewestwegen en regionale verbindingswegen op het land complementair zijn aan elkaar. (Directorate General for Energy and Transport, 2004)

Alle partijen uit de hele supply chain moeten betrokken worden bij het voorstellen en realiseren van een project opdat het kan slagen. Om een waardig alternatief te bieden voor wegtransport, moeten Motorways of the Sea projecten zich toelagen op een zo hoog mogelijke kwaliteit van de hele transportketen. De Commissie hanteert hiervoor

kwaliteitscriteria. Deze kwaliteitselementen bespreken we verderop in dit hoofdstuk onder punt 2.3.2. (Directorate General for Energy and Transport, 2004)

2.2 Beoordeling van de projecten

Motorway of the Sea projecten moeten ingediend worden door minimum twee Europese lidstaten. Nationale verbindingen komen niet in aanmerking voor subsidiëring, zelfs niet als ze modal shift kunnen realiseren. Hoe meer lidstaten hun steun betuigen aan een voorstel en het voorstel ondertekenen, hoe groter de Europese toegevoegde waarde zal zijn. Het Motorways of the Sea netwerk zal immers enkel dan succesvol zijn, indien de verschillende lidstaten en de Motorways of the Sea van de vier regio's overleggen en samenwerken. (Directorate General for Energy and Transport, 2005a)

Ofwel selecteren de lidstaten op voorhand havens waar Motorways of the Sea zullen vertrekken en/of aankomen en organiseren ze dan een 'public call for proposals' om een nieuwe maritieme verbinding op te richten als Motorway of the Sea, of om een bestaande verbinding op te waarderen tot Motorway of the Sea.

Ofwel organiseren beide lidstaten samen een 'public call for proposals' met de bedoeling consortia op te richten die rederijen en havens bijeenbrengen om samen projectvoorstellen voor Motorways of the Sea in te dienen. (Thielmann, 2004)

Opdat consortia een zinvol voorstel zouden indienen, moeten deze 'calls for proposals' een aantal gegevens bevatten:

- Het vertrek en de aankomst van de Motorway of the Sea, gedefinieerd in termen van regio's die moeten verbonden worden.
- De hoeveelheid vracht die verwacht wordt tegen 2010 via de Motorway of the Sea vervoerd te worden.
- De vereiste infrastructuur en superstructuur in de havens en het verwachte kwaliteitsniveau.
- De call moet ook vermelden dat het project kan ingediend worden voor TEN-T subsidiëring volgens artikel 12a van de TEN-T guidelines. Ook dient aangeduid te worden welke maatregelen door de lidstaten gefinancierd kunnen worden.

Deze call moet gepubliceerd worden in het staatsblad en in ten minste één nationaal dagblad van alle betrokken lidstaten en in één internationaal dagblad. De enige landen die tot op heden een gezamenlijke call for proposals organiseerden, zijn Duitsland en Finland. (Directorate General for Energy and Transport, 2005a)

De lidstaten moeten dan een preselectie uitvoeren, waarbij ze de selectiecriteria gebruiken die de Europese Commissie ook gebruikt voor haar selectie. De lidstaten kunnen dan het projectvoorstel indienen dat de hoogste punten kreeg tijdens de preselectie. (Directorate General for Energy and Transport, 2004)

In 2005 en 2006 is er nog niet veel geld beschikbaar en daarom gaat de voorkeur van de Europese Commissie gedurende deze periode uit naar projecten die een haalbaarheidsstudie omvatten. Vanaf 2007 zou er een groter budget beschikbaar moeten zijn omdat dan de nieuwe TEN-T financieringsperiode aanvangt. Dan zullen operationele projecten van start kunnen gaan. (Directorate General for Energy and Transport, 2004; Revel, 2005)

2.3 Evaluatiecriteria voor projecten

De Europese Commissie zal Motorways of the Sea projecten beoordelen op basis van de evaluatiecriteria die vermeld worden in Artikel 12a van de TEN-T Guidelines. Deze criteria dienen ook door de lidstaten gehanteerd te worden voor de preselectie van projecten en kunnen als volgt samengevat worden:

2.3.1 Europese toegevoegde waarde: bijdrage tot modal shift en/of Europese samenwerking

Het voorstel moet aantonen dat het project bijdraagt tot modal shift of tot een betere samenhang tussen de Europese lidstaten. De Commissie geeft geen percentage op van modal shift of van de graad van samenhang die behaald moet worden, omdat de grootte van de goederenstromen sterk verschilt van regio tot regio. Als richtlijn wordt gegeven

dat de goederenstromen geconcentreerd moeten worden en dat het project een aanzienlijk effect moet hebben in de gekozen regio. Om een zo groot mogelijke modal shift te bereiken, moet de afstand over de weg zo kort mogelijk gehouden worden. (Directorate General for Energy and Transport, 2004 en 2005a)

Het voorstel moet een antwoord geven op de volgende vragen:

- Wat is het percentage van het wegvervoer in de regio dat tegen 2010 naar de Motorway of the Sea zal verschoven zijn? Men kan hierbij gebruik maken van het ton-kilometer² principe. Welk type goederen wordt hier beoogd?
- Hoe zal de Motorway of the Sea de economische en sociale samenhang van de deelnemende landen verbeteren? Wat zijn de eigenlijke voordelen met betrekking tot toegankelijkheid, vermindering van de transportkosten en de transporttijd, distributie en productie, kwaliteitsverbetering, extra werkgelegenheid en toegang tot nieuwe markten? Welk gedeelte van de totale goederenstroom tussen de landen zal via de Motorway of the Sea gebeuren?

2.3.2 Kwaliteitsaspecten van het project

In het voorstel moet duidelijk gemaakt worden hoe de Motorway of the Sea aan de volgende kwaliteitsaspecten voldoet:

- Kwaliteit van de havendiensten: de betrokken havens moeten de schepen behandelen volgens de beste Short Sea Shipping methodes die mogelijk zijn. Hierbij wordt onder meer gelet op een vlotte administratieve afhandeling, goede dienstverlening aan de schepen en cost-based prijzen.
- Kwaliteit van de verbindingen met het hinterland: er moeten goede intermodale aansluitingen bestaan tussen de geselecteerde havens en de rest van het TEN-T netwerk die voor elke gebruiker toegankelijk moeten zijn. Binnenschepen moeten op een efficiënte en niet-discriminerende manier behandeld worden in de havens.
- Het gebruik van algemene informatiesystemen en opvolging van de vracht in de transportketen.

² Ton-kilometer principe: het vervoer van één ton lading of het volumetrische equivalent daarvan over een afstand van één kilometer

- Karakteristieken van de betrokken scheepvaartdiensten zoals frequentie, betrouwbaarheid, veiligheid en beveiliging. Deze diensten moeten opereren in het kader van Authorised Regular Shipping Service³.
- Integratie van de Motorway of the Sea in de rest van het Trans-Europese Transportnetwerk.

De Europese Commissie verwacht niet dat al deze elementen vanaf de start van het project aanwezig zijn, maar er moet wel duidelijk gemaakt worden hoe en wanneer aan deze kwaliteitscriteria zal voldaan zijn. (Directorate General for Energy and Transport, 2004 en 2005a)

2.3.3 Levensvatbaarheid van het project

Ook na het stopzetten van de subsidie moet de Motorway of the Sea blijven bestaan. Het voorstel moet een business plan bevatten dat aangeeft na hoeveel tijd het project niet meer verlieslatend is. De Commissie houdt hierbij enkel rekening met de levensvatbaarheid van de aangeboden dienst, niet van het infrastructurele gedeelte. Ook de levensvatbaarheid van transportdiensten van en naar de haven met de trein, het binnenschip of de vrachtwagen moet onderzocht worden. (Directorate General for Energy and Transport, 2005a)

De Europese Commissie erkent dat projecten die eilanden of perifere gebieden verbinden misschien niet winstgevend zullen zijn op korte termijn. Een dergelijk project moet op basis van objectieve criteria aantonen dat de beoogde Motorway of the Sea verbinding niet levensvatbaar kan zijn. (Directorate General for Energy and Transport, 2004)

³ Authorised Regular Shipping Service: zie hoofdstuk 6.

2.3.4 Geloofwaardigheid van het project

Een project zal maar geloofwaardig zijn indien alle deelnemende partijen geëngageerd zijn. Projectvoorstellen moeten een overzicht geven van het voorbereidende werk dat uitgevoerd werd, de kennis en financiële reputatie van de deelnemers, een business plan en een financieel plan. Het voorstel moet duidelijk maken dat alle betrokken partijen - reders, havenbedrijven, transporteurs, expediteurs,...- bereid zijn om deze Motorway of the Sea in de toekomst te willen steunen en gebruiken. (Directorate General for Energy and Transport, 2004)

2.3.5 Concurrentieverstorende effecten van het project

Motorways of the Sea mogen niet leiden tot concurrentieverstoring. Er moet grondig onderzocht worden waar de nieuwe verbinding lading zal weghalen. De bedoeling is immers niet om lading uit andere havens of van andere Short Sea verbindingen weg te halen, maar om meer modal shift te bewerkstelligen. Het voorstel moet concrete en overzichtelijke data bevatten over bestaande verbindingen en over nieuwe goederenstromen op de betrokken markten. Als kan aangetoond worden dat lading van de weg gehaald wordt of dat de lading van deelnemende partijen afkomstig is, kan dit betekenen dat de concurrentieverstoring maatschappelijk verantwoord is. Indien infrastructuur gesubsidieerd wordt, moet nagegaan worden of deze infrastructuur voor alle gebruikers toegankelijk is of slechts voor een beperkte groep. (Directorate General for Energy and Transport, 2004)

2.4 Potentiële lading voor Motorways of the Sea

Het onderzoeksbureau British Maritime Technology (BMT) onderzocht in opdracht van de Europese Commissie het potentieel voor Motorways of the Sea in de vier regio's. Ze ontwikkelden een Europees vrachtmodel waarmee potentiële vrachtstromen kunnen gesimuleerd en berekend worden. Het model kan gebruikt worden om de optimale route en optimale transportmodus van een goederenstroom te bepalen. De bedoeling is om zo


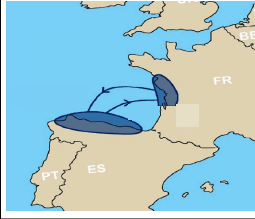
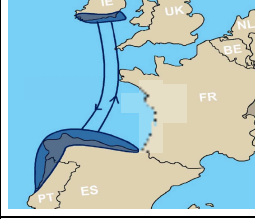
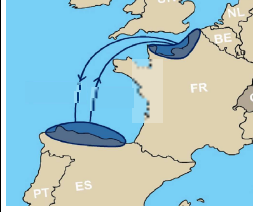
te berekenen wat het effect is van een Motorway of the Sea tussen havenregio's op het totale goederenverkeer. (BMT, 2005)

Het vrachtmodel maakt daarbij gebruik van databases die gegevens bevatten over bijvoorbeeld de transportinfrastructuur, bestaande goederenstromen en verwachte veranderingen in deze goederenstromen. Deze gegevens werden door de nationale overheden bezorgd. Aan de bestaande transportverbindingen over land en zee worden nieuwe RoRo en LoLo lijnen toegevoegd die een grotere frequentie hebben. (BMT-TS, 2004)

Met het model kan nagegaan worden wat het effect van gewijzigde parameters zal zijn op de keuze van de transportmodus en/of de route. Zo kan gemakkelijk nagegaan worden welke Motorways of the Sea nuttig zijn en in welke mate ze modal shift realiseren. Daarnaast kunnen ook de economische gevolgen en de impact op het milieu voor de verschillende transportalternatieven berekend worden. (BMT-TS, 2004)

Uit de studie blijkt dat er in de vier Motorways of the Sea regio's potentieel bestaat voor verschillende verbindingen. De tabellen 1 tot 4 geven een overzicht van de resultaten van de studie, gerangschikt per regio. Om deze resultaten te bekomen, is er dagelijks één vertrek per havenregio per mode (RoRo of LoLo) nodig.

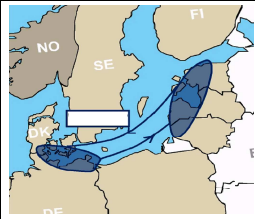


Tabel 1: Resultaten van de BMT-studie voor de regio West-Europa

MOTORWAYS OF THE SEA OF WESTERN EUROPE	Verbonden lidstaten	RoRo noordwaarts (in miljoen ton)	LoLo noordwaarts (in miljoen ton)	RoRo zuidwaarts (in miljoen ton)	LoLo zuidwaarts (in miljoen ton)	Bespaarde Tkm in % van het totale goederenverkeer op de Europese wegen
	Spanje en België / Nederland	1,7	2,4	2,3	5,7	0,54
	Frans Atlantische kust en Noord-Spanje	3	5,5	3,5	9,8	0,96
	Ierland en Portugal / Noord-Spanje	2,4	<0,01	2,1	<0,01	0,33
	Noord-Frankrijk en Noord-Spanje	1,5	10,6	1,9	17,1	0,49

Bron: eigen samenstelling op basis van BMT (2005). *The realisation of Motorways of the Sea: A project within the MTCP network*, Hamburg.

In de regio West-Europa zijn volgens de studie vier Snelwegen op Zee mogelijk. Deze vier Motorways of the Sea zorgen samen voor een vermindering van het vrachtverkeer op de Europese wegen met 2,32% (uitgedrukt in Tkm). We merken op dat de snelweg van Ierland naar Portugal en/of Spanje voldoende potentieel biedt voor RoRo maar niet voor LoLo. We stellen ook vast dat hoewel de volumes voor de snelweg van Noord-Frankrijk naar Noord-Spanje groter zijn dan die van de snelweg van de Frans Atlantische kust naar Noord-Spanje, de eerste snelweg slechts de helft van de Tkm overschakeling van de tweede snelweg blijkt te realiseren.


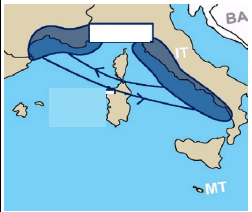
Tabel 2: Resultaten van de BMT-studie voor de Baltische Zee regio

MOTORWAYS OF THE BALTIC SEA	Verbonden lidstaten	RoRo noordwaarts (in miljoen ton)	LoLo noordwaarts (in miljoen ton)	RoRo zuidwaarts (in miljoen ton)	LoLo zuidwaarts (in miljoen ton)	Bespaarde Tkm in % van het totale goederenverkeer op de Europese wegen
	Zuid-Jutland (DK) / Duitsland en Baltische Staten	2	0,2	5,2	6,1	0,24
	Polen en Oost-Zweden	3,5	1,5	5,2	3,2	0,08
	Duitsland en Zuid-Finland	3,2	0,1	3,7	3	0,12

Bron: eigen samenstelling op basis van BMT (2005). *The realisation of Motorways of the Sea: A project within the MTCP network*, Hamburg.

In de Baltische Zee regio zijn volgens de studie drie Snelwegen op Zee mogelijk. Deze drie Motorways of the Sea zorgen samen voor een vermindering van het vrachtverkeer op de Europese wegen met 0,44% (uitgedrukt in Tkm). Dit percentage is aan de lage kant omdat er in de Baltische Zee al een groot aantal Short Sea Shipping verbindingen bestaan: een groot gedeelte van het goederenverkeer verloopt in deze regio al via het water. Er moet zeker op gelet worden dat er niet te veel lading van andere verbindingen wordt afgenomen.

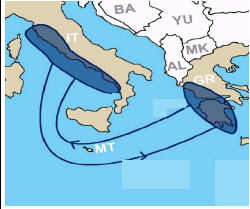

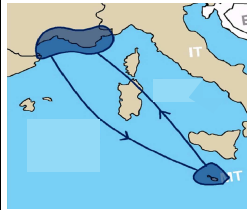
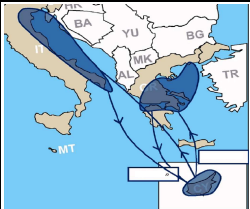
Tabel 3: Resultaten van de BMT-studie voor de Westelijke Middellandse Zee regio

MOTORWAYS OF THE SEA IN THE WESTERN MEDITERRANEAN	Verbonden lidstaten	RoRo noordwaarts (in miljoen ton)	LoLo noordwaarts (in miljoen ton)	RoRo zuidwaarts (in miljoen ton)	LoLo zuidwaarts (in miljoen ton)	Bespaarde Tkm in % van het totale goederenverkeer op de Europese wegen
	Spanje en Noord-Italië	4,2	3,6	4,4	10,5	0,1
	Frankrijk en Italië	3	0,9	3,6	1	0,1

Bron: eigen samenstelling op basis van BMT (2005). *The realisation of Motorways of the Sea: A project within the MTCP network*, Hamburg.

In het westelijke deel van de Middellandse Zee regio zijn volgens de studie slechts twee Snelwegen op Zee mogelijk. Deze twee Motorways of the Sea zorgen samen voor een vermindering van het vrachtverkeer op de Europese wegen met 0,2% (uitgedrukt in Tkm). Dit percentage is aan de lage kant maar we mogen niet vergeten dat we zo twee belangrijke natuurlijke barrières omzeilen: de Alpen en de Pyreneeën. Dit zijn twee noemenswaardige bottlenecks op onze wegen en elke ontlasting hiervan, hoe klein ook, is aanbevolen.

Tabel 4: Resultaten van de BMT-studie voor de Oostelijke Middellandse Zee regio

MOTORWAYS OF THE SEA IN THE EASTERN MEDITERRANEAN	Verbonden lidstaten	RoRo noordwaarts (in miljoen ton)	LoLo noordwaarts (in miljoen ton)	RoRo zuidwaarts (in miljoen ton)	LoLo zuidwaarts (in miljoen ton)	Bespaarde Tkm in % van het totale goederenverkeer op de Europese wegen
	West-Italië en Griekenland	0,4	0,01	0,2	<0,01	/
	Triëste / Slovenië en Griekenland	0,5	0,2	1,8	4,2	0,15
	Malta en Frankrijk	/	0,3	/	3,2	/
	Cyprus en Griekenland / Italië	/	0,8	/	1,5	/

Bron: eigen samenstelling op basis van BMT (2005). *The realisation of Motorways of the Sea: A project within the MTCP network*, Hamburg.

In het oostelijke deel van de Middellandse Zee regio zijn volgens de studie vier Snelwegen op Zee mogelijk. Opmerkelijk is dat deze vier Motorways of the Sea samen voor een vermindering van het vrachtverkeer op de Europese wegen met slechts 0,15% zorgen (uitgedrukt in Tkm). Een voor de hand liggende verklaring is dat deze snelwegen scheepsverbindingen met eilanden zijn. Hier primeert dus niet zozeer de modal shift die gerealiseerd wordt maar wel de Europese samenhang en het bereikbaar maken van perifere gebieden binnen Europa.

Wanneer we de bijdrage van alle Motorways of the Sea optellen, merken we dat het goederenverkeer over de weg met 3,11% kan verminderd worden.

Toch kunnen we ook enkele bemerkingen maken bij het European freight model:

- De onderzoekers gaan uit van een onbegrensde capaciteit van de havens. Uiteraard bestaat er geen enkele haven die onbegrensd is.
- De studie neemt alle goederen behalve olie op in de berekeningen. Men dient er echter rekening mee te houden dat niet alle goederen op eenzelfde manier kunnen behandeld worden. Stel dat men in noordelijke richting gekoelde trailers of containers nodig heeft voor het transport van groenten en fruit, maar dat men in zuidelijke richting amper gekoelde goederen moet transporteren, dan heeft men na verloop van tijd een grote hoeveelheid lege koelcontainers of –trailers in het noorden staan. De studie maakt geen onderscheid tussen de verschillende types goederen in de ladingsanalyse. Het verdient aanbeveling de goederen op te splitsen naar het type container of trailer dat voor het transport nodig is.

2.5 Weerhouden projectvoorstellen

Voor de TEN-T call van 2005 kwamen er bij de Europese Commissie elf aanvragen voor Motorways of the Sea projecten toe. Van deze elf werden er door de Europese Commissie vijf geselecteerd voor uitvoering. België diende geen enkel projectvoorstel in. Spanje, Finland, Italië en Nederland dienden een of meerdere voorstellen in die niet door andere landen werden gesteund. Deze projecten werden uiteraard niet weerhouden. Alle andere projectvoorstellen werden wel geselecteerd. Omdat het budget voor 2005 en 2006 nog erg beperkt is, geeft de Europese Commissie de voorkeur aan haalbaarheidsstudies. De onderstaande studieprojecten kregen de goedkeuring en zullen weldra subsidies ontvangen. (Bonne, 2006a)

- Western Europe Sea Transport and Motorway of the Sea (WEST-MOS)
Dit project werd voorgesteld door Spanje, Italië, Frankrijk en Ierland en krijgt een budget van 750 000 euro.
- Motorways of the Sea: Call for proposals voor projecten tussen Frankrijk en Spanje en case studies. Dit project werd voorgesteld door Spanje en Frankrijk en krijgt een budget van 750 000 euro.

De Europese Commissie stelde voor om bovenstaande twee projecten om te vormen tot één project.

- Uitwerking van een masterplan voor de East Mediterranean Motorway of the Sea. Dit project werd voorgesteld door Griekenland, Cyprus en Italië en krijgt een budget van 2 000 000 euro.
- Uitwerking van een masterplan voor de Baltic Motorway of the Sea. Dit project werd voorgesteld door Zweden, Finland, Polen en Estland en krijgt een budget van 1 860 000 euro.

(Bonne, 2006a)

Hoofdstuk 3: Financiering van projecten.

Het Europese Parlement verdeelt het beschikbare budget voor MoS-projecten via verschillende financieringsbronnen: TEN-T, Marco Polo I en II, de EU-Regionale fondsen en Staatsfinanciering. Eerst lichten we de algemene reglementering toe, waarna alle fondsen afzonderlijk besproken worden.

3.1 Reglementering

Elk project kan aanspraak maken op subsidies van de verschillende bronnen. Het is daarom noodzakelijk dat de Commissie enkele regels opstelt om de financiering in goede banen te leiden.

Als infrastructuur of een faciliteit gefinancierd wordt door TEN-T kan men hiervoor geen aanspraak meer maken op financiering via Marco Polo of Regionale fondsen. Als een dienst of logistiek item gefinancierd wordt door Marco Polo, kan men hiervoor geen aanspraak meer maken op financiering via TEN-T of Regionale fondsen. Extra staatsfinanciering is wel mogelijk tot een maximum van 35% van de relevante kosten van de catalyst actions. (Directorate General for Energy and Transport, 2005a)

Onder catalyst action verstaat de Europese Commissie: *“Eender welke innovatieve actie die tot doel heeft om de voor lidstaten relevante structurele barrières in de markt voor goederentransport, die verhinderen dat de markt efficiënt functioneert of dat de concurrentiepositie van Short Sea Shipping, spoor, rivieren en kanalen en/of de efficiëntie van de transportnetwerken die van deze modes gebruik maken, op te heffen.”*

(European Parliament, 2003, p.3)

Een (groot) Motorways of the Sea project kan aanspraak maken op zowel Marco Polo als TEN-T financiering door verschillende elementen van het project te laten financieren door de verschillende financieringsbronnen. Marco Polo kan in dat geval instaan voor operationele hulp aangaande het opzetten van de intermodale maritieme service (zoals schipkosten of leasingkosten) terwijl TEN-T instaat voor de financiering

van het bouwen of aanpassen van de infrastructuur en faciliteiten. (Directorate General for Energy and Transport, 2004)

De TEN-T steun is beperkt tot twee jaar, Marco Polo steun tot vier jaar en staatsfinanciering is mogelijk gedurende drie jaar. Hierbij let de Commissie er op dat de steun in geen geval aanleiding kan geven tot concurrentievervalsing. (Directorate General for Energy and Transport, 2004)

3.2 TEN-T

Deze fondsen zijn bedoeld voor EU-lidstaten en kunnen aangevraagd worden om infrastructuurwerken te financieren. TEN-T komt tussen voor maximaal 20% van de projectkosten, voor studies is dit maximaal 50%. (Directorate General for Energy and Transport, 2005a)

Onder infrastructuurwerken verstaat de Commissie zowel havenuitrusting als spoorwegen en kanalen die de havens linken met het achterland. Voorbeelden van havenuitrusting zijn: electronic management systems, veiligheid, beveiliging, baggerwerken en ijsbrekers. TEN-financiering richt zich in de eerste plaats tot die projecten die bijdragen tot de uitbouw van het Europese transportnetwerk. (Directorate General for Energy and Transport, 2004)

De Commissie biedt ook financiële hulp bij het opstarten van kapitaalinvesteringen binnen een project. Er kunnen tijdens de lanceringsfase van het MoS-project immers start-up verliezen ontstaan. Indien public support nodig is voor de levensvatbaarheid van het project kan start-up hulp geboden worden. (Directorate General for Energy and Transport, 2004)

Voor het jaar 2006 werd een totaal bedrag van 692,1 miljoen euro voorzien. Dit jaar wordt van het totale bedrag 99,65 miljoen euro gereserveerd voor Motorways of the Sea, waarbij men voorrang geeft aan projecten in de nieuwe EU-lidstaten. (Directorate General for Energy and Transport, 2006b; Bonne, 2006b)

Oorspronkelijk was voor de periode 2007-2013 voor TEN-T een budget voorzien van 20 miljard euro. Recentelijk besloten de Europese regeringsleiders de bijdrage uit de Europese kas terug te schroeven naar 7,5 miljard euro, waardoor een groot aantal projecten het risico loopt op de lange baan geschoven te worden. Hoe dit geld over de verschillende projecten zal verdeeld worden, is nog onduidelijk. Ofwel krijgen alle 30 bestaande prioriteitsprojecten een klein beetje geld ofwel wordt een beperkte lijst van topprioriteiten geïdentificeerd die meer co-financiering ontvangen. Hoewel het nog niet zeker is, ziet het er naar uit dat een beperkte lijst zal opgemaakt worden. Het is nog niet zeker dat Motorways of the Sea in die lijst zal worden opgenomen. (Schils, 2006; Bonne, 2006b)

3.3 Marco Polo

Financiering van MoS projecten via het Marco Polo programma is enkel mogelijk indien ze een overschakeling naar intermodaal vervoer bewerkstelligen. Deze fondsgelden zijn bedoeld voor bedrijven en dienen voornamelijk voor de financiering van operationele kosten, zoals transport services. Er zijn ook beperkte fondsen voorzien voor bijkomende infrastructuur. Voor de periode 2003-2007 is een bedrag van 102 miljoen euro voorzien. Dit bedrag moet verdeeld worden onder meer dan 25 deelnemende staten en drie verschillende transportmodi (Short Sea Shipping, trein en inland waterway). (Directorate General for Energy and Transport, 2004 en 2005a; Mc Morrow, 2004)

Zowel Marco Polo als TEN-T hebben tot doel efficiënter transport in de Europese Unie te realiseren. Beide programma's zijn complementair aan elkaar maar benaderen het transportprobleem vanuit een verschillende invalshoek. Tabel 5 geeft een goed overzicht van de belangrijkste verschillen.

Tabel 5: Verschillen tussen het Marco Polo programma en TEN-T.

	MARCO POLO	TEN-T
<i>Wat kan gefinancierd worden?</i>	Service	Infrastructuur
<i>Wat is de doelstelling van het programma?</i>	Modal shift bepwerkstelligen	Transportnetwerk uitbouwen en samenhang tussen de lidstaten bevorderen
<i>Wie kan een project indienen?</i>	Bedrijven	Overheden
<i>Wanneer moeten de projecten gerealiseerd zijn?</i>	Korte termijn (1,5 jaar)	Lange termijn (10 jaar)
<i>Welke infrastructuur kan gefinancierd worden?</i>	Aanvullende, ondersteunende infrastructuur	Strategische infrastructuur

Bron: eigen samenstelling op basis van Revel, A. (2005). *Motorways of the Sea – Moving Cargo from Road to Sea*, Bodoë, European Commission. Geraadpleegd op 24 december 2005 uit: http://www.northernmaritimecorridor.no/ir/file_public/download/Nmc/Reports/NMC%20Conference%20Bodo%201-2%20Sep%202005/Arnaud%20Revel.ppt

3.4 EU-Regionale fondsen

Deze fondsen zijn bedoeld voor het financieren van de transportinfrastructuur zoals die wordt gedefinieerd in het ‘Single Regional Programming Document’. EU-landen en regio’s kunnen hier een aanvraag voor indienen, die door de Commissie bekrachtigd moet worden. Voorbeelden van regionale fondsen zijn Cohesion, ERDF en INTERREG. (Directorate General for Energy and Transport, 2005a)

3.5 Staatsfinanciering

Staatshulp is bedoeld voor bedrijven. Om staatshulp te krijgen, moeten een aantal voorwaarden vervuld zijn. Zo moet de hulp gebruikt worden om een scheepsverbinding te realiseren tussen havens op het grondgebied van EU-lidstaten. Het moet bovendien gaan om een gedetailleerd project waarvan de invloed op het milieu grondig bestudeerd werd indien het een nieuwe verbinding betreft. De staatshulp mag tot 30% van de operationele kosten en tot 10% van de infrastructuur voor overslag dekken. Het project

moet economisch rendabel zijn na de periode van public funding. (Directorate General for Energy and Transport, 2005a)

In bijlage 1 vinden we een vergelijking van de belangrijkste verschillen tussen de financieringsmogelijkheden die TEN-T, Marco Polo I, ERDF, INTERREG, Cohesion en staatshulp bieden.

3.6 Marco Polo II

Dit hernieuwde Marco Polo programma stelt een budget ter beschikking van 740 miljoen euro voor de periode 2007-2013 en richt zich voornamelijk op Motorways of the Sea. Maar liefst 287 miljoen euro (39%) is voorzien voor de uitbouw van de Motorways of the Sea. Elk aangeleverd project moet worden goedgekeurd door de Europese Raad en het Europese Parlement, waarna de Commissie het voorziene budget ter beschikking stelt. (Directorate General for Energy and Transport, 2005b; Baird, 2005)

Men hoopt zo 140 miljard Tkm van de weg naar alternatieve transportmodi te verschuiven en de CO₂ uitstoot met 8,4 miljard kg te verminderen. De Europese Commissie verwacht dat elke geïnvesteerde euro in Marco Polo II ten minste 6 euro zal opbrengen onder de vorm van minder milieuvuiling, minder verkeersongevallen, minder energieverbruik en minder infrastructurele schade. (Baird, 2005)

Deel 2: Marktanalyse

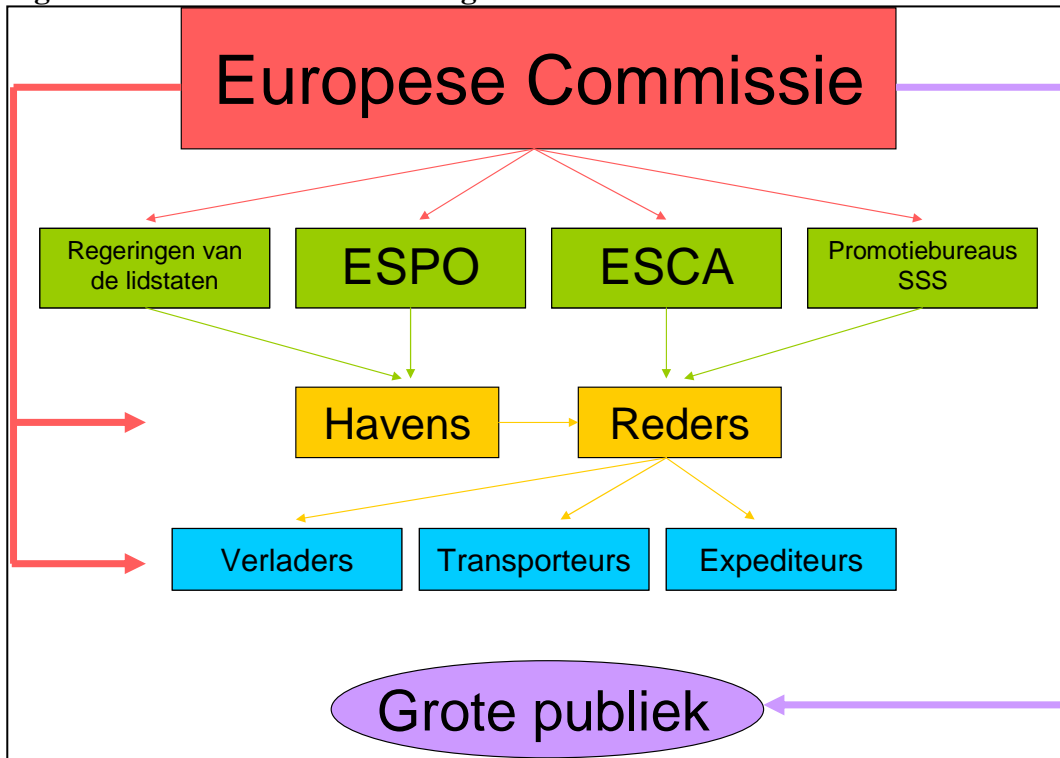
In het tweede deel van deze eindverhandeling wordt het concept Motorways of the Sea verder uitgediept. Dit deel verschilt van het eerste deel in dit opzicht dat het voornamelijk gebaseerd is op interviews die in de loop van het onderzoek werden afgenomen van verscheidene specialisten. Een overzicht van alle interviews is terug te vinden in de bibliografie.

Hoofdstuk 4: Informatiedoorstroming

In dit hoofdstuk bespreken we hoe de Europese Commissie het concept ‘Motorways of the Sea’ bekendmaakt bij de betrokken partijen en bij het grote publiek. Een theoretisch concept kan immers mooi voorgesteld worden op papier maar het heeft enkel kans op slagen indien alle betrokken partijen bereid zijn om samen te werken. Opdat die verschillende partijen zouden kunnen samenwerken, moet de Europese Commissie het concept voldoende promoten en hen de nodige informatie verschaffen.

De informatiedoorstroming vanuit de Europese Commissie naar de marktspelers toe gebeurt op verschillende manieren. Figuur 3 geeft de belangrijkste informatiestromen weer waarlangs de Europese Commissie met de marktspelers communiceert. We dienen hier wel op te merken dat deze figuur niet limitatief is. Naast de organisaties die in de figuur aangeduid worden, kunnen ook andere partijen betrokken zijn bij de realisatie van een project. Ook zij moeten natuurlijk geïnformeerd worden.

Figuur 3: Informatiedoorstroming



Bron: eigen samenstelling.

De Europese Commissie heeft er alle belang bij dat er zo veel mogelijk informatie op een zo efficiënt mogelijke manier wordt verspreid. Ze tracht informatie ter beschikking te stellen voor alle betrokken partijen. Dit gebeurt voornamelijk via de Motorways of the Sea website die voor iedereen toegankelijk is:

'http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/motorways_sea/index_en.htm'.

Naast algemene informatie over Motorways of the Sea vindt men er ook de nodige documenten die bijvoorbeeld uitleggen hoe een project kan ingediend worden of wie voor subsidies in aanmerking komt. (Directorate General for Energy and Transport, 2005d)

Daarnaast organiseert de Europese Commissie ook conferenties, seminaries en informatiedagen voor de regeringen van de lidstaten, voor organisaties zoals ESCA⁴ en ESPO⁵ en voor de SSS promotiebureaus. Zo werd op 24 januari 2006 een ministeriële conferentie georganiseerd in Ljubljana waar alle Europese ministers de mogelijkheden voor Motorways of the Sea met elkaar bespraken. De bedoeling van dergelijke

⁴ European Community Shipowner Associations: de overkoepelende organisatie van Europese reders.

⁵ European Sea Port Organisation: de overkoepelende organisatie van Europese zeehavens.

bijeenkomsten is de aanwezigen te informeren en te overtuigen van het potentieel van Motorways of the Sea zodat zij deze informatie vervolgens kunnen doorgeven aan de leden van de organisaties en andere geïnteresseerde partijen.

Uit de reacties van zowel Alfons Guinnier als Patrick Verhoeven, de secretarissen-generaal van respectievelijk ECSA en ESPO, blijkt dat er wel informatie verspreid wordt vanuit hun organisaties maar dat zij het concept niet sterk promoten. Een van de belangrijkste redenen hiervoor is dat zij vinden dat het concept niet duidelijk genoeg omschreven is. De doelstelling van Motorways of the Sea, namelijk zoveel mogelijk goederen van de baan naar het water verschuiven, is duidelijk. Maar hoe dergelijke Motorways of the Sea écht gerealiseerd kunnen worden, blijft ondanks alle documenten, brochures en seminars onduidelijk.

Een tweede reden is dat beide organisaties vele leden tellen. Een Motorway of the Sea die extra inkomsten betekent voor de ene haven (of reder), kan echter grote schade berokkenen aan een andere haven (of reder) die zijn lading ziet verschuiven naar de concurrentie. (Guinnier, 2005; Verhoeven, 2006)

Ook Willy De Decker, marktprospecteur van Promotie Shortsea Shipping Vlaanderen deelt die mening en is niet laaiend enthousiast over Motorways of the Sea. Zijn organisatie verspreidt wel alle beschikbare informatie naar geïnteresseerde partijen maar neemt geen initiatief om de verschillende spelers te overtuigen, een Motorways of the Sea project in te dienen. Bovendien is de concrete realisatie, namelijk het indienen van een project, de taak van de nationale overheden. Het is dan ook aan die overheden om de marktspelers te motiveren en niet aan de promotiebureaus voor Short Sea Shipping. (De Decker, 2005)

De Vlaamse Nautische Autoriteit daarentegen, neemt als vertegenwoordiger van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap actief deel aan allerlei seminars en bijeenkomsten. Aangezien in België enkel Vlaamse havens voor een project in aanmerking komen, is het de Vlaamse Nautische Autoriteit die de taak in België op zich neemt die normaal door de nationale regering wordt uitgevoerd. Deze afdeling van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap organiseert regelmatig bijeenkomsten met afgevaardigden van de Vlaamse havens om de laatste nieuwe ontwikkelingen

betreffende het concept toe te lichten. Hier kunnen de havenbedrijven ook terecht als ze extra informatie nodig hebben. (Bonne, 2005)

Uit gesprekken met enkele reders blijkt dat de informatiedoorstroming naar deze marktspelers toe nogal sterk verschilt. Stefaan De Brouwer, General Manager van DFDS Tor Line N.V., meent dat zijn rederij voldoende informatie ontvangt via het Gentse havenbestuur. Christian Cigrang, Group CEO van Cobelfret N.V. deelt die mening niet en denkt niet dat Motorways of the Sea door vele havens gepromoot wordt. Hij kent het concept omdat het tijdens enkele seminars werd toegelicht. Overigens is hij niet van mening dat havens dit concept moeten promoten, omdat het vaak niet de meest geschikte havens zijn die hierin het voortouw nemen. Men zou bijvoorbeeld kunnen argumenteren dat voor een Motorway of the Sea tussen België en Spanje, Zeebrugge een interessantere haven is dan Gent of Oostende. Als Gent het concept echter sterker promoot dan Zeebrugge, zal de reder misschien geneigd zijn ten onrechte te kiezen voor Gent. (De Brouwer, 2005; Cigrang, 2005)

Een project heeft echter enkel kans op slagen indien er voldoende lading is. Daarom moeten ook verladers, expediteurs en transportbedrijven geïnformeerd worden. Deze partijen worden meestal geïnformeerd door de havens of reders eens die een projectvoorstel willen uitwerken, of langs de website van de Europese Commissie.

Om de kans op slagen van het concept nog te vergroten, kan ook het grote publiek over Motorways of the Sea ingelicht worden. De pers en televisie kunnen het maatschappelijk draagvlak vergroten. Motorways of the Sea kan zo een marketingtechniek worden: bedrijven kunnen hun producten een 'Getransporteerd langs Motorways of the Sea' label toekennen. Dit label duidt dan aan dat het product niet voor files op de Europese wegen heeft gezorgd. Uit een korte rondvraag blijkt echter dat het concept bij de finale consument nog zo goed als onbekend is.

We stellen dus vast dat het concept nog niet voldoende wordt gepromoot. Verschillende partijen zijn immers van mening dat ze weinig tot geen informatie over Motorways of the Sea ontvangen. Ook heel wat Europarlementariërs begrijpen niet waarom de promotie van Motorways of the Sea niet verloopt zoals het zou moeten: Dirk Sterckx weet dat de Europese Commissie wel voorbereidende studies heeft uitgevoerd, maar

blijkbaar nog steeds bezig is met de uitwerking van het concept en met het opstellen van een gedetailleerde definitie. Hij vraagt zich net zoals vele anderen af waarom men al met de promotie van het concept is gestart. (Sterckx, 2005)

Patrick Van Cauwenberghe, Assistant Manager Department Economics and Finance bij Porth Authority Zeebrugge, merkt terecht op dat als je een product wil verkopen, je goed moet weten wat je verkoopt. Voorlopig weet de Europese Commissie dit niet. Gezien de vaagheid waarmee het concept is omschreven, wordt het volgens hem te veel gepromoot. (Van Cauwenberghe, 2005)

Volgens Marc Vanderhaegen, Principal Administrator Motorways of the Sea & Intermodality bij de Europese Commissie, is de Commissie zich hiervan bewust en vindt ze het erg belangrijk dat de promotiecentra voor Short Sea Shipping een veel belangrijkere rol krijgen dan diegene die ze vandaag hebben. Ze leveren goed werk met de beperkte middelen die ze hebben, maar ze moeten meer middelen krijgen om ook de Motorways of the Sea en het intermodaal transport te promoten. Het is van primordiaal belang dat de marktspelers en zij die verantwoordelijk zijn voor het verschepen van goederen bewust gemaakt worden van de mogelijkheden van intermodaal transport. Dit vereist een mentaliteitswijziging. (Vanderhaegen, 2005)

Dat de informatiedoorstroming toch niet perfect verloopt, is ook af te leiden uit de antwoorden die we tijdens de interviews kregen op de vraag: 'Hoe omschrijft u het concept Motorways of the Sea?'. Uit de volledige antwoorden die de contactpersonen van de havenbedrijven gaven, blijkt dat de Vlaamse havenbedrijven wel goed geïnformeerd zijn. De antwoorden van de geïnterviewde reders toonden aan dat zij niet allemaal even goed op de hoogte zijn: bijna alle reders kennen het Marco Polo programma, maar sommigen verwarren Motorways of the Sea met dit subsidieprogramma. Andere reders, zoals DFDS Tor Line en Delphis, zijn wel goed geïnformeerd.

Naar aanleiding van de Ministeriële conferentie in Ljubljana heeft de Europese Commissie een nieuwe brochure en video over Motorways of the Sea uitgegeven die naar alle marktspelers verspreid kan worden en meer duidelijkheid over de invulling van het concept moet brengen. (Vanderhaegen, 2005)

Hoofdstuk 5: Opportuniteiten voor Motorways of the Sea

We bespreken in dit hoofdstuk de opportuniteiten die Motorways of the Sea biedt. Zoals in tabel 6 te zien is, maken we een onderscheid tussen twee types opportuniteiten.

Tabel 6: Overzicht van de opportuniteiten voor Motorways of the Sea

Objectieven Europese Commissie	Bijkomende voordelen
Omzeilen van geografische barrières	Verminderen van transitverkeer
Bereikbaar maken van moeilijk toegankelijke regio's	Opvangen van toename in goederentransport
Snelle en relatief goedkope oplossing	Economisch ontwikkelen van de havenregio
Ontlasten van bottlenecks	Marketinginstrument
Duurzamer transport	Naambekendheid haven
	Schaalvoordelen
	Optimaliseren van intermodaal transport

Bron: eigen samenstelling.

Motorways of the Sea is een concept dat gelanceerd is met bepaalde objectieven voor ogen. Het zijn deze doelstellingen die de belangrijkste opportuniteit vormen van dit Europese concept. Het betreft het omzeilen van geografische barrières, het toegankelijk maken van moeilijk bereikbare regio's op een relatief snelle en goedkope manier, het ontlasten van bottlenecks op het wegennetwerk en duurzamer transport.

Naast de objectieven die de Europese Commissie voor ogen had bij het lanceren van het concept, zijn er volgens de geïnterviewden ook andere potentiële voordelen verbonden aan de implementatie van een Motorways of the Sea netwerk. Sommige voordelen sluiten aan bij de objectieven van de Europese Commissie: het verminderen van transitverkeer, het economisch ontwikkelen van havenregio's en het optimaliseren van intermodaal transport. Er zijn echter ook voordelen die er los van staan: Motorways of the Sea als marketinginstrument, naambekendheid voor de haven, het opvangen van de toename in goederentransport en schaalvoordelen.

5.1 Objectieven Europese Commissie

5.1.1 Omzeilen van geografische barrières

Natuurlijke barrières zoals de Alpen of de Pyreneeën kunnen gemakkelijk omzeild worden door trailers en containers niet meer per vrachtwagen door deze bergketens te transporteren maar door ze op een schip te laden en rond de bergketens te varen. Goederen die bijvoorbeeld vanuit Spanje naar Frankrijk of Italië moeten vervoerd worden, kunnen het traject per schip afleggen. Zo worden de autostrades en tunnels niet nodeloos belast en dienen er geen extra autostrades en tunnels in deze bergketens te worden aangelegd om de toename van het goederenverkeer op te vangen. (Vanderhaegen, 2005)

5.1.2 Bereikbaar maken van moeilijk toegankelijke regio's

Robert Navarro⁶ haalde in zijn toespraak tijdens de ministeriële conferentie in Ljubljana aan dat dit het meest strategische aspect van Motorways of the Sea is. *“Door perifere gebieden en eilanden te verbinden met de rest van Europa en de handel te bevorderen, dragen Motorways of the Sea bij tot de economische ontwikkeling in deze gebieden. Naast werkgelegenheid in de havens, zullen hierdoor ook extra banen gecreëerd worden in de handel en dienstensector.”* (Navarro, 2006)

Motorways of the Sea dragen zo bij tot de uitbouw van Europa's economie en het versterken van de sociale samenhang.

5.1.3 Snelle en relatief goedkope oplossing

De uitbouw van het Motorways of the Sea netwerk kan op relatief korte termijn gebeuren. In tegenstelling tot de uitbreiding van het spoornetwerk en de aanleg van nieuwe autostrades dient immers amper nieuwe infrastructuur gebouwd te worden. In

⁶ Robert Navarro is lid van het Comité voor Transport en Toerisme van het Europese Parlement

sommige havens moeten wel extra kaaimuren gebouwd worden en nieuwe laad- en losrampen of kranen voorzien worden. De bouw daarvan duurt echter minder lang dan de aanleg van enkele honderden kilometers spoor.

Het is bovendien een goedkoop alternatief in vergelijking met de aanleg van nieuwe snelwegen of spoorverbindingen. Europa moet slechts een beperkt budget voorzien voor de aanpassing van de haveninfrastructuur en het inzetten van extra schepen. (Vanderhaegen, 2005)

5.1.4 Ontlasten van bottlenecks

De kosten van congestie op Europese wegen worden geschat op 2% van het Europese BBP. Motorways of the Sea kunnen er toe bijdragen dat de congestie van onze wegen zal verminderen. Zo zullen belangrijke bottlenecks, zoals wegen en tunnels in de Alpen en Pyreneeën, maar ook kruisingen van belangrijke autostrades ontlast worden. Een vermindering van het verkeer op deze bottlenecks zorgt niet alleen voor een vlottere doorstroming, ook het aantal ongevallen zal dalen. (Navarro, 2006)

5.1.5 Duurzamer transport

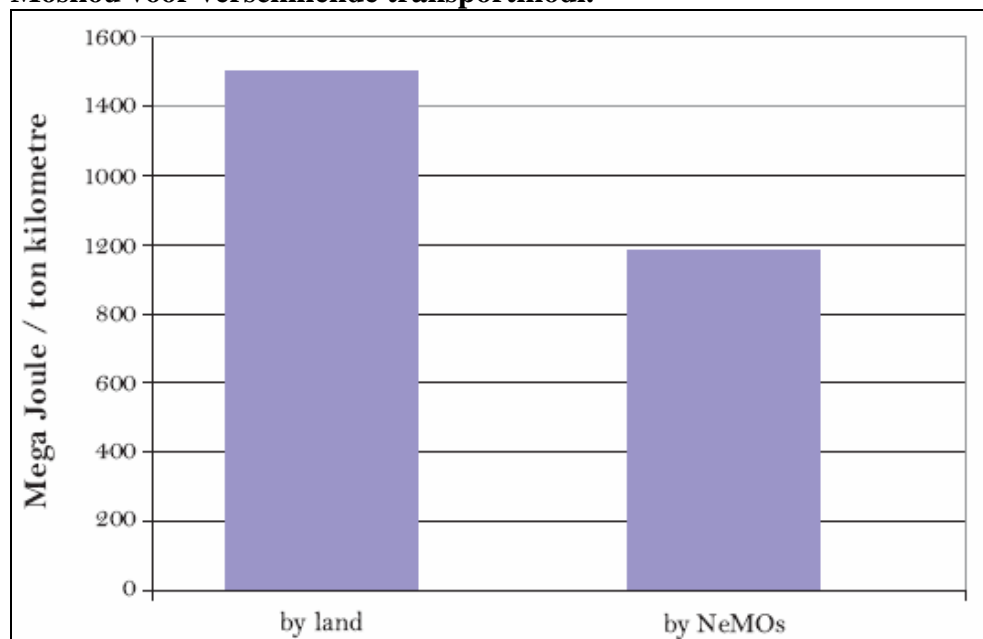
Grafiek 4 geeft het energieverbruik per Tkm voor het transporteren van goederen vanuit België naar Moskou weer, zowel voor wegvervoer als voor vervoer langs een Motorway of the Sea. Uit de grafiek kunnen we onmiddellijk afleiden dat het transporteren van goederen langs de Motorway of the Sea minder energieverslindend is dan het transporteren van dezelfde goederen met de vrachtwagen.

Tabel 7 toont de emissiehoeveelheden van gassen zwaveldioxide en koolstofdioxide alsook het energieverbruik voor verschillende transportmodi. Daaruit blijkt net zoals uit grafiek 4 dat wegtransport ontzettend vervuilend is. We stellen wel vast dat vrachtwagens zeer weinig SO₂ uitstoten in vergelijking met schepen, maar dat de

uitstoot van het broeikasgas CO₂ voor een semi-trailer meer dan het dubbele is van een containerschip.

Het is duidelijk dat Motorways of the Sea bij zal dragen tot een duurzamer goederentransport in de Europese Unie. Door een daling van de emissies van broeikasgassen in vergelijking met wegtransport kan Motorways of the Sea bijdragen tot het behalen van de Kyoto-normen.

Grafiek 4: Energieverbruik voor het transport van een container van België naar Moskou voor verschillende transportmodi.



Bron: Ports of Kotka, Hamina, Lübeck and Antwerp (2006). *NeMos, Motorway of the Sea from Central Europe to Russia via Finland. Corridor development plan.*

Tabel 7: Emissies en energieconsumptie van verschillende transportmodi

Emissions (g/Tkm)	SO ₂	CO ₂	Energy (MJ/Tkm)
Shipping			
Ro-Ro, Lo-Lo	0,32	33	0,46
Container ship	0,19	20	0,28
Dry bulk ship	0,16	17	0,23
Tank ship	0,16	17	0,23
Railroad traffic			
Electric	0,012	9,3	0,23
Diesel	0,022	35	0,46
Commercial vehicle			
Semi-trailer	0,00042	49	0,59
Full-trailer	0,00031	39	0,45

Bron: Ports of Kotka, Hamina, Lübeck and Antwerp (2006). *NeMos, Motorway of the Sea from Central Europe to Russia via Finland. Corridor development plan.*

5.2 Bijkomende voordelen

5.2.1 Verminderen van transitverkeer

Op Belgische autosnelwegen treft men zeer veel transitverkeer aan dat van Noord-Europa naar Groot-Brittannië of Zuid-Europa reist. Motorways of the Sea zullen er voor zorgen dat dit transitverkeer sterk vermindert omdat minder transporteurs er voor zullen kiezen om hun goederen langs de weg te verzenden. Goederenstromen zullen immers vlotter en goedkoper langs het water kunnen verlopen. Omdat vooral lange-afstand transport via Motorways of the Sea zal verlopen, zal het transitverkeer dus gevoelig afnemen. (Bonne, 2005; Van Engelen, 2005)

5.2.2 Opvangen van toename in goederentransport

Motorways of the Sea heeft ambities die toekomstgericht zijn. Als we inderdaad naar de prognoses kijken, stellen we vast dat tegen 2020 in de Europese Unie een toename van 70% vrachtvervoer wordt voorspeld. In de nieuwe lidstaten is dit zelfs een verdubbeling

van het vrachtvervoer. In de toekomst zal het vrachtvervoer dus een belangrijke rol spelen bij het verder dichtslippen van het wegennet. Het is belangrijk om hier initiatief te nemen, zodat de toename van vrachtverkeer zoveel mogelijk kan gebeuren via intermodaal transport. (Vanderhaegen, 2005)

Door te kiezen voor transport langs het water als alternatief voor het gecongesteerde wegennet, creëert men ook een grote capaciteit. De zee biedt veel ruimte en er kan van congestie amper sprake zijn. Dirk Sterckx merkt op dat Motorways of the Sea een duurzame oplossing voor de toename in het goederentransport is. Deze alternatieve vervoerswijze biedt immers een groot potentieel en is minder onderhevig aan ongevallen en minder vervuilend dan wegvervoer. De energieconsumptie en de atmosferische emissies van een roll-on/roll-off schip zijn veel lager dan die van de vrachtwagens die nodig zijn voor het vervoer over de weg van de honderden trailers en containers die aan boord zijn van het schip. (Sterckx, 2005; Barrot, 2006)

5.2.3 Economisch ontwikkelen van de havenregio

Wanneer een haven of havenregio een 'Motorway of the Sea haven' wordt, zal dit significante economische gevolgen hebben voor de betrokken regio. Logistieke ondernemingen zullen zich in de nabije omgeving van de haven vestigen, regionale transportbedrijven zullen hun omzet zien groeien doordat er extra lading vervoerd kan worden (voor- en natransport) en in de haven zijn extra arbeidskrachten nodig. Een Motorway of the Sea haven worden, is dus goed voor de werkgelegenheid in de nabije omgeving van de haven. (Barrot, 2006)

5.2.4 Marketinginstrument

Motorways of the Sea kunnen een marketinginstrument zijn en zorgen voor de promotie van de scheepvaart. Het label dat zal toegekend worden aan een Motorway of the Sea verbinding kan vergeleken worden met kwaliteitslabels die in tal van andere sectoren uitgereikt worden. Net zoals bedrijven die ISO-gecertificeerd zijn vaak het ISO-logo op

hun promotiemateriaal, facturen en voertuigen plaatsen, kan ook voor het Motorways of the Sea kwaliteitslabel een logo ontwikkeld worden dat door gecertificeerde reders, havens en andere deelnemende bedrijven kan gebruikt worden. (Verhoeven, 2006)

5.2.5 Naambekendheid haven

Dit voordeel sluit aan bij het vorige onderwerp. Naast een algemeen marketinginstrument kan het Motorways of the Sea label er ook voor zorgen dat de havens die het label toebedeeld krijgen extra in de kijker komen te staan. De Europese Commissie zal het gebruik van de Motorways of the Sea immers op grote schaal promoten. De betrokken havens trekken dan niet enkel goederen aan voor de Motorway of the Sea, maar zullen door het kwaliteitslabel ook lading aantrekken voor andere verbindingen die vanuit de haven vertrekken. (Verslype, 2005)

5.2.6 Schaalvoordelen

Anderzijds is het zo dat Motorways of the Sea door zijn concept de kosten voor de uiteindelijke gebruiker wil drukken, onder andere door schaalvoordelen. Dat is ook één van de nieuwe elementen die Motorways of the Sea toevoegt: het idee van hoge frequenties, grote volumes en voldoende regelmaat zorgen er samen voor dat Motorways of the Sea een echt alternatief wordt voor wegvervoer. (Vanderhaegen, 2005)

5.2.7 Optimaliseren van intermodaal transport

Motorways of the Sea streeft een zeer hoge frequentie en betrouwbaarheid van scheepvaartverbindingen na. Bij de selectie van Motorways of the Sea havens spelen ook de hinterlandverbindingen een grote rol. De combinatie van betrouwbare scheepvaartverbindingen die dagelijks of zelfs meerdere malen per dag de haven aanlopen met goede hinterlandverbindingen zal ervoor zorgen dat intermodaal transport

een geduchte concurrent wordt voor wegtransport, zowel op gebied van kostprijs als op gebied van stipte levering.

Om het intermodaal transport nog vlotter te laten verlopen, zou in elke Europese lidstaat een 'intermodaal boekingskantoor' kunnen worden opgericht. Dit bureau staat dan niet alleen in voor de promotie van intermodaal verkeer, zoals de promotiebureaus voor Short Sea Shipping kustvaart promoten, maar ook voor het verzenden van vracht. Dankzij goede contacten met logistieke bedrijven, transporteurs, reders, binnenschippers en spoorwegmaatschappijen kunnen zij vlot intermodale oplossingen aan klanten aanbieden.

Het voordeel van een boekingskantoor is dat zij goed op de hoogte zijn van alle bestaande verbindingen en uurregelingen, zodat zij onmiddellijk een antwoord kunnen geven op de vraag wanneer de goederen ter plekke zullen zijn. Men moet dus niet zelf contact opnemen met allerlei transportbedrijven voor elke transportmodus. Een e-mail, fax of telefoongesprek naar het boekingskantoor volstaat om de vracht te versturen omdat het boekingskantoor zelf contact opneemt met de nodige transportbedrijven. In elke haven met het Motorways of the Sea label kan een dergelijk intermodaal boekingskantoor voorzien worden voor een vlotte verzending van goederen.

Hoofdstuk 6: Belemmeringen voor Motorways of the Sea

Het opzetten van een netwerk van Motorways of the Sea doorheen heel Europa wordt voorlopig belemmerd door een heel aantal knelpunten. In dit hoofdstuk bespreken we alle mogelijke belemmeringen die de realisatie van Motorways of the Sea kunnen verhinderen. De Europese Commissie stelde vast dat Short Sea Shipping een groot aantal bottlenecks kent. Omdat deze ook van toepassing zijn op Motorways of the Sea, bespreken we die bottlenecks eerst. Vervolgens bespreken we belemmeringen die typisch voor Motorways of the Sea zullen voorkomen en daarna enkele andere, meer algemene problemen. Ten slotte geven we aan welke acties zullen bijdragen tot het slagen van Motorways of the Sea.

6.1 Algemene problemen van Short Sea Shipping

Lang voor er sprake was van Motorways of the Sea richtte de Europese Commissie informatiecentra op om de kustvaart te promoten. De bedoeling van deze informatiecentra was en is nog steeds de kustvaart aantrekkelijker maken, zodat er meer goederen langs het water vervoerd worden. Een eerste maatregel omhelsde de omvorming van de term kustvaart naar Short Sea Shipping, kortweg SSS. Met deze nieuwe benaming hoopte men kustvaart een nieuw, jong, flexibel imago te kunnen meegeven.

Het Europese Parlement omschrijft Short Sea Shipping als volgt: *“Short Sea Shipping means the movement of cargo and passengers by sea between ports situated in geographical Europe or between those ports and ports situated in non European countries having a coastline on the enclosed seas bordering Europe. Short Sea Shipping includes domestic and international maritime transport, including feeder services along the coast, to and from the islands rivers and lakes. The concept of Short Sea Shipping also extends to maritime transport between the Member States of the Union and Norway and Iceland and other States on the Baltic Sea, the Black Sea and the Mediterranean.”* (European Parliament, 2005)

In 1997 opende het eerste Promotie Short Sea Shipping bureau in Nederland. Een jaar later volgde België en kort daarna volgden verschillende andere landen. Begin 2006 zijn er 16 bureaus actief, verspreid over heel Europa. (De Decker, 2005)

Ondanks de vele inspanningen van deze promotiebureaus, kent Short Sea Shipping een heel aantal bottlenecks. Deze bottlenecks blijken voor vele betrokken partijen nog steeds een doorn in het oog. Daarom bracht de Europese Commissie in 2005 een rapport uit dat naast een overzicht van de bestaande bottlenecks, ook enkele mogelijke oplossingen aanreikt.

Omdat Motorways of the Sea streeft naar een door-to-door oplossing waarbij gebruik gemaakt wordt van al dan niet bestaande Short Sea verbindingen, is het nuttig deze SSS-bottlenecks te bestuderen. Uit de interviews bleek immers dat vele van deze bottlenecks een groot probleem vormen voor de rederijen. Deze knelpunten moeten opgelost worden zodat ze de realisatie van Motorways of the Sea niet kunnen belemmeren.

De bottlenecks kunnen onderverdeeld worden in vier grote categorieën: het imago van SSS, administratieve problemen, door-to-door problemen en havengerelateerde problemen. Deze categorieën zullen we achtereenvolgens toelichten.

6.1.1 Het imago van Short Sea Shipping

Er zijn vier factoren die het imago van Short Sea Shipping negatief beïnvloeden: de algemene perceptie, de transittijden, de niet-competitieve prijs en de omslachtige procedure. Deze factoren zullen achtereenvolgens besproken worden. Indien men deze problemen kan oplossen, zal het imago van goederenvervoer langs het water vanzelf verbeteren.

6.1.1.1 Algemene perceptie

Short Sea Shipping is een volwaardig onderdeel van de intermodale transportketen maar wordt vaak nog niet zo gezien. Vele verladers, expediteurs en vrachtvervoerders zien Short Sea Shipping nog steeds als erg oubollig, complex en traag. Dit (vaak foutief) beeld zal niet veranderen zolang deze mensen menen dat Short Sea Shipping laag scoort op de parameters 'transittijd', 'flexibiliteit' en 'frequentie' en gemiddeld op 'betrouwbaarheid' terwijl vrachtwagens op alle parameters hoog op scoren. (European Commission, 2005a)

Dit negatieve beeld van Short Sea Shipping kan positief worden als de aanbieders van Short Sea Shipping bewijzen dat hun diensten even goed of zelfs beter scoren dan vrachtwagens. Vaak is dit foutieve beeld immers gebaseerd op prestaties uit het verleden in plaats van op cijfers uit de hedendaagse praktijk. Men dient aan te tonen dat Short Sea Shipping een volwaardig onderdeel van een door-to-door transportketen kan zijn. (European Commission, 2005a)

Hier spelen de promotiebureaus voor Short Sea Shipping een erg grote rol. Zij moeten informatie verzamelen en verspreiden en zorgen dat deze up-to-date blijft. Potentiële SSS-gebruikers moeten via online informatiesystemen gemakkelijk informatie over beschikbare door-to-door SSS diensten kunnen opzoeken. SSS moet klantgeoriënteerde door-to-door oplossingen aanbieden die een hoge score op gebied van service, betrouwbaarheid en frequentie garanderen. (European Commission, 2005a)

Omdat ook in het Motorways of the Sea netwerk service, betrouwbaarheid en frequentie erg belangrijk zullen zijn, is het noodzakelijk dat deze bottleneck weggewerkt wordt. Enkel verbindingen die hoog scoren op deze parameters zullen het Motorways of the Sea kwaliteitslabel krijgen.

6.1.1.2 Transittijd

De relatief trage snelheid van schepen, de tijd die nodig is voor de afhandeling in de havens, het voor- en natransport van en naar de havens en het wachten op de volgende

afvaart zorgen ervoor dat de transittijd van short sea transport door vele verladers als lang wordt beschouwd.

De gemiddelde snelheid van de schepen is niet gemakkelijk op te drijven tenzij men een nieuw type schip op de markt brengt. Dit zou ongetwijfeld leiden tot een hoger brandstofverbruik en een vermindering van de cargoruimte om een betere stroomlijning te garanderen. Bovendien vergt een dergelijke ontwikkeling immense investeringen. Men kan daarom beter eerst de andere factoren bestuderen omdat ze gemakkelijker te beïnvloeden zijn. (European Commission, 2005a)

De tijd die nodig is voor de afhandeling in de havens hangt grotendeels af van de efficiëntie in de haventerminal en van de tijd die nodig is voor alle wettelijke voorschriften en procedures. Vele havens werken met twee shiften en zijn slechts 16 uren per dag open. In het weekend zijn ze meestal gesloten. Een eenvoudige rekensom leert ons dat dergelijke havens slechts 80 uren (5 dagen x 16u) open zijn, terwijl een week 168 uren telt. Dit is dus minder dan de helft van de tijd. De korte openingstijden van de terminals zorgen er voor dat de flexibiliteit van Short Sea Shipping afneemt en de transittijd gevoelig stijgt.

Ook voor het voor- en natransport van en naar de havens spelen die openingstijden een grote rol. Goederen kunnen immers enkel geleverd of opgehaald worden wanneer de terminals bemand zijn. Meer dan de helft van de tijd zijn vele haventerminals echter gesloten en kunnen er dus geen goederen geleverd of opgehaald worden. Zo gaat veel tijd verloren en neemt de transittijd ongewild toe.

In alle Belgische havens die in aanmerking komen voor Motorways of the Sea (Antwerpen, Gent, Oostende, Zeebrugge) zijn de haventerminals 7 dagen, 24u open. In België heeft men dit probleem dus al opgelost.

De tijd tussen twee afvaarten hangt sterk af van de frequentie van de short sea verbinding. Hoe vaker er afvaarten zijn, des te korter zal de wachttijd voor de volgende afvaart worden. Om een grote frequentie te kunnen garanderen, is er voldoende lading nodig. Anderzijds zal een grotere frequentie er ook voor zorgen dat er meer lading aangetrokken wordt omdat de transittijd kleiner wordt. Vele short sea diensten hebben

echter een lage frequentie omdat er onvoldoende lading is om een hoge frequentie te garanderen. Hier kan Motorways of the Sea soelaas bieden: zoals al bleek uit de studie van het onderzoeksbureau BMT is er minimum een afvaart per dag per mode (RoRo en LoLo) vanuit elke betrokken havenregio nodig om succes voor die Motorway of the Sea te garanderen.

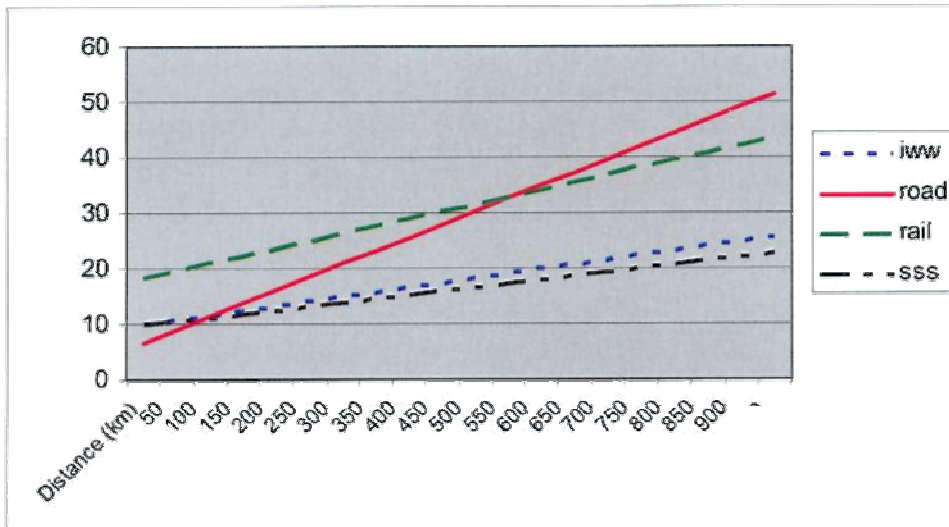
Ten slotte moeten we nog opgemerken dat een langere transittijd niet voor alle goederen als een bottleneck wordt beschouwd. Just-In-Time leveringen eisen niet steeds een korte transittijd, maar wel een correcte transittijd. De goederen moeten geleverd worden op het voorziene tijdstip. Daarbij speelt dus niet transittijd maar wel de betrouwbaarheid van de dienst een grote rol. Bovendien kan deze langere transittijd een besparing opleveren in de voorraadkosten. Een groot gedeelte van de voorraad bevindt zich immers op zee (op het schip) en voor deze voorraad moet men zelf geen stockeerruimte voorzien in de onderneming. Dit principe wordt in de vakliteratuur omschreven als 'floating stock'. (De Decker, 2005; Allaert, 2005)

6.1.1.3 Competitieve prijzen

De prijs die men voor het transport moet betalen is een erg belangrijke en soms zelfs de belangrijkste beslissingsvariabele. Verschillende partijen beweren dat de prijs voor door-to-door SSS transport vaak hoger ligt dan door-to-door spoorwegtransport of transport met de vrachtwagen. (European Commission, 2005a)

Uit grafiek 5 blijkt echter het tegendeel: de figuur toont de transportkosten per kilometer voor verschillende modi, inclusief voor- en natransport met de vrachtwagen (50 km, gemiddeld gewicht van een loading unit is 20 ton). Het break-even punt voor wegvervoer en Short Sea Shipping ligt op 141 kilometer. We leiden uit de grafiek af dat Short Sea Shipping meestal goedkoper is dan vervoer langs de weg. Hierbij dienen we op te merken dat de totale kosten voor Short Sea Shipping gevoelig zullen stijgen als de afstand van het voor- en/of natransport toeneemt.

Grafiek 5: Transportkosten per ton (in Euro, Y-as) voor intermodaal transport voor verschillende modi in relatie tot de afstand.



Bron: NEA (2002). *Vergelijkingskader Modaliteiten*. Rijswijk

6.1.1.4 Omslachtige procedure

Patrick Durot merkt op dat het negatieve imago mee in de hand gewerkt wordt door de omslachtige procedure om een container met een schip te vervoeren. *“Het is moeilijker om een schip te bevrachten dan om een baanvervoerder te bellen en te zeggen: morgen wens ik drie vrachtwagens want ik heb goederen die naar Lissabon moeten worden verzonden. Dat telefoontje is op vijf minuten afgehandeld. Het enige wat men daarna nog moet doen, is bevestigen via fax of mail. Als men lading via een schip wil verzenden, moet men een bevrachter aanspreken, die bevrachter gaat reders aanspreken. Men krijgt dan een reeks offertes. De tijd die hiervoor nodig is, duurt zeker 24u (optimistisch gerekend). Daarbovenop is er het kostenaspect: als men aan een baanvervoerder een prijs vraagt, weet men onmiddellijk wat de verzending zal kosten. Voor een schip is dit niet zo: een hele reeks kostenfactoren zoals voor- en natransport en de afhandeling in de haven moeten worden opgeteld.”* Een dergelijke omslachtige en langdurende procedure om enkele containers te verschepen zorgt er voor dat verladers vlugger voor een vrachtwagen zullen kiezen. (Durot, 2005)

Dit erg belangrijke knelpunt werd helaas niet opgenomen in het rapport van de Europese Commissie.

6.1.2 Administratieve problemen en problemen door wettelijke procedures

Uit onderzoek van de Europese Unie blijkt dat er een achttal problemen bestaan die kunnen samengevat worden onder de noemer ‘administratieve problemen en problemen door wettelijke procedures’. Alle geïnterviewde reders beklagen zich over het uitgebreide papierwerk. Ook het promotiebureau voor Short Sea Shipping ijvert voor een snelle vereenvoudiging van de administratieve procedures en een correcte naleving van de opgestelde regels.

6.1.2.1 Meerdere autoriteiten

In sommige lidstaten gaan verschillende autoriteiten aan boord voor de controle van het schip. Dit draagt bij tot de complexiteit van Short Sea Shipping en vergroot het risico op vertragingen. Om dit in de toekomst te vermijden kan men best nagaan of het niet mogelijk is om de verschillende taken door één bevoegde autoriteit (vb. de havenautoriteit) of door de scheepsagent te laten uitvoeren, zeker indien het om routineprocedures voor SSS-aankomst en -vertrek gaat. (European Commission, 2005b)

6.1.2.2 Wachten met het lossen van het schip

In sommige lidstaten mogen schepen niet beginnen lossen vooraleer de autoriteiten het schip gecontroleerd hebben en alle nodige meldingsprocedures in orde gebracht hebben. Dit leidt vaak tot vertragingen en als gevolg daarvan te late JIT-leveringen omdat de transitijd onverwacht langer wordt. Hiervoor bestaat een redelijk eenvoudige oplossing die in verschillende lidstaten al wordt gebruikt: de reglementering aanpassen zodat het lossen van het schip en het afhandelen van de nodige formaliteiten tegelijkertijd kunnen gebeuren. Zo gaat geen kostbare tijd verloren met het in orde brengen van de formaliteiten. (European Commission, 2005b)

6.1.2.3 Vervoer van gevaarlijke goederen

Scheepvaart kent zeer strenge regels voor het vervoer van gevaarlijke goederen en moet hiervoor een groot aantal documenten invullen. Voor vrachtwagens zijn de regels beperkter en is het aantal in te vullen documenten veel kleiner. Dit is grotendeels te wijten aan het feit dat men een lager risico toekent aan het vervoer van dergelijke gevaarlijke goederen over land dan over zee. Schepen moeten voorzien zijn van dure traffic surveillance systemen en de wetgeving is veel gecompliceerder dan die voor vrachtwagens. (European Commission, 2005b)

Bovendien leidt de verschillende regelgeving er toe dat weinig gevaarlijke goederen via een intermodaal logistiek netwerk zullen getransporteerd worden omdat er dan aan alle verschillende regelgevingen moet voldaan worden. Omdat het laatste stuk in een intermodaal netwerk meestal met de vrachtwagen gebeurt om een door-to-door oplossing aan te bieden, zullen de meeste gevaarlijke goederen dan ook enkel met de vrachtwagen vervoerd worden. (European Commission, 2005b)

Men zou dus dringend werk moeten maken van een uniformering van de wetten en regels omtrent het vervoer van gevaarlijke goederen. Op die manier kunnen meer gevaarlijke goederen op een intermodale manier getransporteerd worden en wordt het vrachtverkeer over de weg beperkt. De strenge regels die gelden voor de scheepvaart moeten ook toegepast worden op vrachtwagens.

6.1.2.4 Problemen met de status van 'Authorized Regular Shipping Service'

Schepen die tussen EU havens varen volgens een vaste dienstregeling kunnen dankzij de Europese douanewetgeving de status krijgen van 'Authorized Regular Shipping Service'. Deze erkenning laat toe dat een schip met een vracht communautaire goederen de haven kan aanlopen zonder aan de douane de status van de getransporteerde goederen te moeten voorleggen. De wetgeving laat wel toe om steekproefsgewijs de lading te controleren. In vele lidstaten stelt men echter zowel bij douaneautoriteiten als bij SSS-ondernemingen vast dat deze wetgeving niet correct wordt nageleefd. (European Commission, 2005b)

Vaak worden schepen die erkend zijn als ‘Authorised Regular Shipping Service’ toch gecontroleerd als ze in een haven toekomen. Het gaat dan om fysieke controle van de goederen of een controle op basis van de documenten. Goederen die via de vrachtwagen vervoerd worden, worden echter slechts zelden gecontroleerd (met uitzondering van de gevallen die vermeld staan in de artikelen 59, tweede paragraaf en 163 van verordening EEC nummer 2913/92)⁷. Short Sea Shipping heeft zo alweer een competitief nadeel omdat er tijd verloren gaat die niet verloren gaat bij transport met de vrachtwagen. (European Commission, 2005b)

Er zijn verschillende lidstaten waar men een ‘Authorised Regular Shipping Service’ ook verplichtingen oplegt die niet in de douanewet vermeld staan. Deze verplichtingen houden onder meer in dat schepen aan de douane pré-arrival informatie moeten verschaffen en dat een samenvattende staat van de goederen en bill of loading moet worden voorgelegd of dat moet worden aangetoond dat enkel communautaire goederen worden getransporteerd. (European Commission, 2005b)

Daaruit blijkt dat er onvoldoende gebruik wordt gemaakt van de middelen die de Europese Unie ter beschikking stelt om de administratieve procedures te vergemakkelijken. Het correct naleven en opvolgen van de regels die speciaal voor ‘Authorised Regular Shipping Services’ opgesteld werden, zal er toe leiden dat Short Sea Shipping en Motorways of the Sea ook op dit vlak een evenwaardige concurrent voor wegvervoer worden.

6.1.2.5 Lokale douaneprocedures

Bij de scheepscontrole hanteren vele douaneofficiers lokale in plaats van Europese wetgevingen of interpreteren de Europese wetten naar eigen goeddunken. Dit leidt naast extra werk voor de schippers ook tot vertragingen voor de levering van goederen. Om dit probleem op te lossen, moeten topniveau en uitvoerend niveau beter met elkaar communiceren. De uitvoerende officiers moeten begrijpen dat de Europese regels strikt

⁷ Een overzicht van deze gevallen is terug te vinden in bijlage 2.

opgevolgd moeten worden. Anderzijds moet het topniveau duidelijk uitleggen hoe de regels in de praktijk kunnen omgezet worden. (European Commission, 2005b)

6.1.2.6 Taalprobleem

Op dit ogenblik gebruikt men voor administratieve documenten vaak de taal van de lidstaat waar de haven zich bevindt. Dit leidt tot communicatiestoringen en daarom zou het nuttig zijn om Engels als officiële taal in te voeren voor alle administratieve documenten. (European Commission, 2005b)

6.1.2.7 Elektronische ladingsbrief

Elektronische manifesten en stempels worden in vele lidstaten niet door de douane erkend. In een tijdperk waar Internet en e-mail dagdagelijkse tools geworden zijn, moeten short sea operators nog steeds alle documenten afdrukken. Dit draagt niet alleen bij tot de complexiteit en omslachtigheid waarmee short sea geassocieerd wordt, het zorgt ook voor onnodige vertragingen.

Gelukkig werkt men ook hier aan een oplossing. In 2003 namen 3000 douanekantoren in 22 landen het 'New Computerised Transit System' (NCTS) in gebruik als eerste stap in het informatiseringproces. De documenten die te maken hebben met transport dat onder de noemer 'single administrative document' valt, worden vervangen door elektronische berichten. De finale doelstelling is het elektronisch regelen van douaneheffingen, de zogenaamde e-customs. (European Commission, 2005b)

6.1.2.8 Geïnfecteerde schepen

Een schip dat tussen twee EU-lidstaten vaart, verliest de status van 'Authorized Regular Shipping Service' als het een tussenstop maakt in een niet-EU haven. Het schip wordt als het ware geïnfecteerd en alle goederen moeten door de douane gecontroleerd

worden, inclusief de intra-EU goederen. Dit zorgt alweer voor onnodige vertragingen. (European Commission, 2005b)

Hoewel deze bottleneck niet direct gevolgen heeft voor de Motorways of the Sea, kan dit wel een belangrijke bottleneck worden indien de Motorways of the Sea uitgebreid worden naar aangrenzende buurlanden, zoals we in hoofdstuk 1 bespraken.

6.1.3 Door-to-door

Het is de bedoeling dat de Motorways of the Sea efficiënt en vlekkeloos aansluiten op het bestaande Europese transportnetwerk. Daarom is het ook belangrijk dat er voldoende aandacht wordt besteed aan het voor- en natransport. We lichten hierbij twee problemen toe, namelijk de beperkte grootte van traditionele containers en externe kosten die optreden.

6.1.3.1 Beperkte grootte 40-voet container

Containers die voor internationaal transport gebruikt worden, zijn niet optimaal aangepast aan het gebruik van Euro-palletten. Hoewel de High Cube 20-voet en 40-voet palletwide containers een groter volume hebben dan de standaard 20 en 40 voet containers, zijn de trailers die gebruikt worden voor het wegtransport nog steeds voordeliger. In een trailer van 13,6m passen 33 Euro-palletten, in een 40-voet container slechts 25. (European Commission, 2005c)

De ontwikkeling van de 45-voet palletwide container brengt hier verandering in. Deze container kan namelijk 33 europallets bevatten. De kortgeleden opgerichte rederij Delphis gebruikt deze containers op haar schepen. Ook grote short sea rederijen maken steeds vaker gebruik van dergelijke containers. Toch stelt men ook enkele nadelen vast:

- Containerschepen worden tot nu toe gebouwd voor het transport van 20-voet en 40-voet containers. Indien het schip ook 20-voet en 40-voet containers vervoert, zijn de langere 45-voet containers moeilijk in te passen in het

stapelpatroon en kunnen ze meestal enkel bovenaan geplaatst worden. Zo kan een schip dus maar een beperkt aantal 45-voet containers vervoeren. Delphis gebruikt echter enkel 45-voet containers op haar schepen en heeft dit probleem dus niet. (Saverys, 2006)

- 45-Voet containers mogen vanaf einde 2006 niet meer vervoerd worden met de vrachtwagen omdat ze 11 cm te lang zijn volgens de wettelijke normen voor wegtransport. (Guinnier, 2005)

Naast containers zullen via Motorways of the Sea ook trailers vervoerd worden (RoRo). Deze bottleneck is uiteraard enkel van toepassing voor LoLo-vracht.

6.1.3.2 Externe kosten

In principe draait iedereen op voor de kosten waar hij/zij verantwoordelijk voor is. Dit is echter niet het geval voor goederentransport. Het is voor schepen erg moeilijk te concurreren met de trein of met het wegvervoer. Vrachtwagens betalen immers onvoldoende voor het gebruik van de wegen en dragen te weinig bij voor de milieuvervuiling die ze veroorzaken. Op te weinig autostrades en zeker kleinere wegen wordt tol geheven voor het gebruik ervan. Europa zou dringend werk moeten maken van een Europees tolheffingsysteem voor vrachtwagens. (European Commission, 2005c)

Ook bij gebruik van de spoorweginfrastructuur moeten de juiste kosten doorgerekend worden aan de gebruiker. Zolang de spoorwegmaatschappijen echter niet geprivatiseerd zijn, kan er van echte concurrentie tussen spoorvervoer en andere transportmodi geen sprake zijn omdat de prijs van het spoorvervoer door de overheid artificieel laag wordt gehouden. (European Commission, 2005c)

6.1.4 Haven gerelateerde problemen

Naast de vele administratieve problemen, komen in de havens ook vaak andere problemen voor. We bespreken achtereenvolgens het benadelen van short sea schepen,

de monopoliepositie van de havenoperator, de moeilijkheid voor het behalen van een Pilot Exemption Certificate en de hoge havenkosten.

6.1.4.1 Benadelen van short sea schepen ten voordele van diepzeeschepen

Short Sea Shipping wordt in sommige havens achtergesteld in vergelijking met de diepzeevaart. Grote schepen brengen immers in één keer meer lading binnen dan de kleinere short sea schepen. Omdat diepzeeschepen voorrang krijgen in die havens, verliezen short sea schepen tijd. Naast tijdsverlies leidt dit ook tot onzekerheid. Rederijen kunnen niet garanderen dat schepen volgens de voorziene planning zullen gelost worden en dus komen Just-In-Time leveringen in het gedrang. (Saverys, 2006)

Dergelijke discriminaties moeten in de toekomst vermeden worden. Sommige havens ontwikkelden reeds systemen die beter tegemoetkomen aan de noden van Short Sea Shipping. Een andere mogelijkheid is het voorzien van specifieke short sea terminals in de havens. (European Commission, 2005d)

6.1.4.2 Monopoliepositie havenoperator

Havenkosten lopen soms erg hoog op omdat de havenoperator vaak een monopoliepositie bekleedt. Het ontbreken van concurrentie leidt tot exuberante prijzen. Verschillende protectionistische maatregelen verhinderen short sea reders andere havenoperatoren te kiezen. Hierdoor ontstaan monopolieposities die leiden tot overdreven en niet-marktgerichte prijzen, dikwijls voor een erg laag serviceniveau. (European Commission, 2005d)

In vele havens moeten reders een verplicht aantal mensen inhuren voor cargo-afhandeling omwille van oude afspraken met dokwerkers. Omdat dit aantal soms veel te hoog is, betaalt men voor onnodige mankracht. Ook is automatisch aan- en afmeren vaak niet toegelaten en dient men er mensen van de terminal voor in te huren. (European Commission, 2005d)

6.1.4.3 Pilot Exemption Certificate

Loodskosten kunnen sterk verminderd worden indien de kapitein een ‘Pilot Exemption Certificate’ (PEC) behaalt, zodat het schip zonder loods de haven kan binnenvaren. Een dergelijke vrijstelling van de loodsplicht kan maar behaald worden als de kapitein over voldoende ervaring, kennis en vertrouwdheid met het zee- en/of riviertraject beschikt. (ASV, 2000)

Het loodswezen gebeurt in de meeste lidstaten echter in de nationale taal zodat het erg moeilijk is voor kapiteins om een PEC te behalen buiten de eigen lidstaat. Op die manier trachten de lidstaten hun eigen loodsen te beschermen, die zo vaak een monopoliepositie bekleden en veel te hoge prijzen vragen aan de schepen. Daarnaast is ook de vereiste ervaring (het aantal havenaanlopen) enorm groot zodat slechts weinig kapiteins een PEC behalen. (European Commission, 2005d)

Het versoepelen van de regels die betrekking hebben op de vereiste ervaring van de kapiteins en het invoeren van het Engels als voertaal, zoals in de verkeersgeleiding voor de luchtvaart, zullen ertoe bijdragen dat meer kapiteins een ‘Pilot Exemption Certificate’ kunnen behalen en dat de loodskosten dalen. (Saverys, 2006; De Brouwer, 2005)

6.1.4.4 Havenkosten

Hoewel Short Sea Shipping zorgt voor een hoge frequentie van havenaanlopen, kan er over de havenkosten in verschillende lidstaten niet onderhandeld worden. De tarieven worden wettelijk geregeld en veranderen niet als het schip vaker de haven aanloopt. (European Commission, 2005d)

Zeker voor Motorways of the Sea moet er een oplossing gezocht worden voor dit probleem. Als een schip dagelijks of meermaals per dag een haven aanloopt, moeten de gehanteerde tarieven gevoelig verlaagd kunnen worden ten opzichte van de standaardtarieven die gebruikt worden voor schepen die de haven slechts tweewekelijks of maandelijks aanlopen. Het toegenomen aantal aanlopen zal de verminderde basistarieven immers meer dan compenseren.

Bovendien worden deze havenkosten meestal berekend op basis van het volume van het schip en niet op basis van de effectief vervoerde lading. Dit betekent dat een schip met een capaciteit van 25.000 ton havenkosten zal moeten betalen voor 25.000 ton, zelfs als het eigenlijk maar 3000 ton vervoert. Zeker voor RoRo schepen is dit een nadelige regeling omdat zij eigenlijk veel lucht transporteren. Op die manier lopen de havenkosten erg snel op en stijgt de prijs van shortsea transport. (European Commission, 2005d)

In België heeft men de tarifiering voor RoRo schepen intussen aangepast. In zuiderse landen zoals Spanje gebruikt men echter nog de gross tonnage. Short Sea rederijen pleiten voor een Europese uniformering van de RoRo tarifiering. (De Brouwer, 2005)

6.2 Problemen specifiek voor Motorways of the Sea

Het is duidelijk dat een heel aantal belemmeringen bij alle Short Sea verbindingen voorkomen. Er zijn ook problemen die enkel van toepassing zijn voor Motorways of the Sea en niet gelden voor Short Sea Shipping. Sommige van deze belemmeringen worden zelfs door ‘gewone’ Short Sea verbindingen veroorzaakt. We lichten achtereenvolgens het bestaande aanbod aan Short Sea verbindingen, concurrentievervalsing, voldoende financiering en het probleem van het indienen door lidstaten toe.

6.2.1 *Bestaande aanbod aan Short Sea verbindingen*

De Europese Commissie stelt duidelijk dat het niet de bedoeling is dat Motorways of the Sea bestaande Short Sea diensten weg zal concurreren, zoals we al aanhaalden in de hoofdstukken een en twee. Zowel nieuwe als bestaande verbindingen kunnen het Motorways of the Sea label krijgen. Grote havens hebben echter vaak al een uitgebreid aanbod aan Short Sea verbindingen en dus is het zoeken naar nieuwe verbindingen waar potentiële lading voor bestaat vaak geen eenvoudige opdracht.

Als we de afvaartlijst bekijken van Short Sea diensten in de haven van Antwerpen, stellen we vast dat er al zeer veel Short Sea verbindingen worden aangeboden. Voor het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen is Motorways of the Sea dan ook geen prioriteit. Ze gaan niet pro-actief op zoek naar eventuele partners voor een project, juist omdat er al zo veel Short Sea lijnen bestaan in Antwerpen. (Derveaux, 2005)

Willy De Decker merkt op dat alle verbindingen die op dit ogenblik levensvatbaar zijn, al door een rederij georganiseerd worden. Als er een opportuniteit bestaat tussen twee economische centra, dan zullen de reders hier op inspelen en een dienst inleggen. Een reder is wat dat betreft een goede speurhond. Volgens hem moeten noch de Europese Commissie noch de regeringen van lidstaten aanwijzen welke verbindingen moeten gelegd worden. Bovendien zal geen enkele reder wachten tot de dienst erkend is als een Motorways of the Sea om die dienst op te starten. Als er een opportuniteit is en er kan geld verdiend worden, zal een reder de nieuwe dienst opstarten. (De Decker, 2005)

Het merendeel van de bestaande Short Sea verbindingen voldoet echter niet aan de eisen die de Europese Commissie oplegt om de status van Motorway of the Sea te krijgen. Zo is een dagelijkse afvaart vanuit de verschillende havens op dit ogenblik vaak niet haalbaar vanuit economisch oogpunt. Door die reders subsidies toe te kennen, kunnen ze hun frequentie verhogen en garanderen dat er dagelijks een afvaart wordt voorzien. Andere vereisten zoals het niet gecongestioneerd zijn van de haven en een goede aansluiting van de haven op het TEN-T netwerk op het land kunnen niet onmiddellijk met Motorways of the Sea subsidies verholpen worden en sluiten bijgevolg de short sea verbindingen in dergelijke havens uit.

Ook dienen we op te merken dat er slechts een beperkt aantal Motorways of the Sea verbindingen zullen gerealiseerd worden omdat de Europese Commissie de vervoersstromen wil concentreren op een aantal kwalitatief hoogstaande verbindingen. Het grootste deel van de Short Sea Shipping verbindingen kan om die reden nooit een Motorway of the Sea worden en zal als gewone Short Sea Shipping lijn blijven bestaan. Die concentratie is noodzakelijk om Motorways of the Sea economisch rendabel te maken. Het vereist een keuze van een beperkt aantal Motorways of the Sea links, gebaseerd op de kwaliteit van de links. (Pim Bonne, 2005; Vanderhaegen, 2005)

Tussen sommige gebieden bestaat geen short sea link omdat er voor die verbindingen onvoldoende lading aanwezig is. Als de Europese Commissie subsidies vrijmaakt om een dergelijke verbinding mogelijk te maken, bestaat natuurlijk de kans dat er na een bepaalde tijd wel voldoende lading aanwezig zal zijn om een autonome, levensvatbare verbinding in te leggen. (Durot, 2005)

Indien de Europese Commissie gebieden wil verbinden om een niet-economische reden, kan ze tussen die gebieden natuurlijk Motorways of the Sea proberen aan te leggen als ze hiervoor de nodige marktspelers vindt. Dergelijke Motorways of the Sea zullen immers per definitie verlieslatend zijn en een reder zal die dienst maar blijven organiseren zo lang hij daarvoor subsidies krijgt.

6.2.2 Concurrentievervalsing

Zoals we in het vorige punt bespraken, is er een zeer groot aanbod aan bestaande Short Sea verbindingen. Indien de Europese Commissie bepaalde verbindingen wenst te subsidiëren, dient ze er op te letten dat dit niet leidt tot enige vorm van concurrentievervalsing.

We lichten dit toe aan de hand van een (fictief) voorbeeld. De maatschappij NAVE heeft een RoRo-lijn tussen de havens van Zeebrugge en Santander met een frequentie van drie afvaarten per week uit beide havens. De maatschappij STATEK heeft een RoRo-lijn tussen de havens van Antwerpen en Bilbao met eveneens een frequentie van drie afvaarten per week uit beide havens.

Stel dat de Europese Commissie een Motorways of the Sea project goedkeurt dat de havens van Zeebrugge en Santander verbindt. De maatschappij NAVE wordt geselecteerd en mag deze Motorway of the Sea uitbaten. Dankzij de subsidies is een dagelijkse afvaart mogelijk en bovendien kan ze de prijs voor het vervoer van een trailer laten dalen. Onmiddellijk kunnen we ons dan de vraag stellen of de maatschappij STATEK hierdoor geen concurrentienadeel oploopt. Zowel de havens van Zeebrugge en Antwerpen als de havens van Santander en Bilbao liggen geografisch immers erg dicht bij elkaar. Gezien de lagere prijs en de hogere frequentie zullen de klanten van

STATEK waarschijnlijk overwegen om hun goederen nu met NAVE te verscheppen omdat dit goedkoper en sneller is. STATEK zal ongetwijfeld klanten verliezen ten voordele van NAVE.

Dergelijke gevaarlijke situaties moeten natuurlijk vermeden worden. Leo Werkers bemerkt: *“Op papier kan een project heel goed lijken, met de beste bedoelingen. Maar er is een groot verschil tussen de politieke bedoelingen en de commerciële realiteit van de markt: men creëert soms veel vlugger distorsies dan men denkt.”* De Europese Commissie moet zich er van vergewissen dat het inrichten van een Motorway of the Sea andere rederijen en/of havens geen schade toebrengt. Verschillende betrokkenen hebben schrik dat de Europese Commissie het gevaar op concurrentievervalsing sterk onderschat. (Werkers, 2005)

Voor de reders staan wantrouwig tegenover elke vorm van operationele subsidiëring. Alfons Guinnier, Patrick Durot, Stefaan de Brouwer, Christian Cigrang en Alexander Saverys menen dat subsidies bijna zeker tot marktdistorsies zullen leiden. Opmerkelijk is dat Patrick Van Cauwenberghe van het havenbestuur van Zeebrugge het tegenovergestelde gelooft: hij denkt dat de subsidies die toegekend worden niet groot genoeg zijn om enige distorsie in de markt te veroorzaken. Volgens hem zijn de beschikbare subsidies niet meer dan een druppel op een hete plaat.

Christian Cigrang stelt dat elke subsidie voor het promoten van een bepaalde modus verkeerd is. In plaats van subsidies te geven, stelt hij voor om het gebruik van het water gratis te maken net zoals het gebruik van de wegen gratis is. Hij pleit onder meer voor de afschaffing van loodsgelden en haventaksen. (Cigrang, 2005)

6.2.3 Voldoende Financiering

Om de kans te verhogen dat de Europese Commissie een project goedkeurt, kan men proberen zoveel mogelijk lidstaten bij het project te betrekken. De Commissie geeft immers aan dat hoe meer lidstaten een projectvoorstel indienen of steunen, hoe groter de Europese toegevoegde waarde kan zijn. (Directorate General for Energy and Transport, 2004)

Jan Allaert bemerkt dat er meer kans op goedkeuring is voor een project met havens in vijf verschillende lidstaten dan een project met havens in twee verschillende lidstaten. Het project waar men ook in de haven van Oostende bij betrokken is, verbindt vijf havens hoewel er tussen sommige havens bijna geen trafiek is. Het is vooral om tactische redenen, om de kans op subsidies te vergroten. (Allaert, 2005)

6.2.4 Lidstaten

Motorways of the Sea is een Europees concept waarbij de overheden erg betrokken worden. In tegenstelling tot bijvoorbeeld het Marco Polo programma waarbij bedrijven projecten kunnen indienen, moeten projecten voor Motorways of the Sea aangebracht worden door de lidstaten (cfr. hoofdstukken een en drie). Dit betekent dan ook dat lidstaten initiatief moeten nemen. In het meest extreme geval kan een lidstaat met een andere lidstaat besluiten een project in te dienen zonder ook maar met de betrokken en eventueel omliggende havens te overleggen.

Verschillende mensen, onder meer Leo Werkers, Heleen Derveaux, Christian Cigrang en Alfons Guinnier zijn van mening dat de Europese Commissie hierdoor erg dirigistisch te werk gaat: de Commissie wil dat overheden havens aanduiden of een tender uitschrijven en zo beslissen in welke lijnen Europa moet investeren. Dat is volgens hen een verkeerde benadering: een dergelijk kunstmatig project kan slagen maar heeft even veel kans op mislukken. Het zijn de rederijen die moeten onderzoeken waar lading zit en een dienst inleggen als er potentieel voor is.

Marc Vanderhaegen vindt deze kritiek onterecht omdat het volgens hem zeker niet de Europese Commissie is die bepaalt waar de Motorways of the Sea komen. De lidstaten moeten de eerste selectie maken en het is dan ook hun taak om te zorgen dat dit gebeurt in samenspraak met alle partners: zowel de publieke als privé-operatoren. Net daarom is het belangrijk dat er bij de identificatie van Motorways of the sea projecten niet alleen de havens maar ook de lijnen betrokken worden die worden opgezet door privé-operatoren. (Vanderhaegen, 2005)

Een tweede vaak gehoorde klacht met betrekking tot het indienen van MoS-projecten door lidstaten is de omslachtigheid. Zo denkt Pim Bonne dat het beter was geweest dat havens in een consortium met een rederij zelf een voorstel bij de Europese Commissie zouden kunnen indienen in plaats van de omslachtige procedure waarbij projecten eerst door de lidstaten goedgekeurd moeten worden. (Bonne, 2005)

Eddy Van de Voorde is het daar echter niet mee eens. Hij vindt de procedure niet omslachtig en vermoedt dat er voor een dergelijke selectieprocedure werd gekozen om te vermijden dat zogenaamde ‘cheap flag’ rederijen⁸ gebruik of misbruik kunnen maken van de aangeboden subsidies. (Van de Voorde, 2005)

Marc Vanderhaegen verklaart waarom de Europese Commissie heeft gekozen om een eerste selectie te laten gebeuren door de lidstaten: *“Het is heel belangrijk dat er keuzes gemaakt worden. Als men het vrachtvervoer niet voldoende concentreert, kunnen de Motorways of the Sea niet rendabel worden. Arbitrage op het niveau van de lidstaten is dus heel belangrijk om te bepalen welke havens of regio’s van havens en welke verbindingen de meeste perspectieven bieden voor een succesvolle implementatie van Motorways of the Sea.”* (Vanderhaegen, 2005)

6.3 Andere problemen

Uit de interviews bleek dat er naast de algemene belemmeringen voor Short Sea Shipping en de belemmeringen specifiek voor Motorways of the Sea ook een derde type problemen bestaat. Deze problemen worden samengevat onder de titel ‘algemene problemen’. We beschrijven het probleem van de goedkope Oost-Europese chauffeurs en cultuurverschillen tussen Noord- en Zuid-Europa.

⁸ Een cheap flag rederij is een rederij die schepen inzet die niet aan de Europese normen voldoen of die ingeschreven staan op bijvoorbeeld de Kaaimaneilanden.

6.3.1 Oost-Europese Chauffeurs

De uitbreiding van de Europese Unie naar Oost-Europa heeft ertoe geleid dat de Europese snelwegen sinds kort overspoeld worden door Oost-Europese wegvervoerders. De loonkost in Oost-Europa ligt gevoelig lager dan in West-Europa en dus kunnen Oost-Europese transportbedrijven lage transportprijzen aanbieden. Steeds vaker openen West-Europese transportbedrijven een filiaal in Polen om zo goedkope chauffeurs in te kunnen zetten en de concurrentie met Oost-Europese transporteurs de baas te blijven. Dit heeft er toe geleid dat de prijzen van het wegtransport de afgelopen jaren niet gestegen maar gedaald zijn. (Allaert, 2005)

Bij DFDS TOR LINE merkt men dat de uitbreiding van de Europese Unie ervoor heeft gezorgd dat lading die al meer dan 30 jaar via het water wordt getransporteerd, nu via de weg wordt vervoerd door goedkope Oost-Europese transporteurs. Grote fabrieken kiezen steeds vaker voor Oost-Europese wegvervoerders omdat die werken aan prijzen waar de rederij niet mee kan concurreren. Volgens hem is dat de duale-strategie van de Europese Unie: Enerzijds zoekt men oplossingen voor de congestie van het wegennetwerk maar anderzijds breidt men de Europese Unie steeds verder uit naar Oost-Europa zonder maatregelen te treffen die voorkomen dat de autosnelwegen overbezet raken door goedkope wegvervoerders. (De Brouwer, 2005)

6.3.2 Cultuurverschillen

Volgens Jan Allaert leiden cultuurverschillen er toe dat het oprichten van een Motorway of the Sea verbinding naar Spanje of Portugal sterk bemoeilijkt wordt. Zo is in vele zuidere landen het begrip ‘onbegeleid vervoer’ nog onvoldoende bekend. Een dergelijk cultuurverschil staat de realisatie van Motorways of the Sea erg in de weg. We lichten deze stelling toe aan de hand van een voorbeeld.

Een trailer die in de haven van Oostende op het schip gezet wordt, moet in de haven van Santander afgehaald worden. Een transporteur zal geen truck en chauffeur meesturen omdat die truck en chauffeur anders drie dagen onnodig aan boord van het schip

verblijven, wat een grote kost is. Een transporteur zal in Spanje dus een chauffeur moeten vinden die bereid is om de trailer op te halen in de haven en die naar zijn eindbestemming te vervoeren. De transporteur moet dus lokale contacten hebben, wat niet evident is. Bovendien is het in Spanje en Portugal niet de gewoonte een trailer of container achter te laten en die door een derde te laten ophalen. Men werkt er nog steeds met de filosofie van eenmansbedrijven: een chauffeur koopt een eigen truck en rijdt daar een hele week mee rond. Hij komt er vrijdagavond mee thuis en vertrekt zondagavond opnieuw. Er zijn amper grote logistieke bedrijven zoals in West- en Noord-Europa.

Vooraleer men een Motorway of the Sea kan oprichten, moet men de manier van werken in die landen veranderen. De eenmansbedrijven moeten uitbreiden of met andere eenmansbedrijven samensmelten tot grotere logistieke bedrijven. Die chauffeurs moeten dan niet meer de hele week Europa doorkruisen maar dagelijks korte afstanden afleggen, bijvoorbeeld van Madrid naar de haven van Santander en terug. Dit vergt echter veel tijd: het is immers een ingrijpende verandering in de manier van werken en dit kan niet van vandaag op morgen gerealiseerd worden. (Allaert, 2005)

Ook in Scandinavië is een Motorway of the Sea niet vanzelfsprekend maar dan om een andere reden. In tegenstelling tot vele zuiderse landen waar overheidssubsidies en staatsinterventie algemeen aanvaard zijn, hanteert men in Noord-Europa een vrije markt systeem. Havens en rederijen zullen er niet gauw geneigd zijn projecten in te dienen, omdat zij subsidies niet gewoon zijn. De nationale overheden van de landen aan de Motorway of the Baltic Sea hebben intussen een overlegorgaan opgericht, genaamd "Baltic Sea Motorway task force". Er is beslist dat zij niet specifiek op zoek zullen gaan naar nieuwe verbindingen. Wel zullen projecten ingediend worden voor het zoeken naar nieuwe ijsbrekersmethoden om te zorgen dat de havens het hele jaar door bereikbaar zijn. (Directorate General for Energy and Transport, 2006a)

6.4 Acties die bijdragen tot het slagen van Motorways of the Sea

Kort samengevat kunnen we stellen dat alle bovengenoemde belemmeringen moeten verholpen worden opdat Motorways of the Sea optimaal zou kunnen worden geïmplementeerd. We doen er echter goed aan deze uitspraak te nuanceren. Er zijn immers een aantal belemmeringen die de goede werking van Motorways of the Sea echt in de weg staan. Indien deze problemen niet opgelost worden, heeft Motorways of the Sea geen kans op slagen. We sommen deze belemmeringen op en geven aan waarom ze noodzakelijkerwijze vóór de start van Motorways of the Sea moeten verholpen worden.

De administratieve problemen vormen de grootste belemmering voor een optimale implementatie van Motorways of the Sea. Als de administratieve afhandeling niet sneller kan gebeuren dan op dit ogenblik, zal Motorways of the Sea weinig kans op slagen hebben omdat er onnodig te veel kostbare tijd verloren gaat. Het is daarom noodzakelijk dat men een 'one-stop shop' organiseert voor schepen die onder het Motorways of the Sea label zullen varen. Bij een dergelijke one-stop shop kan men snel en eenvoudig alle nodige documenten afleveren die noodzakelijk zijn. Ook het informatiseren van documenten zodat ze per e-mail kunnen worden verzonden of online worden ingevuld, zal bijdragen tot het vereenvoudigen van de administratieve procedures.

Er moet ook werk worden gemaakt van een eerlijke markt voor goederenvervoer. Elke modus moet betalen voor de veroorzaakte kosten. Concreet betekent dit dat een Europese wegentaks moet worden ingevoerd waarbij vrachtwagens moeten betalen per afgelegde kilometer. Deze taks zou progressief moeten worden geheven zodat bij een stijgend aantal afgelegde kilometers, verhoudingsgewijs meer moet worden betaald per afgelegde kilometer. Zo zal het gebruik van de vrachtwagen voor lange-afstand verkeer ontmoedigd worden. De spoorwegmaatschappijen zouden moeten geprivatiseerd worden, zodat ook daar met 'juiste' tarieven wordt gewerkt, in plaats van de tarieven artificieel laag te houden.

Bovendien moeten de Europese regeringsleiders een Europees document opstellen dat door alle transportmodi kan gebruikt worden. De verschillende documenten voor

transport per vrachtwagen, schip of trein moeten geüniformeerd worden zodat de administratieve procedure voor intermodaal transport wordt vereenvoudigd.

Daarnaast is het noodzakelijk dat men rekening houdt met de bestaande cultuurverschillen. Als men in zuidoostelijke landen tot op heden amper met ongeleid vervoer heeft gewerkt, zullen zuidoostelijke transporteurs bij het lanceren van een Motorway of the Sea niet geneigd zijn dit gebruik onmiddellijk te veranderen. De mentaliteitswijziging die nodig is voor de omschakeling van geleid naar ongeleid vervoer heeft tijd nodig. Het is daarom aangeraden nu reeds te proberen Spanjaarden en Portugezen van de voordelen van ongeleid vervoer te overtuigen zodat ze hier geen probleem meer van maken bij het opstarten van een Motorway of the Sea.

Wanneer havens short sea schepen blijven benadelen ten opzichte van diepzeeschepen, zal het concept Motorways of the Sea weinig zin hebben. De vooropgestelde levertijden zullen niet kunnen worden nagekomen omdat schepen niet op het voorziene moment worden gelost. De betrouwbaarheid van de verbinding zal in dat geval niet stijgen, maar dalen en de gebruikers zullen terug op wegvervoer overschakelen.

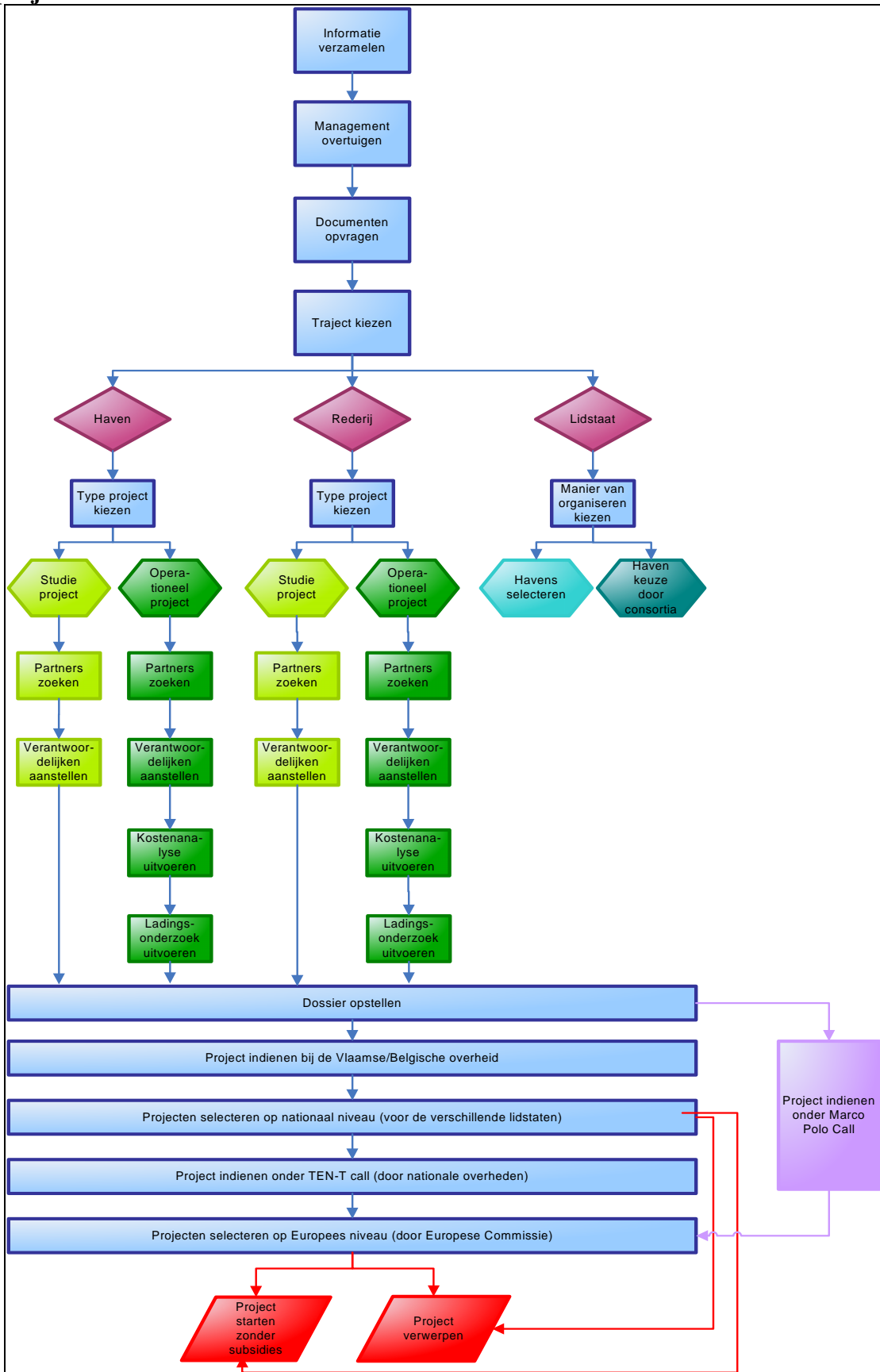
In België zijn de haventerminals continu bemand en zullen schepen op elk moment van de dag kunnen aanmeren en de vracht lossen. In vele Europese havens is dit niet het geval en deze havens zullen niet in aanmerking komen om het Motorways of the Sea label toegekend te krijgen. Indien havens die niet continu geopend zijn toch aan een Motorways of the Sea project wensen deel te nemen, moeten ze dus eerst hun openingstijden aanpassen.

DEEL3: Motorway of the Sea: van idee tot realisatie.

Hoofdstuk 7: Stappenplan Motorways of the Sea

Dit hoofdstuk is bedoeld voor marktspelers die geïnteresseerd zijn in het opstarten van een Motorways of the Sea project. Aan de hand van een flow chart beschrijven we achtereenvolgens alle stappen die nodig zijn om een project succesvol te implementeren. Figuur 4 geeft deze flowchart weer. We dienen hierbij op te merken dat dit stappenplan niet bindend en/of limitatief is. Het dient eerder opgevat te worden als een leidraad die geïnteresseerden kan helpen bij het lanceren van hun project. Zo kunnen bepaalde stappen in sommige gevallen overbodig zijn en/of dient men de volgorde van de stappen te wijzigen.

Figuur 4: Stroomschema van een stappenplan voor een Motorways of the Sea project.



Bron: eigen samenstelling.

Stap 1. Informatie verzamelen

Vooraleer men ook maar overweegt een project op te starten in het kader van Motorways of the Sea, is het heel belangrijk dat men goed geïnformeerd is. De inleidende brochure en video die in januari 2006 werden uitgegeven door de Europese Commissie kunnen gratis aangevraagd worden bij de Europese Commissie of on-line bekeken worden op de website:

“http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/motorways_sea/index_en.htm”.

Deze documenten geven een eerste beeld van de doelstellingen van Motorways of the Sea.

Stap 2. Management overtuigen

Het is noodzakelijk dat het management ervan overtuigd is dat Motorways of the Sea kunnen bijdragen tot een beter imago, extra lading en hogere winst voor de organisatie. Een project heeft immers enkel kans op slagen indien er steun is van de leidinggevende personen. Zij moeten er mee voor zorgen dat de andere werknemers van het bedrijf actief meewerken en dat het project tot een goed einde wordt gebracht.

Stap 3. Documenten opvragen

Wanneer het management de goedkeuring heeft gegeven om de mogelijkheden van een Motorways of the Sea project verder te onderzoeken, kan men naar de volgende stap overgaan. Net zoals in de eerste stap wordt ook hier informatie opgevraagd, maar dit keer gaat het om meer gedetailleerde informatie.

De algemene informatie die al in de eerste stap werd verzameld, volstaat uiteraard niet om echt aan een project te beginnen. Het is immers belangrijk dat het uiteindelijke project aan alle nodige eisen zal voldoen om voor selectie in aanmerking te komen. Daarom moet men documenten opvragen die meer uitleg verschaffen over de wettelijke voorschriften, subsidieregeling en de praktische realisatie.

Volgende documenten moeten zeker geraadpleegd worden omdat ze duidelijke richtlijnen geven over projectvoorstellen voor Motorways of the Sea:

- *Motorways of the Sea. Implementation through Article 12a TEN-T. A consultation Document.*
- *Motorways of the Sea. Art. 12a of the TEN-T Guidelines. A Vademecum issued in conjunction with the call for proposals TEN-T 2005.*⁹
- *Call for proposals for projects of common interest in the field of the trans-European transport network Call for proposals 2006.*¹⁰

Deze documenten kunnen bij de Europese Commissie opgevraagd worden. Ook het bureau voor Promotie Short Sea Shipping Vlaanderen, ESPO en ECSA beschikken over deze documenten. Zij geven indien gewenst extra uitleg en toelichtingen bij de eisen en de wettelijke procedures waaraan een project dient te voldoen.

Stap 4. Traject kiezen

Vooraleer men kan informeren welke havens geïnteresseerd zijn in een Motorways of the Sea project, moet men havenregio's selecteren waarbinnen men wil opereren. We maken hierbij een onderscheid tussen haven, rederij en lidstaat.

Stap 4.1 Haven

Indien een haven een Motorways of the Sea project wenst op te starten, heeft ze het beginpunt van het traject al gekozen, namelijk de eigen haven. Het havenbedrijf dient dan enkel te beslissen welke andere havenregio's ze met het project wil verbinden.

Stap 4.2: Rederij

Een rederij moet uiteraard minstens twee havenregio's kiezen die ze met een Motorway of the Sea wil verbinden. De rederij moet uitzoeken tussen welke regio's potentieel bestaat voor een Motorway of the Sea.

⁹ Dit document werd uitgegeven naar aanleiding van de Call for proposals TEN-T in 2005.

¹⁰ Dit document werd uitgegeven naar aanleiding van de Call for proposals TEN-T in 2006.

Stap 4.3: Lidstaat

Lidstaten die een Motorway of the Sea willen opstarten, hebben twee mogelijkheden:

- Twee of meerdere lidstaten kunnen elk een haven op hun grondgebied selecteren als begin- en eindpunt van een Motorway of the Sea. De verschillende lidstaten moeten dan samen een ‘Call for Tender’ publiceren waarbij ze rederijen de kans geven zich aan te bieden om de verbinding te verzorgen. Voorlopig heeft nog geen enkele lidstaat een dergelijke call georganiseerd.
- Twee of meer lidstaten kunnen samen een ‘Call for Tender’ organiseren, waarbij ze meer ruimte laten aan de geïnteresseerde consortia, die kunnen bestaan uit havenbedrijven, reders en andere bedrijven. Havens en verbindingen kunnen nu gekozen worden door de consortia. De enige lidstaten die al een dergelijke call organiseerden, zijn Duitsland en Finland.

In dit stappenplan werken we de lidstaat als initiatiefnemer van een Motorway of the Sea project niet verder uit omdat het stappenplan bedoeld is voor geïnteresseerde havens en/of reders. Bovendien zouden de overheden in de lidstaten al voldoende geïnformeerd moeten zijn over het organiseren van de calls for tender.

Zowel voor havens, reders als lidstaten kan de keuze van het traject van allerlei factoren afhangen. Uit voorafgaande studies kan blijken dat er tussen bepaalde regio's potentiële lading bestaat die nu via de weg wordt vervoerd. Ook kan een reder een bestaande lijn tussen twee haven(regio's) uitbaten die ze via een Motorway of the Sea wenst te optimaliseren. Een andere mogelijkheid is dat een lidstaat een achtergestelde regio wenst op te waarderen door een haven in de regio de status van Motorway of the Sea haven toe te laten kennen.

De keuze wordt echter steeds begrensd door de reglementering die de Europese Commissie opstelde en die in de vorige stap werd opgevraagd. Enkele belangrijke criteria zijn: Men moet binnen één van de vier gedefinieerde regio's voor Motorways of the Sea opereren¹¹, men dient er op letten dat het traject geen concurrentieverstoring

¹¹ Indien de Europese Commissie de aanbevelingen in het rapport van de High Level Group onder voorzitterschap van Loyola de Palacio overneemt waarin wordt gesuggereerd de Motorways of the Sea uit te breiden naar buurlanden van de EU, zal een Motorway of the Sea uiteraard niet meer binnen één van de vier gedefinieerde regio's moeten liggen.

teweegbrengt en men moet havens kiezen die voor Motorways of the Sea in aanmerking komen (enkel categorie A-havens).

We dienen hierbij ook op te merken dat projecten waarbij meer dan twee lidstaten betrokken zijn, de voorkeur krijgen van de Europese Commissie. Het toevoegen van een extra havenregio aan het traject kan op basis van geringe bijkomende lading weinig interessant lijken, maar kan voor de Europese Commissie wel doorslaggevend zijn bij de selectie.

Stap 5: Type project kiezen: Studie of operationeel

De keuze van het type project zal niet alleen belangrijk zijn voor de volgende stappen in het stappenmodel maar ook voor de praktische realisatie van het project. Een operationeel project kan maar slagen indien er een zeer goede voorbereiding aan vooraf gaat. Er moet een grondige analyse gemaakt worden van de ladingsstromen op het traject en men moet bestuderen of de Motorway of the Sea op het traject enige kans op slagen heeft. Om een operationeel project op te zetten, moet men dus van de resultaten van eerder uitgevoerde studies vertrekken.

Indien dergelijke studies nog niet werden uitgevoerd, verdient het aanbeveling om in plaats van een operationeel project, een studieproject te kiezen. Hierbij kan men dan een ladingsstroomanalyse uitvoeren en het potentieel voor de Motorway of the Sea in kaart brengen.

- Men kan de studie indienen bij de Europese Commissie als projectvoorstel voor Motorways of the Sea. Indien de Europese Commissie het voorstel goedkeurt, kan de studie gefinancierd worden met de ter beschikking gestelde subsidies. Bij een volgende TEN-T Call for Proposals kan men dan een operationeel project indienen.
- Men kan de studie zelf uitvoeren zonder van subsidies gebruik te maken. Het voordeel hiervan is dat de studie onmiddellijk kan aangevat worden. Er gaat dus geen tijd verloren met het opstellen van een dossier voor de Europese Commissie en/of het wachten op een eventuele goedkeuring.

Het nadeel hiervan is dat de studie met eigen middelen zal moeten gefinancierd worden.

We dienen op te merken dat de Europese Commissie in 2005 en 2006 de voorkeur geeft aan studieprojecten omdat er in die periode weinig geld ter beschikking staat voor de financiering van Motorways of the Sea. Vanaf 2007 zou het beschikbare budget moeten uitbreiden en hoopt de Commissie meer operationele projecten te kunnen goedkeuren.

Stap 6: Partners zoeken

Het zoeken van partners voor een Motorways of the Sea project is erg belangrijk en vaak moeilijk. We moeten hier een onderscheid maken tussen de initiatiefnemers van het projectvoorstel (haven of reder) én tussen het type project (studie of operationeel).

Stap 6.1: Haven

Studieproject

Een haven moet één of meerdere andere geïnteresseerde havens vinden binnen de geselecteerde havenregio('s) die mee willen onderzoeken of er potentieel bestaat voor een Motorway of the Sea die hun havens verbindt. Belangrijk bij de keuze van de havens is onder meer hun ligging, eventuele congestie in de haven en hinterlandverbindingen.

Operationeel project

Een haven moet één of meerdere andere geïnteresseerde havens vinden binnen de geselecteerde havenregio('s) en ook een rederij zoeken die bereid is de dienst uit te baten. De keuze van de havens dient grotendeels te gebeuren op basis van voorafgaande studies die aantonen welk potentieel er voor de Motorway of the Sea bestaat. Het vinden van een geïnteresseerde rederij is vaak niet gemakkelijk omdat een dergelijk project voor de reder tamelijk grote risico's inhoudt.

De reder moet immers voldoende schepen voorzien zodat er vanuit elke haven minstens één afvaart per dag kan georganiseerd worden. Dit vergt een enorme investering van de reder: gedurende de eerste maanden zal er waarschijnlijk niet voldoende lading zijn om

een break-even situatie te garanderen. De reder zal berekenen in welke mate de Europese subsidie bijdraagt tot een break-even situatie en op basis daarvan oordelen of een deelname interessant is.

Stap 6.2: Reder

Studieproject

We vermoeden dat weinig reders geïnteresseerd zijn in het indienen van een studieaanvraag. Het opstellen van de dossiers en het wachten op eventuele goedkeuring neemt immers kostbare tijd in beslag. Vaak zal een reder dan ook niet opteren om een studieproject in te dienen maar een dergelijke studie met eigen middelen te financieren om zo sneller de lijn te kunnen opstarten.

Indien een reder toch een studieproject wenst in te dienen, verplichten de regels van de Europese Commissie hem niet om havens aan te duiden binnen de geselecteerde havenregio's. Aangezien het project door meerdere lidstaten moet ingediend worden, is het echter aan te raden om toch al havens te zoeken die mee willen werken aan een Motorways of the Sea project. Zij kunnen dan samen met de reder bij de overheden van de verschillende lidstaten druk uitoefenen om hun project te selecteren.

Belangrijk bij de keuze van de havens is ook in dit geval onder meer hun ligging, eventuele congestie in de haven en hinterlandverbindingen.

Operationeel project

Een reder moet één of meerdere geïnteresseerde havens vinden binnen de geselecteerde havenregio's. De keuze van de havens dient grotendeels te gebeuren op basis van voorafgaande studies die aantonen welk potentieel er voor de Motorway of the Sea bestaat. Ook hier is het belangrijk dat de reder bij de keuze van de havens rekening houdt met hun ligging, eventuele congestie en bestaande hinterlandverbindingen. Daarnaast moet hij proberen de havens ervan te overtuigen de havenkosten te verminderen omdat zijn schepen de haven heel frequent zullen aanlopen (minstens dagelijks).

Stap 7: Verantwoordelijken aanstellen

Het is aan te raden dat elke deelnemende haven en reder een of enkele eigen medewerkers aanstelt die zich zullen bezig houden met de verdere voorbereiding van het project. De beperkte omvang van het aldus gevormde team laat toe om efficiënt te vergaderen. De leden van het team kunnen elk aan het bestuur van hun bedrijf verslag uitbrengen over de huidige stand van zaken en voortgang. Dit team zal zorgen voor de uitvoering van de volgende fasen van het stappenmodel zodat het project op tijd kan ingediend worden.

Stap 8: Kostenanalyse uitvoeren

Wanneer werd gekozen voor een studieproject, zal er geen kostenanalyse hoeven te gebeuren. Een van de doelstellingen van een studieproject is immers een kostenanalyse te maken van het vooropgestelde traject.

Voor een operationeel project is een kostenanalyse wel noodzakelijk. Uit die analyse moet duidelijk blijken hoeveel de Motorway of the Sea zal kosten voor alle partijen. Tevens kan zo aangeduid worden wat de verwachte subsidie zal zijn, aangezien deze maximaal 20% van de operationele kosten zal bedragen.

Het is ook belangrijk de kostprijs van de aangeboden Motorway of the Sea te vergelijken met de kostprijs van andere transportmodi. Zeker de kostprijs van het vervoer over de weg moet berekend worden om zo te kunnen schatten in welke mate transporteurs hun tarieven kunnen laten dalen als blijkt dat het vervoer via de Motorway of the Sea goedkoper is. We lichten de kostenvergelijking tussen transport langs een Motorway of the Sea en transport langs de weg toe in hoofdstuk 8 aan de hand van een voorbeeldtraject.

Stap 9: Ladingsonderzoek uitvoeren

Een kostenanalyse volstaat uiteraard niet om te beslissen of er al dan niet potentieel bestaat voor een bepaalde verbinding. Daarom is het belangrijk dat men onderzoekt of er lading beschikbaar is voor de verbinding die men wilt oprichten. Een van de voorwaarden van Motorways of the Sea is immers een dagelijkse afvaart vanuit de deelnemende havens. Zulk een hoge frequentie vereist grote hoeveelheden lading.

Het ladingsonderzoek kan gebeuren op basis van eerder uitgevoerde studies, zoals de studie die British Maritime Technology uitvoerde en die we besproken hebben in hoofdstuk twee. Indien een dergelijke studie nog niet werd uitgevoerd, kan men een studiebureau inschakelen om de studie uit te voeren. Het inschakelen van een studiebureau is echter niet goedkoop en men moet er dan ook rekening mee houden dat de kosten snel zullen oplopen. Een goedkopere oplossing is het aanspreken van verladers om zo potentiële lading op te sporen. In het geval van een bestaande verbinding die men wenst op te waarderen tot Motorway of the Sea, is het ladingsonderzoek natuurlijk gemakkelijker uit te voeren omdat men weet hoeveel lading nu al wordt getransporteerd.

Stap 10: Dossier opstellen

Eens alle partijen het erover eens zijn welke havens men wenst op te nemen in het project en wanneer uit de kostenanalyse en ladingsanalyse (deze twee laatste enkel voor een operationeel project) blijkt dat er potentieel bestaat voor deze Motorway of the Sea, kan men beginnen met het opstellen van een dossier. Dit dossier moet aan alle vormvereisten voldoen zoals die door de Europese Commissie beschreven worden in de documenten:

- *Motorways of the Sea. Art. 12a of the TEN-T Guidelines. A Vademecum issued in conjunction with the call for proposals TEN-T 2005*
- *Call for proposals for projects of common interest in the field of the trans-European transport network Call for proposals 2006*

Het dossier moet door alle betrokken partijen goedgekeurd worden vooraleer het ingediend kan worden.

Stap 11: Project indienen bij de Vlaamse/Belgische overheid

Als het dossier afgewerkt is, kan het ingediend worden bij de nationale overheid. Ook de andere deelnemende partijen dienen een exemplaar van het dossier in bij hun overheid. In België heeft men nog niet bepaald of die dossiers ingediend moeten worden bij de Vlaamse of de federale overheid.

Stap 11bis: Project indienen onder Marco Polo Call

De deelnemende partijen kunnen ook beslissen om het projectvoorstel niet alleen in te dienen bij de Vlaamse/Belgische overheid om in aanmerking te komen voor TEN-T subsidies, maar ook rechtstreeks bij de Europese Commissie voor Marco Polo subsidies. Deze subsidies staan los van Motorways of the Sea en projectvoorstellen kunnen door privé-bedrijven ingediend worden. Marco Polo heeft tot doel een zo groot mogelijke modal shift te realiseren. Een projectvoorstel voor Marco Polo moet dan ook aantonen dat dankzij het project X aantal lading van de weg naar het water wordt verschoven. Afhankelijk van het percentage modal shift dat dankzij het project gerealiseerd wordt, vergroot de toegekende subsidie.

Stap 12: Projecten selecteren op nationaal niveau (voor de verschillende lidstaten)

De nationale overheden zullen alle ingediende dossiers grondig doornemen en vergelijken. Er zal een selectie gemaakt worden op basis van de kwaliteitscriteria beschreven in hoofdstuk twee.

Als het project niet geselecteerd wordt, zijn er drie mogelijkheden.

1. Als het project door ten minste twee andere lidstaten geselecteerd wordt, kan het nog steeds goedgekeurd worden door de Europese Commissie. Is dit niet zo, dan resten de overige twee mogelijkheden.
2. Men verwerpt het hele opzet van het project.

3. Men start het project op, zonder Europese subsidies. Men kan in plaats van een dagelijkse afvaart in de beginfase een twee- of driewekelijkse afvaart garanderen om lading aan te trekken.

Stap 13: Project indienen onder TEN-T call (door nationale overheden)

Als een project goedgekeurd wordt door de nationale overheid, zal deze het project indienen bij de Europese Commissie. Indien een projectvoorstel in vier verschillende lidstaten werd ingediend en slechts in twee lidstaten door de eerste selectie geraakte, bestaat er nog steeds kans dat het project door de Europese Commissie wordt goedgekeurd. Indien het projectvoorstel slechts door één lidstaat wordt ingediend, zal de Europese Commissie het project niet aanvaarden.

Overheden moeten het projectvoorstel tijdig aan de Europese Commissie bezorgen. De Europese Commissie geeft voor elke ‘Call for proposals’ een begeleidend document uit dat de uiterste inleverdatum en het adres van afgifte vermeldt. Dit jaar moesten alle projecten ten laatste op 26 april aan de Europese Commissie bezorgd worden.

Stap 14: Projecten selecteren op Europees niveau (door Europese Commissie)

De Europese Commissie zal alle ingediende projecten grondig bestuderen en vergelijken. Er zal een selectie gemaakt worden op basis van de kwaliteitscriteria beschreven in hoofdstuk twee. Bovendien moet de Europese Commissie rekening houden met het beschikbare budget. Als er meer goede projecten dan beschikbare subsidies zijn, zal ze enkel de beste projecten selecteren. Enkele maanden na de goedkeuring, worden de subsidies gestort en kan de effectieve uitwerking van het project starten.

Als het project niet geselecteerd wordt door de Europese Commissie heeft men twee mogelijkheden:

1. Men verwerpt het hele opzet van het project.
2. Men start het project op, zonder Europese subsidies. Men kan in plaats van een dagelijkse afvaart in de beginfase een twee- of driewekelijkse afvaart garanderen om lading aan te trekken.

Hoofdstuk 8: Uitgewerkte kostenanalyse

In dit hoofdstuk presenteren we een kostenanalyse voor een voorbeeldtraject voor Motorways of the Sea. Deze Motorway of the Sea omvat vijf havens: Gioia Tauro, Salerno, Livorno, La Spezia, en Genua. Deze vijf havens zijn allen Italiaanse havens. De keuze voor een niet-grensoverschrijdend traject is te wijten aan de beperkt beschikbare gegevens. Strikt genomen is er geen sprake van een Motorway of the Sea omdat het traject niet grensoverschrijdend is. Dit voorbeeld kan wel als leidraad gebruikt worden voor een kostenanalyse in het kader van een echt Motorways of the Sea project.

We vergelijken de kosten voor het vervoer van een container van de haven van Gioia Tauro naar de haven van Genua per schip en per vrachtwagen. De cijfergegevens in het voorbeeld zijn gebaseerd op de resultaten van REALISE (Regional Action for Logistical Integration of Shipping across Europe), een studie die in opdracht van de Europese Commissie werd uitgevoerd en die bedoeld was om een strategie te ontwikkelen om het gebruik van Short Sea Shipping te stimuleren. (Burgess, Lloyd, Vasallo, 2004)

We berekenen eerst de kosten voor het vervoer langs de weg. Daarna berekenen we de kosten voor het vervoer van de container per schip, waarbij het voor- en natransport met de vrachtwagen gebeurt.

8.1 Kostenberekening voor wegtransport

De vrachtwagen die voor de kostenberekening werd gebruikt, is een dubbel-as IVECO truck, met een vermogen van 353kW en een trailer met drie assen die twee TEU's kan vervoeren. De afstand over de weg bedraagt **1162 km**. We veronderstellen een loading factor van 85% (**0,85**).

Afschrijving van de truck

Prijs van een nieuwe truck = 121 260 €

Levensduur van de truck = 7 jaar

Km per jaar = 120 000

Jaarlijkse afschrijving = 17,33%

De jaarlijkse afschrijving komt dus neer op een bedrag van $121\,260 \times 17,33\% = 21\,014$ €/jaar.

Afschrijving per kilometer bedraagt dus $21\,012 \text{ €/jaar} / 120\,000 \text{ km} = 0,17 \text{ €/km}$

De afschrijvingskost per loading unit bedraagt dan $(0,17 \text{ €/km} \times 1162 \text{ km}) / (0,85 \times 2 \text{ TEUs}) = 116,2 \text{ €/LU}$

Afschrijving van de trailer

Prijs van een nieuwe trailer = 19 500 €

Levensduur van een trailer = 7 jaar

Km per jaar = 120 000

Jaarlijkse afschrijving = 17,33%

De jaarlijkse afschrijving komt dus neer op een bedrag van $19\,500 \times 17,33\% = 3379$ €/jaar.

Afschrijving per kilometer bedraagt dus $3379 \text{ €/jaar} / 120\,000 \text{ km} = 0,028 \text{ €/km}$

De afschrijvingskost per loading unit bedraagt dan $(0,028 \text{ €/km} \times 1162 \text{ km}) / (0,85 \times 2 \text{ TEUs}) = 19,14 \text{ €/LU}$

Onderhoud van de truck en de trailer

De jaarlijkse onderhoudskost wordt geschat op 12 000 €. De gemiddelde onderhoudskost per kilometer bedraagt dus 0,1 €.

Voor deze reis rekenen we dus een onderhoudskost aan van $(0,1 \text{ €} \times 1162 \text{ km}) / (0,85 \times 2 \text{ TEU}) = 68,35 \text{ €/LU}$

Verzekering

De jaarlijkse verzekeringskost bedraagt 1112,9 €. Dit betekent dus een kost van $(1112,9/120\,000) \times 1162 \text{ km} / (0,85 \times 2 \text{ TEU}) = 6,34 \text{ €/LU}$

Verkeersbelasting

De tax bedraagt 910,74 €/jaar en dus $(910,74 / 120000 \text{ km}) \times 1162 \text{ km} / (0,85 \times 2 \text{ TEU})$
= **5,19 €/LU**

Jaarlijkse keuring

De kost van deze jaarlijkse controle bedraagt 129 € en dus $(129 / 120\ 000 \text{ km}) \times 1162 \text{ km} / (0,85 \times 2 \text{ TEU})$ = **0,73 €/LU**

Brandstofkosten

De truck verbruikt gemiddeld 34,5 l/100 km. De dieselprijs bedraagt 1,099 €/l.

Brandstofverbruik: $1162 \text{ km} \times 34,5 \text{ l}/100 \text{ km} = 400,89 \text{ l}$.

Brandstofkost: $(400,89 \text{ l} \times 1,099 \text{ €/l}) / (0,85 \times 2 \text{ TEU})$ = **259,16 €/LU**

Banden

De truck heeft 6 banden die elk 490 € kosten en de trailer heeft er 8 die elk 350 € kosten. De totale kosten voor de vernieuwing van alle banden bedraagt dus: $490 \times 6 + 350 \times 8 = 5740 \text{ €}$.

De banden worden jaarlijks vervangen (dus na 120 000 km). De kosten voor de banden per km bedragen dus $5740 / 120\ 000 = 0,047 \text{ €/km}$.

De bandenkost per rit per loading unit is dus: $(1162 \text{ km} \times 0,047 \text{ €/km}) / (0,85 \times 2 \text{ TEU})$
= **32,13 €/LU**

Personeelskosten

Deze kost bedraagt 0,35 €/km en dus $(0,35 \text{ €/km} \times 1162 \text{ km}) / (0,85 \times 2 \text{ TEU})$ = **239,24 €/LU**

Tolgeld

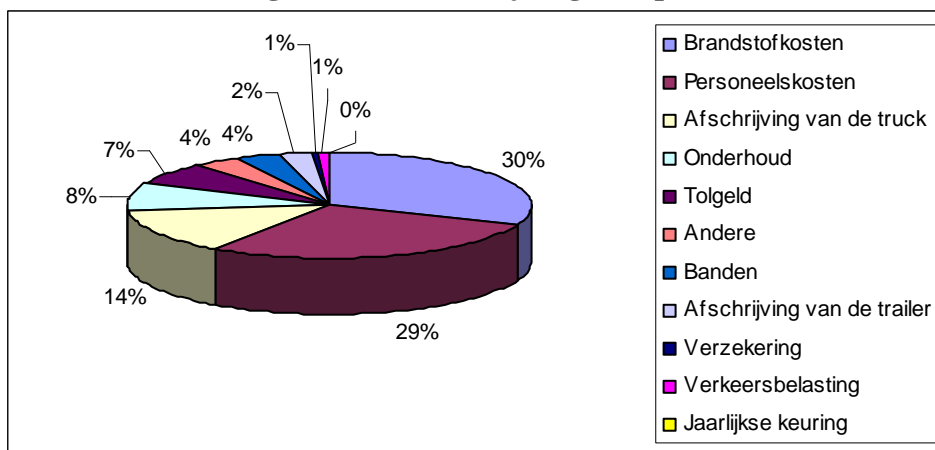
De vrachtwagen legt het hele traject af langs autosnelwegen. Op sommige daarvan moet tol betaald worden. Het tolgeld voor een voertuig met 5 assen bedraagt voor het traject Salerno – Genua 99,30 € en dus $99,30 \text{ €} / (0,85 \times 2\text{TEU}) = 58,41 \text{ €/LU}$

Andere kosten

De andere kosten worden geschat op 4% van de som van alle bovengenoemde kosten en bedragen dus: $804,89 \times 4\% = 32,20 \text{ €/LU}$

De totale kost voor het vervoer van de container langs de weg bedraagt dus **837,09 €/LU**

Grafiek 6: Verdeling van de kosten bij wegtransport



Bron: eigen samenstelling op basis van Burgess, A., Lloyd, M., Vasallo, W. (2004). *REALISE – Multi-modal transport pricing and costing analyses – 4.2 EU Countries Comparative Report*, Brussel, Amrie.

Uit grafiek 6 kunnen we afleiden dat bij wegtransport vooral brandstofkosten en personeelskosten een belangrijke rol spelen. Samen representeren zij meer dan de helft van de totale kosten van wegtransport. We stellen vast dat tolgeld en verkeersbelasting samen amper 8% van de totale kosten veroorzaken. Hierbij merken we op dat er in vele landen helemaal geen tolsysteem bestaat en dat het gebruik van de wegen dus nauwelijks aangerekend wordt.

8.2 Kostenberekening voor transport langs de Motorway of the Sea

We zullen nu een gelijkaardige analyse maken voor de Motorway of the Sea. Een schip heeft 7 dagen nodig om het circulaire traject af te leggen. Daarbij worden volgende havens aangelopen: Gioia Tauro, Salerno, Livorno, La Spezia, Genua en opnieuw Gioia Tauro. De loading units worden gemiddeld over een afstand van **602 kilometer** getransporteerd. We veronderstellen dat er tijdens elke vaart 40 containers vanuit Gioia Tauro naar Genua vervoerd worden. De afstand tussen deze havens is **930 kilometer**.

Het schip dat voor de kostenvergelijking bij REALISE wordt gebruikt, is een schip van de firma 'Messina'. Het is een containerschip met een gemiddelde nominale capaciteit van 578 TEU's (388 TEU's echte capaciteit, equivalent aan 14 ton). Om een dagelijkse afvaart vanuit elke haven te garanderen, zijn er zeven schepen nodig. We veronderstellen dat deze zeven schepen vergelijkbaar zijn aan het schip dat door de firma Messina wordt ingezet. Omdat de schepen niet altijd met volledige bezetting varen, veronderstellen we dat het gemiddelde aantal loading units **260** is.

Afschrijving van het schip

Het schip is 8 jaar oud en heeft een resterende levenstijd van 15 jaar. Volgens schattingen van 'Container Intelligence' (Container Intelligence, Clarkson, september 2003) heeft een dergelijk schip van 8 jaar een marktwaarde van 8 000 000\$. Als we veronderstellen dat het een sloopwaarde heeft van 800 000\$, een financiering van 15 jaar en een rentevoet van 6,5%; kunnen we hier een zesmaandelijks constante waarde van 407 852\$ of 338 860 €¹² uit berekenen. De jaarlijkse afschrijving bedraagt dus 677 720 €.

De afschrijvingskosten die per loading unit aangerekend worden, bedragen dus: 677 720 € x (930 / 602) / (260 x 52) = **77,44 €/LU**

¹² Wisselkoers op 26 maart 2006: 1 € = 1,2036 \$

Onderhoud

Het schip krijgt elke 57 dagen een grondige onderhoudsbeurt en indien nodig worden er reparaties uitgevoerd. Dit onderhoud bedraagt 100 000 €. De jaarlijkse onderhoudskost bedraagt dus $100\,000\text{ €} \times 365 / 57 = 640\,350\text{ €}$.

De onderhoudskost per loading unit bedraagt dan $640\,350\text{ €} \times (930 / 602) / 13\,520\text{ LU/j} = 73,16\text{ €/LU}$

Verzekering

De jaarlijkse verzekeringskost bedraagt 1% van de waarde van het schip. In dit geval is de jaarlijkse kost dus $(8\,000\,000 \times 0,01) / 1,2036 = 66\,467\text{ €}$. De verzekeringskost per loading unit bedraagt $66\,467\text{ €} \times (930 / 602) / (260 \times 52) = 7,60\text{ €/LU}$

Operationele havenkosten

De gemiddelde havenkosten bedragen 3323 € per aanloop. Hierin rekent men loodskosten, sleepkosten, aanlegkosten en alle andere verschuldigde haventaksen. Het schip loopt telkens vijf havens binnen. De kost bedraagt dan: $3323\text{ €} \times 5 \times 52 \times (930 / 602) / (260 \times 52) = 98,73\text{ €/LU}$.

Hierbij moeten we nog liggeld betalen, wat jaarlijks neerkomt op 4000 € per haven, voor dit traject dus 20 000 €/jaar voor de 5 havens. Als we dit delen door 13 520 (aantal LU per jaar) en vermenigvuldigen met $(930 / 602)$, bekomen we 2,29 €/LU.

De totale havenkost is dan: **101,02 €/LU**

Brandstofkosten

Het brandstofverbruik van het schip bedraagt:

IFO consumptie tijdens varen (aan 17 knopen): 25 ton/dag

IFO consumptie in terminals: 3 ton/dag

We veronderstellen dat het schip per rondvaart vier dagen effectief vaart en drie dagen in een haventerminal ligt. Het brandstofverbruik is dus 109 ton. De bunkerprijs bedraagt 262,13 €/ton.¹³

¹³ Bunkerprijs op 26 maart 2006 voor IFO380 = 262,13 €/ton

De brandstofkost is dan $(109 \times 262,13 \times 52 \times 930) / (13\,520 \times 602) = 169,76 \text{ €/LU}$

Olieverversing en andere materiaalkosten

Men rekent hier 64 035 €/jaar. Per loading unit is deze kost dan $(64\,035 \times 930) / (602 \times 13\,520) = 7,32 \text{ €/LU}$

Personeelskosten

De jaarlijkse personeelskost per schip bedraagt 317 600 €. Per loading unit is deze kost dan $(317\,600 \times 930) / (602 \times 13\,520) = 36,29 \text{ €}$

Andere kosten

Uit het onderzoek bleken geen andere kostfactoren aanwezig te zijn. Toch rekent men hiervoor 6% van de totale kosten: $472,59 \times 0,06 = 28,36 \text{ €/LU}$

De totale kost voor het vervoer van een container langs het water bedraagt dus **500,95 €/LU**

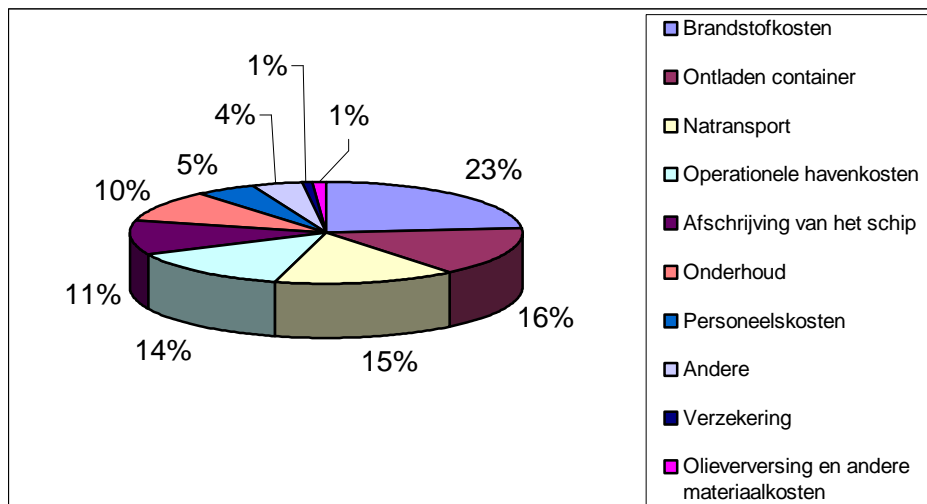
Ontladen container

Het ontladen van de container in de haven kost **113 €**. De container kan dan op een binnenvaartschip, trein of vrachtwagen worden geladen.

Natransport

Vaak is de eindbestemming van de container niet de haven en moet er nog natransport gebeuren. Een vrachtwagen kan ingezet worden om de container op de juiste plek af te leveren. Indien we veronderstellen dat de container binnen een straal van 100 km rond de haven van Genua geleverd wordt, rekent een transporteur hier gemiddeld **109 €** voor. De totale door-to-door kost bedraagt dan **722,95 €/LU**

Grafiek 7: Verdeling van de kosten bij transport langs de Motorway of the Sea



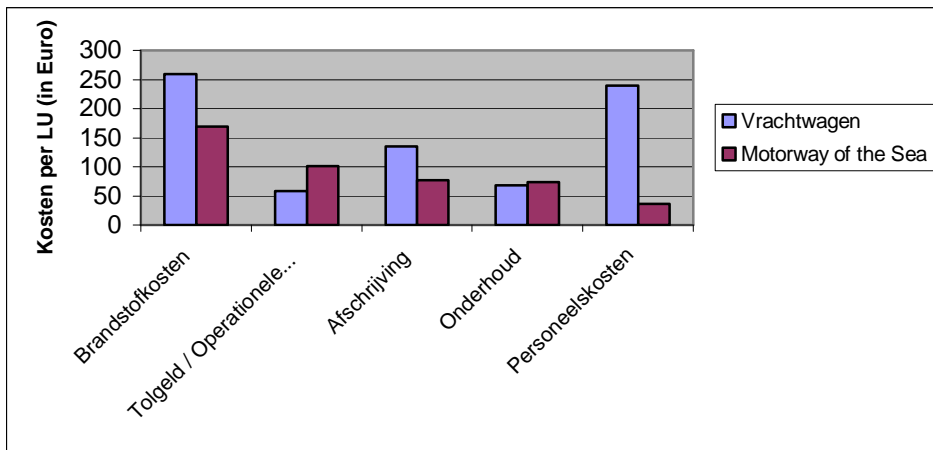
Bron: eigen samenstelling op basis van Burgess, A., Lloyd, M., Vasallo, W. (2004). *REALISE – Multi-modal transport pricing and costing analyses – 4.2 EU Countries Comparative Report*, Brussel, Amrie.

Uit grafiek 7 kunnen we afleiden dat ook bij transport langs de Motorway of the Sea brandstofkosten een belangrijke rol spelen; bijna een vierde van de totale kosten. Opmerkelijk is ook dat het ontladen van de container en het natransport bijna 30% van de totale kosten veroorzaken, hoewel deze kosten eigenlijk pas na het transport langs de Motorway of the Sea ontstaan. Het transport langs het water is dus significant goedkoper dan transport langs de weg, maar de kost stijgt sterk door de extra kosten voor het leveren van de deur-tot-deur dienst.

8.3 Resultaat van de analyse

Grafiek 8 geeft een overzicht van de belangrijkste kosten die zowel bij het wegtransport als bij het transport langs de Motorway of the Sea voorkomen. Het belangrijkste verschil doet zich voor bij de personeelskosten: voor het wegtransport zijn deze kosten meer dan het zesvoud van de personeelskosten bij de Motorway of the Sea. Ook de brandstofkosten zijn bij het wegtransport significant hoger. Hieruit leiden we af dat vervoer langs het water milieuvriendelijker is dan wegtransport.

Grafiek 8: Vergelijking van overeenkomstige kosten bij wegtransport en Motorway of the Sea



Bron: eigen samenstelling op basis van Burgess, A., Lloyd, M., Vasallo, W. (2004). *REALISE – Multi-modal transport pricing and costing analyses – 4.2 EU Countries Comparative Report*, Brussel, Amrie.

Uit de kostenanalyse blijkt dat het transport langs de Motorway of the Sea 114 euro goedkoper is dan het wegtransport. We moeten hier wel opmerken dat in deze kostenanalyse werd gerekend op een gemiddelde bezetting van 260 containers. Dit aantal zal zeker de eerste maanden of jaren niet gehaald worden. Op basis van een ladingsforecast kan men uitrekenen in welke mate de kosten per loading unit zullen stijgen wanneer het totale aantal loading units daalt. Dan kan berekend worden in welke mate deze extra kosten eventueel door subsidies kunnen gedekt worden.

Tabel 8: Kostenberekening per LU voor de Motorway of the Sea

Gemiddeld aantal LU's	260	220	180	140	100	60
Brandstofkosten	170	201	245	315	441	736
Ontladen container	113	113	113	113	113	113
Natransport	109	109	109	109	109	109
Operationele havenkosten	101	119	146	188	263	438
Afschrijving van het schip	77	92	112	144	201	336
Onderhoud	73	86	106	136	190	317
Personeelskosten	36	43	52	67	94	157
Verzekering	8	9	11	14	20	33
Olieverversing en andere materiaalkosten	7	9	11	14	19	32
Andere	28	34	41	53	74	123
TOTALE KOSTEN PER LU	723	814	946	1152	1524	2393

Bron: eigen samenstelling op basis van Burgess, A., Lloyd, M., Vasallo, W. (2004). *REALISE – Multi-modal transport pricing and costing analyses – 4.2 EU Countries Comparative Report*, Brussel, Amrie.

In tabel 8 vinden we de kosten per LU terug voor verschillende bezettingsgraden van de schepen. Het is duidelijk dat het niet meer voordelig is om een container via de Motorway of the Sea te transporteren wanneer het gemiddeld aantal loading units per schip kleiner wordt dan 200. Wanneer er gemiddeld maar 60 containers per schip vervoerd worden, lopen de kosten zelfs op tot het drievoud van de kosten voor een wegtransporteur.

Zeker bij het opstarten van de dienst, zal de reder hier rekening mee moeten houden. Hij dient er echter voor te zorgen dat de vraagprijs competitief blijft met die van wegtransport. Wanneer het schip onvoldoende bezet is, betekent dit dat de reder verlies zal maken voor die afvaart. De opstartsubsidies die de Europese Commissie ter beschikking stelt in het kader van Motorways of the Sea zullen dus zeker nodig zijn opdat de betrokken reders deze periode zouden kunnen overleven.

Hoofdstuk 9: Projecten in Belgische havens

In dit laatste hoofdstuk bespreken we de Belgische havens die concrete plannen hebben voor het inrichten van een Motorway of the Sea. Het gaat om de havens van Oostende, Zeebrugge en Antwerpen. We lichten de projectvoorstellen achtereenvolgens toe.

9.1 Haven van Oostende

Op 13 April 2005 werd in Parijs officieel 'Eurocoast Network Association' (ENA) opgericht. Vijf partners gelegen in vijf Europese landen sloten dit samenwerkingsverband: de havens van Cuxport, Oostende, Cherbourg en Rosslare en het Spaanse bedrijf Perez-Torres dat actief is in de Gallicische haven Ferrol. (AG Haven Oostende, 2005)

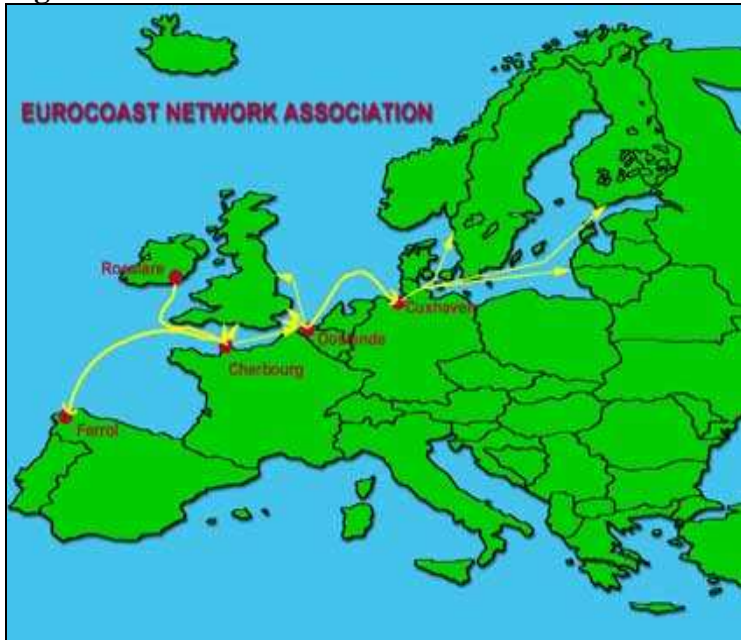
De hoofdbedoeling van deze associatie is om een Motorways of the Sea project uit te tekenen dat de vijf havens met elkaar verbindt. Figuur 5 toont een kaart van Europa waarop de Motorway of the Sea aangeduid staat. De verbinding van deze havens zou de ganse regio 'Motorway of the Sea van West-Europa' bedienen. Deze Motorway of the Sea strekt zich immers uit van de Baltische regio over de Noordzee tot aan het Iberisch schiereiland:

- Cuxhaven zorgt voor de verbinding van de West-Europese Motorway of the Sea met Scandinavië en de Baltische Zee.
- Vanuit Oostende kunnen de Benelux en Centraal- en Zuid-Duitsland bediend worden.
- Cherbourg zorgt voor de bediening van Frankrijk en Zuid-Engeland
- Rosslare zorgt voor de verbinding tussen het vasteland en Ierland.
- West-Spanje en Portugal kunnen vanuit Ferrol bediend worden.

Men zal op deze route enkel RoRo-schepen inzetten. Zoals voorgeschreven wordt door de Europese Commissie, streeft het consortium naar een goede betrouwbaarheid,

regelmaat en hoge frequentie. Er werden reeds contacten gelegd met enkele rederijen. (Allaert, 2005)

Figuur 5: Eurocast Network Association



Bron: AG Haven Oostende (2005). *Oostende start in Europees Network*, 18/05/2005, Oostende. Geraadpleegd op 16 april 2006 uit: <http://www.portofoostende.be/news/detail2.asp?idnr=233>

Intussen heeft elke haven bestudeerd wat hun catchment area¹⁴ is, waar mogelijke potentiële klanten te vinden zijn voor het project. Uit dat onderzoek bleek dat volgende ladingsstromen bestaan:

- Oostende heeft trafiek voor Ferrol en Rosslare
- Cuxhaven heeft trafiek voor Ferrol en Rosslare
- Rosslare heeft trafiek voor Oostende en Ferrol

Cherbourg heeft eigenlijk alleen trafiek voor Rosslare, wat bovendien een bestaande verbinding is. Hun catchment area reikt niet tot in Parijs, wat aanvankelijk werd gedacht. Het is goedkoper de goederen van Parijs naar Rosslare met de vrachtwagen te vervoeren. (Allaert, 2006)

¹⁴ Met catchment area bedoelt men het gebied op het land waar het voor het project rendabel is om lading te verzamelen. Dit kan bijvoorbeeld het gebied binnen een straal van 150 km rond de haven zijn.

Eigenlijk is Cherbourg dus overbodig in het project. Het project zou kunnen aangepast worden zodat alleen de havens van Ferrol, Rosslare, Cuxhaven en Oostende overblijven. Cherbourg verzet zich daartegen en probeert zich nu als hub te profileren. Cherbourg stelt een dubbel 'loop'-model voor waarbij er een regelmatige lijn Cherbourg-Ferrol zou zijn en een tweede regelmatige lijn Cuxhaven-Oostende-Cherbourg. Alle trafiek zou dan worden gelost en opnieuw geladen voor de desbetreffende bestemmingen. De andere havens zien dit systeem niet echt zitten. (Allaert, 2006)

Of het project zal ingediend worden onder Marco Polo of Motorways of the Sea is nog niet duidelijk. Het project werd alleszins niet ingediend onder de TEN-T call van 2006 voor Motorways of the Sea. (Allaert, 2006)

9.2 Haven van Zeebrugge

De Europese Commissie weerhield vijf projectvoorstellen uit de TEN-T call van 2005. Een van die voorstellen was de Western Europe Sea Transport and Motorway of the Sea (WEST-MOS) waar ook Zeebrugge deel van zal uitmaken. Voor dit studieproject maakte de Europese Commissie 750 000 euro vrij. (Bonne, 2006a)

Naast Zeebrugge zullen ook havens in Spanje, Italië, Frankrijk en Ierland bediend worden. De doelstelling van het project is een marktanalyse te maken en te onderzoeken of er voldoende goederenstromen bestaan tussen de verschillende deelnemende havens. (Van Cauwenberghe, 2005)

9.3 Haven van Antwerpen

Uit het interview met Heleen Derveaux van begin december bleek dat de haven van Antwerpen niet zozeer geïnteresseerd is in het opzetten van een Motorways of the Sea project. Wel benadrukte zij dat het niet uitgesloten is dat de haven aan een project deelneemt, indien een interessant voorstel aangeboden wordt.

Op 12 april 2006 werden de projectvoorstellen bekendgemaakt die onder de Call for Proposals werden ingediend die in februari 2006 door Duitsland en Finland georganiseerd werd. Eén projectvoorstel vermeldt de haven van Antwerpen als deelnemer aan hun project. Het project heet NeMOS (North Eastern Motorway of the Sea) en verbindt de havens van Kotka en Hamina in Finland, Lübeck in Duitsland en Antwerpen in België zoals op figuur 6 te zien is. De kost van het project wordt geschat op 345 miljoen euro. (Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs Germany; Federal Ministry of Transport and Communications, Finland, 2006)

Figuur 6: NeMOS



Bron: Ports of Kotka, Hamina, Lübeck and Antwerp (2006). *NeMos, Motorway of the Sea from Central Europe to Russia via Finland. Corridor development plan.*

Ongeveer een derde van het transport van de Finse houtindustrie verloopt langs de havens van Kotka en Hamina. Ook een derde van het Europese containertransport van en naar Rusland verloopt via deze havens. Hamina en Kotka zijn dus een belangrijke

schakel tussen de Europese Unie en Rusland. Antwerpen en Lübeck zijn zowel voor de Finse houtindustrie als voor containertrafiek met Rusland belangrijke hubs op het Europese vasteland. (Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs Germany; Federal Ministry of Transport and Communications, Finland, 2006)

Het project maakt zeker kans op slagen als de Motorways of the Sea worden uitgebreid naar buurlanden van de Europese Unie. Het project vermeldt namelijk de grote goederenstromen met Rusland als een van de belangrijkste redenen voor het project. Voorlopig kan de Europese Commissie in haar selectiebeslissing echter nog geen rekening houden met die goederenstromen en dus verkleint de kans dat het project zal goedgekeurd worden.

Omdat België de gezamenlijke Call for Proposals van Duitsland en Finland echter niet heeft gepubliceerd, kan de haven van Antwerpen niet deelnemen aan de aanvraag voor TEN-T subsidies in het kader van Motorways of the Sea. (Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs Germany; Federal Ministry of Transport and Communications, Finland, 2006)

Vreemd genoeg blijkt men bij het Antwerpse havenbedrijf van niets te weten. Zij beweren dat ze tot op heden geen voorstel voor Motorways of the Sea hebben gesteund of ingediend. Uit navraag bij de havenbedrijven van Lübeck, Hamina en Kotka blijkt inderdaad dat Antwerpen uiteindelijk niet aan het project zal deelnemen. Het dossier werd echter ingediend voor de haven van Antwerpen te kennen had gegeven niet te zullen deelnemen. (Derveaux, 2006)

Conclusie

Motorways of the Sea is een nieuw concept dat moet bijdragen tot de ontwikkeling van een duurzaam Europees transportnetwerk. Dit concept is gebaseerd op Short Sea Shipping, de enige transportmodus die de afgelopen 10 jaren met een groei van 32% de groei van het wegtransport kon bijhouden. Motorways of the Sea heeft tot doel de groei van het wegtransport te overtreffen en te zorgen dat het aantal vrachtwagens op onze wegen de komende jaren significant daalt.

Concreet behelst een Motorways of the Sea een dagelijkse scheepsverbinding tussen twee of meerdere zeehavens van categorie A in verschillende EU-lidstaten. Deze verbinding moet een onderdeel zijn van een deur-tot-deur intermodale logistieke keten. De aangeboden dienst moet bovendien efficiënt, regelmatig en betrouwbaar zijn zodat de Motorway of the Sea zowel op vlak van prijs als tijd competitief is met wegvervoer.

De Europese Commissie heeft Europa in vier regio's verdeeld waarbinnen Motorways of the Sea opgericht kunnen worden: de Baltische Zee, langsheen West-Europa, in Zuidoost-Europa en Zuidwest-Europa. De bedoeling is om de Motorways of the Sea in de toekomst ook uit te breiden naar buurlanden van de Europese Unie. Op die manier zullen ook goederen die de Europese Unie binnenkomen op een vlotte, milieuvriendelijke manier doorheen Europa kunnen getransporteerd worden.

Om de oprichters van Motorways of the Sea de eerste jaren financieel te kunnen bijstaan, besloot de Europese Commissie het concept op te nemen als een van de prioriteitsprojecten van TEN-T. De overheden van deelnemende lidstaten kunnen projecten indienen onder de jaarlijkse TEN-T Call for Proposals en zo aanspraak maken op subsidies. Begin 2006 besloot het Europese Parlement het budget voor het Trans-Europese Transportnetwerk terug te schroeven tot 7,5 miljard euro. Door deze algemene budgetbeperking zullen ook de middelen voor Motorways of the Sea teruggeschoefd worden. De kans bestaat zelfs dat er voor Motorways of the Sea helemaal geen financiële middelen meer zullen vrijgemaakt worden. Dit zou leiden tot het ten onder gaan van een nobel concept, nog voor het echt van start is kunnen gaan.

Uit de interviews bleek dat ondanks de promotie-inspanningen van de Europese Commissie niet iedereen op de hoogte is van de betekenis en invulling van Motorways of the Sea. Zo blijken de Vlaamse havens onder meer dankzij de inzet van de Vlaamse Nautische Autoriteit goed op de hoogte te zijn van de mogelijkheden die Motorways of the Sea biedt, terwijl enkele reders nog nooit een informatiebrochure gezien hebben. Om dit probleem op te lossen, werd in januari 2006 een nieuwe brochure uitgebracht die op grote schaal verspreid zal worden.

Dat de Belgische havens goed op de hoogte zijn, blijkt uit de projectvoorstellen waar zij aan werken. Oostende werkt met vier andere havens volop aan een projectvoorstel en hoopt dit voorstel spoedig te kunnen indienen. In Zeebrugge is men zelfs al een stap verder: zij werden in 2005 door de Europese Commissie geselecteerd voor het uitwerken van een haalbaarheidsstudie voor een Motorway of the Sea verbinding. De haven van Antwerpen wordt vernoemd in het project NeMOS waarvan de hoofdactiviteit in de Baltische Zee ligt, maar waarbij Antwerpen als Europese hub zou optreden. Het Antwerpse havenbedrijf heeft uiteindelijk de deelname van de Antwerpse haven in dit project opgezegd en zal dus niet aan NeMOS deelnemen. De haven van Gent ten slotte is zeer geïnteresseerd in een project maar vermoedt dat zij door hun afstand tot de zee weinig kans hebben om een Motorway of the Sea haven te worden. Zij hebben geen concrete plannen voor een project.

Meer dan de helft van de Belgische zeehavens is dus geïnteresseerd in een deelname aan een project voor Motorways of the Sea. Dit hoeft niet te verbazen want Motorways of the Sea heeft enorme opportuniteiten. Voor de havens zijn naambekendheid, extra lading en de verdere economische ontwikkeling van de havenregio belangrijk. Meer algemeen vinden we opportuniteiten in een beperking van het wegtransport en een geoptimaliseerd intermodaal transport. Omdat er dankzij Motorways of the Sea meer containers en trailers langs het water zullen vervoerd worden, zal men niet alleen het fileprobleem kunnen beheersen maar zal ook de uitstoot van schadelijke broeikasgassen afnemen. Motorways of the Sea kan er op die manier mee voor zorgen dat de Kyoto-normen gehaald kunnen worden.

Naast deze opportuniteiten bestaan er ook heel wat belemmeringen die een optimale implementatie van Motorways of the Sea in de weg staan. De Europese Commissie is

zich daar deels van bewust en ontwierp een lijst met bottlenecks voor Short Sea Shipping. Net zoals bij Short Sea Shipping wordt ook bij Motorways of the Sea het grootste probleem gevormd door administratieve procedures. Niet alleen is het aantal documenten zeer uitgebreid, ook legt men onterecht veel striktere regels op aan schepen dan aan vrachtwagens. Bovendien worden de opgestelde regels vaak niet nageleefd door douane- en havenautoriteiten en hanteren zij hun eigen regels.

Motorways of the Sea kent naast de bottlenecks voor Short Sea Shipping die de Europese Commissie aanhaalt, nog een aantal andere knelpunten. Vele rederijen menen dat het belangrijkste nadeel van Motorways of the Sea is dat het risico op concurrentievervalsing onderschat wordt door de Europese Commissie. Er bestaan immers al zeer veel verbindingen en eender welke Motorway of the Sea zal volgens hen schade toebrengen aan een of meerdere reeds bestaande verbindingen.

De uitbreiding van de Europese Unie naar Oost-Europa heeft bovendien gezorgd voor een ander probleem, namelijk een overaanbod aan goedkope Oost-Europese chauffeurs. Omdat wegvervoer hierdoor alweer goedkoper wordt, is de oneerlijke concurrentie die reeds bestond in het goederenverkeer nog toegenomen.

Tijdens de interviews werd duidelijk dat vele bedrijven die interesse tonen om een Motorway of the Sea project op te starten, niet goed weten hoe ze aan een dergelijk voorstel moeten beginnen. Daarom hebben we een stappenplan opgesteld dat geïnteresseerde actoren een richtlijn kan geven voor de uitwerking van een voorstel. Het stappenplan bestaat uit 14 stappen en kan zowel door rederijen als havenbedrijven gebruikt worden.

Uit de daarbij aansluitende kostenanalyse, waarin de kosten van wegvervoer en Motorways of the Sea worden vergeleken, blijkt dat vooral de bezettingsgraad van de schepen van groot belang is. Wanneer de bezettingsgraad niet voldoende groot is, zal het voordeliger zijn om vrachtwagens in te zetten in plaats van schepen. Omdat vele verladers een nogal afwachtende houding aannemen tegenover elke vernieuwing zal de bezettingsgraad van de schepen in de opstartfase vermoedelijk te laag zijn om een break-even situatie te creëren. Het is dus erg belangrijk dat de Europese Commissie de eerste jaren voldoende subsidies voorziet voor de rederijen.

We besluiten dat Motorways of the Sea ontzettend veel potentieel biedt voor de ontwikkeling van duurzamer goederentransport binnen Europa maar dat men niet mag vergeten dat er nog heel wat kan en moet verbeterd worden vooraleer deze zeesnelwegen optimaal zullen kunnen opereren. We zijn er van overtuigd dat volgende ingrepen noodzakelijk zijn voor een optimale werking:

- Het concept Motorways of the Sea duidelijk omschrijven.
- De beperkte TEN-T subsidies aan Motorways of the Sea toekennen.
- De administratieve procedures voor MoS-schepen vereenvoudigen.
- De status van Authorized Regular Shipping Service aan MoS-schepen toekennen.
- De regels voor een PEC te behalen versoepelen.
- Engels als voertaal voor maritiem verkeer in Europa invoeren.
- Een intermodaal boekingskantoor in elke MoS-haven oprichten.
- Een Europese wegentaks voor vrachtwagens invoeren.
- Eén document voor goederentransport opstellen, dat in heel Europa en voor alle transportmodi geldig is.
- De opgestelde regels voor alle transportmodi controleren en correct naleven.

Bibliografie

AG Haven Oostende (2005). *Oostende stap in Europees Netwerk*, 18/05/2005, Oostende. Geraadpleegd op 16 april 2006 uit:
<http://www.portofoostende.be/news/detail2.asp?idnr=233>

Allaert, J. (2006). *Thesis Motorways of the Sea*, 28 april 2006, E-mail van Jan.Allaert@portofoostende.be)

ASV (2000). *Manifest voor de Short Sea – Haven van Antwerpen*, Antwerpen.

Baird, A. (2005). *EU Motorways of the Sea policy*, Kristiansand, Napier University Transport Research Institute.

Barrot, J. (2006). *Motorways of the Sea*, Ljubljana, European Commission.

BMT (2005). *The realisation of Motorways of the Sea: A project within the MTCP network*, Hamburg.

BMT-TS (2004). *European freight model as owned by BMT Transport Solution GmbH*, Hamburg.

Bonne, P. (2006a). *MoS projects selected for TEN-T co-financing*, 16 februari 2006, E-mail van pim.bonne@lin.vlaanderen.be)

Bonne, P. (2006b). *Thesis Motorways of the Sea*, 27 april 2006, E-mail van pim.bonne@lin.vlaanderen.be)

Burgess, A., Lloyd, M., Vasallo, W. (2004). *REALISE – Multi-modal transport pricing and costing analyses – 4.2 EU Countries Comparative Report*, Brussel, Amrie.

Derveaux, H. (2006). *Informatievraag m.b.t. deelname van de Antwerpse haven aan het project NEMOS*, Telefonisch interview met verantwoordelijke Motorways of the Sea van Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, 28 april 2006.

Directorate General for Energy and Transport (2004). *Motorways of the Sea. Implementation through Article 12a TEN-T. A consultation Document*, Brussel, Office for Official Publications of the European Communities.

Directorate General for Energy and Transport (2005a). *Motorways of the Sea. Art. 12a of the TEN-T Guidelines. A Vademecum issued in conjunction with the call for proposals TEN-T 2005*, Luxemburg, Office for Official Publications of the European Communities.

Directorate General for Energy and Transport (2005b). *The Marco Polo Programme, Marco Polo II*, Brussel, European Commission. Geraadpleegd op 20 mei 2005 uit:
http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/2/index_en.htm

Directorate General for Energy and Transport (2005c). *Intermodal transport*, Brussel, European Commission. Geraadpleegd op 18 mei 2005 uit:
http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/index_en.htm

Directorate General for Energy and Transport (2005d). *Intermodal transport Motorways of the Sea*, Brussel, European Commission. Geraadpleegd op 20 mei 2005 uit:
http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/motorways_sea/index_en.htm

Directorate General for Energy and Transport (2005e). *The Marco Polo Programme*, Brussel, European Commission. Geraadpleegd op 18 mei 2005 uit:
http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index_en.htm

Directorate General for Energy and Transport (2006a). *Motorways of the Sea- Shifting freight off Europe's roads*, Luxemburg, Office for Official Publications of the European Communities.

Directorate General for Energy and Transport (2006b). *Call for proposals for projects of common interest in the field of the trans-European transport network Call for proposals 2006*, Brussel, European Commission.

ECSA (2005). *Annual report 2004-2005*, Brussel.

European Commission (2001). *Witboek – Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen*, Luxemburg, Office for Official Publications of the European Communities.

European Commission (2002). *Integrated transport chains - Ship, train, and truck*, Brussel. Geraadpleegd op 3 september 2005 uit:
<http://europa.eu.int/comm/research/growth/gcc/projects/transport-chains.html>

European Commission (2004a). *Map of Motorways of the Sea*, Brussel. Geraadpleegd op 20 mei 2005 uit: http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/motorways_sea/doc/2004_07_30_map_motorways_sea.pdf

European Commission (2004b). *Consolidated TEXT produced by the CONSLEG system of the Office for Official Publications of the European Communities - CONSLEG: 1992R2913*, Luxemburg, Office for Official Publications of the European Communities

European Commission (2005a). *Bottlenecks in Door-to-Door Short Sea Shipping: Image of Short Sea Shipping*, Brussel. Geraadpleegd op 16 januari 2006 uit:
<http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/bottlenecks/doc/bottlenecks-fiche-image-sss.pdf>

European Commission (2005b). *Bottlenecks in Door-to-Door Short Sea Shipping: Administrative and documentary procedures*, Brussel. Geraadpleegd op 16 januari 2006 uit:
<http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/bottlenecks/doc/bottlenecks-fiche-admin.pdf>

European Commission (2005c). *Bottlenecks in Door-to-Door Short Sea Shipping: Door-to-door fiches*, Brussel. Geraadpleegd op 16 januari 2006 uit: <http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/bottlenecks/doc/bottlenecks-fiche-door-to-door.pdf>

European Commission (2005d). *Bottlenecks in Door-to-Door Short Sea Shipping: Ports*, Brussel. Geraadpleegd op 16 januari 2006 uit: <http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/sss/bottlenecks/doc/bottlenecks-fiche-ports.pdf>

European Parliament (2001). *BESCHIKKING Nr. 1346/2001/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 22 mei 2001*, Luxemburg, Office for Official Publications of the European Communities.

European Parliament (2003). *REGULATION (EC) No 1382/2003 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 22 July 2003*, Luxemburg, Office for Official Publications of the European Communities

European Parliament (2005). *About Short Sea*, Brussel. Geraadpleegd op 8 december 2005 uit <http://www.shortsea.info>

Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs Germany; Federal Ministry of Transport and Communications, Finland (2006). *Preliminary evaluation of submitted proposals for sea motorway project between Germany and Finland*, 12 april 2006.

High Level Group chaired by Loyola de Palacio (2005). *Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions*, Brussel, European Commission.

Mc Morrow, O.B. (2004). *European Freight Transport Trends*, Sopot, European Commission. Geraadpleegd op 3 september 2005 uit: <http://www.shortsea.fi/cutenews/data/upimages/McMorrow.pdf>

Navarro, R. (2006). *Motorways of the Sea: time to act*, Ljubljana, European Parliament.

NEA (2002), Vergelijkingskader Modaliteiten. Rijswijk

Parantainen, J. (2004). *The Baltic Sea Motorway – from Theory to Concrete Projects*, Sopot, Ministry of Transport and Communications Finland. Geraadpleegd op 2 september 2005 uit: <http://www.shortsea.fi/cutenews/data/upimages/parantainen.pdf>

Ports of Kotka, Hamina, Lübeck and Antwerp (2006). *NeMos, Motorway of the Sea from Central Europe to Russia via Finland. Corridor development plan*.

Research for sustainable mobility (2005). *Sea motorways or improving sea transport efficiency*, Bulgaria, Bulgarian Ministry of Transport, Geraadpleegd op 5 september 2005 uit: <http://www.mtc.government.bg/en/Transport/Programs&Projects/EXTRA/I-6.htm>

Revel, A. (2005). *Motorways of the Sea – Moving Cargo from Road to Sea*, Bodoë, European Commission. Geraadpleegd op 24 december 2005 uit:
http://www.northernmaritimecorridor.no/ir/file_public/download/Nmc/Reports/NMC%20Conference%20Bodo%201-2%20Sep%202005/Arnaud%20Revel.ppt

Schlewing, A. (2004). *TEN-T und Motorways of the Sea – Wege zum Erfolg*, Rostock, European Commission, Geraadpleegd op 4 september 2005 uit:
http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/motorways_sea/doc/2004_09_09_ten_t.pdf

Sea and Water (2004). *Motorways of the Sea*, London. Geraadpleegd op 25 augustus 2005 uit: <http://www.seaandwater.org/content/seamotorways>

Shils, J. (2006). *EU snoeit iets minder hard in kredieten voor TEN's*, Deloyd, 7 april 2006.

Thielmann, E. (2003). *A European look at network integration*, European Parliament. Geraadpleegd op 3 september 2005 uit:
http://www.european-dredging.info/Documents/Waterways%20of%20Tomorrow/networkin_tegrat.pdf

Thielmann, E. (2004). *Motorways of the Sea and the new Commission proposal on the revision of the TEN-T Guidelines*, Brussel, European Commission, Geraadpleegd op 3 september 2005 uit:
http://www.euromedtransport.org/downloads/corsica/pdf/corse_TenT.pdf

Tostmann, S., 29 november 2004, *Motorways of the Sea. 'Consultation Meeting'*, Brussel, European Commission, Geraadpleegd op 25 augustus uit:
http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/motorways_sea/doc/2004_11_29_consultation_meeting.pdf

Interviews

Allaert, J. (2005). *Betekent Motorways of the Sea een opportuniteit voor Europees transport en logistiek?*, Interview met verantwoordelijke Motorways of the Sea van AG Haven van Oostende, 21 november 2005, Haven van Oostende.

Bonne, P. (2005). *Betekent Motorways of the Sea een opportuniteit voor Europees transport en logistiek?*, Interview met Ingenieur bij Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap afdeling Vlaamse Nautische Autoriteit, 15 december 2005, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

Cigrang, C. (2005). *Betekent Motorways of the Sea een opportuniteit voor Europees transport en logistiek?*, Interview met Group CEO van COBELFRET NV, 23 december 2005, COBELFRET NV Antwerpen.

De Brouwer, S. (2005). *Betekent Motorways of the Sea een opportuniteit voor Europees transport en logistiek?*, Interview met General Manager van DFDS Tor Line NV, 12 december 2005, DFDS Tor Line Gent.

De Decker, W. (2005). *Betekent Motorways of the Sea een opportuniteit voor Europees transport en logistiek?*, Interview met marktprospecteur bij Promotie Short Sea Shipping Vlaanderen, 17 oktober 2005, Promotie Short Sea Shipping Vlaanderen.

Derveaux, H. (2005). *Betekent Motorways of the Sea een opportuniteit voor Europees transport en logistiek?*, Interview met verantwoordelijke Motorways of the Sea van Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, 2 december 2005, Gemeentelijk havenbedrijf Antwerpen.

Durot, P. (2005). *Betekent Motorways of the Sea een opportuniteit voor Europees transport en logistiek?*, Interview met directeur Durot Shipping NV, 8 december 2005, Durot Shipping NV.

Guinnier, A. (2005). *Betekent Motorways of the Sea een opportuniteit voor Europees transport en logistiek?*, Interview met Secretaris-generaal van ECSA, 14 december 2005, ECSA.

Saverys, A. (2006). *Betekent Motorways of the Sea een opportuniteit voor Europees transport en logistiek?*, Interview met Managing Director van Delphis NV, 11 januari 2006, Delphis NV.

Sterckx, D. (2005). *Betekent Motorways of the Sea een opportuniteit voor Europees transport en logistiek?*, Interview met Europees parlements lid, 17 oktober 2005, Europees Parlement Brussel.

Van Cauwenberghe, P. (2005). *Betekent Motorways of the Sea een opportuniteit voor Europees transport en logistiek?*, Interview met Assistant Manager Department Economics and Finance van Port Authority Zeebrugge, 13 december 2005, Port Authority Zeebrugge.

Vanderhaegen, M. (2005). *Betekent Motorways of the Sea een opportuniteit voor Europees transport en logistiek?*, Interview met Principal Administrator Motorways of the Sea & Intermodality van Europese Commissie, 22 december 2005, Europese Commissie Brussel.

Van de Voorde, E. (2005). *Betekent Motorways of the Sea een opportuniteit voor Europees transport en logistiek?*, Interview met professor aan de Universiteit Antwerpen, 16 december 2005, Stadscampus Universiteit Antwerpen.

Van Engelen, X. (2005). *Betekent Motorways of the Sea een opportuniteit voor Europees transport en logistiek?*, Interview met Directeur-generaal van Antwerpse Scheepvaartvereniging, 23 november 2005, Alfaport Antwerpen.

Verhoeven, P. (2006). *Betekent Motorways of the Sea een opportuniteit voor Europees transport en logistiek?*, Interview met Secretaris-generaal van ESPO, 13 februari 2006, ESPO.

Verslype, K. (2005). *Betekent Motorways of the Sea een opportuniteit voor Europees transport en logistiek?*, Interview met verantwoordelijke Motorways of the Sea van Havenautoriteit Gent, 28 november 2005, Havenautoriteit Gent.

Werkers, L. (2005). *Betekent Motorways of the Sea een opportuniteit voor Europees transport en logistiek?*, Interview met Adviseur Europese Maritieme Aangelegenheden bij Alfaport Antwerpen, 23 november 2005, Alfaport Antwerpen.

Bijlagen

Bijlage 1: Financieringsmogelijkheden voor Motorways of the Sea projecten

Bron: Directorate General for Energy and Transport (2005a). *Motorways of the Sea. Art. 12a of the TEN-T Guidelines. A Vademecum issued in conjunction with the call for proposals TEN-T 2005*, Brussel, Office for Official Publications of the European Communities.

	TEN-T Guidelines	Marco Polo	ERDF	INTERREG	Cohesion fund	State Aid
Applicant	Member State	Companies	MS/Regions	MS/Regions	Member States	Companies
Funding focuses on	Infrastructure Start-up aid for capital costs	Start-up aid for services and "ancillary" infrastructures	Large-scale infrastructure and related equipments DOCUP ¹⁸ items	Large-scale infrastructure and related equipments DOCUP items	Large-scale infrastructure (more than 10 million EUR) + related studies; DOCUP items	Infrastructure Equipment Services
Objective of programme	Modal shift – cohesion	Modal shift	Regional development	Cross border, trans-national and inter-regional co-operation	Cohesion between MS with the help of actions in transport and environment	Development of short sea shipping and intermodal transport
Funding intensity	max. 20% for projects; 50% for studies	Up to 35%	Up to 85% in ultra-peripheral regions; 80% in cohesion MS; 75% in Obj. 1 regions; 50% in Obj. 2 regions;	Up to 85% in ultra-peripheral regions; up to 75% in Obj. 1 regions; 50% in the other regions	Up to 80% of public costs (85% for ultra-peripheral regions); up to 100% for studies	30% for services and 10% for transshipment equipment External cost differential
Duration	Until 2010 – 2 years for start up	Max. 4 years	No formal limit, in practice 2 years	No formal limit, in practice 2 years	No formal limit	Max. 3 years
Further information	Webpage ¹⁹	Webpage ²⁰	Webpage ²¹	Webpage ²²	Webpage ²³	Webpage ²⁴

¹⁸ DOCUP – Document Unique de Planification = Single Programming Document, laying out the Regional Development Plan.

¹⁹ http://europa.eu.int/comm/ten/index_en.html

²⁰ http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index_en.htm

²¹ http://europa.eu.int/comm/regional_policy/funds/prord/prord_en.htm

²² http://europa.eu.int/comm/regional_policy/interreg3/index_en.htm

²³ http://europa.eu.int/comm/regional_policy/funds/procf/cf_en.htm

²⁴ http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/state-aid/index_en.htm en

http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/state_aid/transport_en.htm#maritime

Bijlage 2: Omstandigheden waarbij wegtransporten vaak gecontroleerd worden .

Bron: European Commission (2004b). *Consolidated TEXT produced by the CONSLEG system of the Office for Official Publications of the European Communities - CONSLEG: 1992R2913*, Luxemburg, Office for Official Publications of the European Communities

Art. 59 §2

Community goods declared for an export, outward processing, transit or customs warehousing procedure shall be subject to customs supervision from the time of acceptance of the customs declaration until such time as they leave the customs territory of the Community or are destroyed or the customs declaration is invalidated.

Art. 163

1. The internal transit procedure shall, under the conditions laid down in paragraphs 2 to 4, allow the movement of Community goods from one point to another within the customs territory of the Community passing through the territory of a third country without any change

in their customs status. This provision shall be without prejudice to the application of Article 91 (1) (b).

2. The movement referred to in paragraph 1 may take place either:

(a) under the internal Community transit procedure, provided that such a possibility is provided for in an international agreement;

(b) under cover of a TIR carnet (TIR Convention);

(c) under cover of an ATA carnet used as a transit document;

(d) under cover of a Rhine Manifest (Article 9 of the Revised Convention for the Navigation of the Rhine);

(e) under cover of form 302 as provided for in the agreement between the States party to the North Atlantic Treaty on the status of their forces, signed in London on 19 June 1951, or

(f) by post (including parcel post).

3. In the case referred to in paragraph 2 (a), Articles 92, 94, 95, 96 and 97 shall apply *mutatis mutandis*.

4. In the cases referred to in paragraph 2 (b) to (f) goods shall keep their customs status only if that status is established under the conditions and in the form prescribed by the provisions adopted in accordance with the committee procedure.

Bijlage 3: Email van Jan Allaert op 28/04/2006 'Thesis Motorways of the Sea'

Beste,

1. stappenplan

Is goed uitgeschreven en is volgens mij correct. Misschien toch één puntje dat eventueel kan aangepast worden: stap 4.1 en stap 4.2 spreekt over een point ot point verbinding terwijl er ook meerdere regio's kunnen zijn die met elkaar verbonden worden (cfr. Ons ENA project). Misschien gewoon havenregio in het meervoud zetten.

2. Ons project

Ons project evolueert maar traag.

Het is te zeggen dat elke havenregio voor zichzelf bestudeerd heeft wat de 'catchment area' is waar mogelijke potentiële klanten zitten voor ons project. Daar kwamen toch wel wat verrassende resultaten naar voor:

- Oostende heeft trafiek voor Ferrol en Rosslare
- Cuxhaven heeft trafiek voor Ferrol en Rosslare
- Rosslare heeft trafiek voor Oostende en Ferrol
- Cherbourg heeft eigenlijk alleen maar trafiek voor Rosslare, wat een bestaande verbinding is. Hun catchment area reikt niet tot in Parijs (wat ze altijd hadden gedacht) wegens goedkoper over de weg.

Conclusie: Eigenlijk hebben we Cherbourg niet meer nodig. We zouden kunnen een dienst opstarten tussen de andere havens met weglating van Cherbourg. Cherbourg probeert het principe als hub nu uit te spelen. Dit wil zeggen dat Cherbourg een dubbel 'loop'-model voorstelt waarbij er een regelmatige lijn Cherbourg-Ferrol zou zijn en 1 Cuxhaven-Oostende-Cherbourg. Alle trafiek zou dan worden gelost en opnieuw geladen voor de desbetreffende bestemmingen. Probleem is dat de andere havens dit systeem eigenlijk niet zo zien zitten. Trouwens het zijn uiteindelijk de reders die hierover moeten beslissen (het zijn hun schepen en zij dragen het grootste risico) en volgens onze contacten zien ze dit ook niet zitten wegens de extra kosten.

Ik vermoed dat we zullen evolueren tot een gedeeltelijke uitvoering van het oorspronkelijke concept.

Als het concept wordt uitgevoerd onder Mos of Marco Polo is echter nog niet duidelijk. Trouwens nu hebben we nog wat tijd om een volgende 'Call' te halen.

Mvg

Jan Allaert

Bijlage 4: Email van Pim Bonne op 16/02/2006 'MoS projects selected for TEN-T co-financing'

Beste Stijn,

De lijst van projecten die goedgekeurd zijn onder de TEN-T call 2005 is nog steeds niet openbaar gemaakt, ik vermoed omdat de onderhandelingen met sommige projecten nog lopende zijn. Ik kan je wel een overzicht geven van de al dan niet geselecteerde projecten, hopelijk volstaat dit. De interne documenten kan ik je evenwel niet bezorgen.

- - -

MoS projects selected for TEN-T co-financing:

- Western Europe Sea Transport and Motorway of the Sea (WEST-MOS).
Project proposed by ES, IE, FR, IT. Proposed support € 750.000.
- Motorways of the Sea: call for proposals for projects between France and Spain and case studies.
Project proposed by FR and ES. Proposed support € 750.000.
- > It was proposed to merge these two projects.

- Elaboration of the East Mediterranean MoS, Master Plan.
Project proposed by GR, CY, IT. Proposed support € 2.000.000.

- Master plan studies for development of the Motorways of the Baltic Sea.
Project proposed by SE, FI, EE, PL. Proposed support € 1.860.000

MoS projects not selected for TEN-T co-financing:

- Terminal Intermodal Feoviaria Arasur, project proposed by ES.
- Multimodal Transport Information and Technology System MoS Hanko-Rostock, project proposed by FI.
- Development of the sea motorway concept between Kotka/Hamina and Lübeck/Antwerpen, project proposed by FI.
- Campania Logistics Platform for Motorways of the Sea in the Mediterranean Bassin, project proposed by IT.
- MOTOWN - Motorway of the sea: network development using a hub port, project proposed by NL.
- West East Transport by Water - West East Logistics Connection for Industry Sites by Waterways, project proposed by NL.
- Fastlane, project proposed by NL.

- - -

Verder is er zeer veel recente informatie over MoS te vinden op de website van DG TREN. De ministeriële conferentie omtrent MoS was mijns inziens zeer boeiend. Het wordt steeds duidelijker welke richting men uitwil met het concept. Meer info op http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/motorways_sea/ministerial_conference_en.htm

Groeten,

Pim

Bijlage 5: Email van Pim Bonne op 27/04/2006 'Thesis Motorways of the Sea'

Beste Stijn,

Dit stappenplan beschrijft mijns inziens goed het door te lopen proces. Enkel bij stappen 12 en 14 heb ik een bedenking (zie hieronder).

Heb je ergens anders in je thesis melding gemaakt van het rapport van de High Level Group onder voorzitterschap van Loyola de Palacio? Daarin wordt gesuggereerd de Motorways of the Sea uit te breiden naar buurlanden van de EU, gelegen de Baltische Zee, Barents Zee, Atlantische Oceaan, Middellandse Zee, Zwarte Zee, Kaspische Zee en Rode Zee. Indien de EC de aanbevelingen in dit rapport overneemt, zal het feit dat een MoS binnen één van de vier gedefinieerde regio's moet liggen toch flexibeler gehanteerd moeten worden.

Het Europese budget blijft een heikel punt. Na overleg tussen Europese Commissie, de Raad en het Europees Parlement is het totale budget voor TEN-T projecten in de periode 2007-2013 vastgesteld op € 7,2 miljard. Hoe dit geld over de verschillende projecten zal verdeeld worden is nog onduidelijk. Ofwel krijgen alle 30 bestaande prioriteitsprojecten een klein beetje geld ofwel wordt een beperkte lijst van topprioriteiten geïdentificeerd die meer co-financiering ontvangen. Het ziet er naar uit dat een beperkte lijst zal opgemaakt worden. Het is nog niet zeker of MoS hier wel bij zal zijn. De vooropgestelde steunpercentages van 20% komen ook op losse schroeven te staan.

De jaarlijkse oproep 2006 heeft een budget van € 99,65 miljoen ter beschikking. Dit geld zou in eerste instantie besteed worden aan projecten in de nieuwe lidstaten.

Er bestaat inderdaad enige verwarring over de respectieve MoS acties onder TEN-T en Marco Polo. TEN-T richt zich tot de lidstaten en behelst voornamelijk infrastructuurwerken en verbetering van dienstverlening, Marco Polo richt zich tot het bedrijfsleven en behelst modal shift. In theorie is het dus mogelijk om voor een zelfde project zowel TEN-T als Marco Polo financiering aan te vragen, praktisch lijkt me dit toch iets moeilijker vanwege het andere opzet van de programma's en de verschillende deadlines voor . Voor MP financiering komen evenwel alleen de private partners (rederijen) in aanmerking. In bijlage een vergelijking van beide programma's (slide 18-19). Subsidies onder MP zijn ook van een lagere orde. Ik ben dus niet akkoord met het feit dat je een projectaanvraag onder Marco Polo als mogelijke vervolgstap op een TEN-T projectaanvraag voorstel (stappen 12 en 14). Mijns inziens zijn dit parallelle stappen.

In bijlage tot slot een evaluatie van de Fins-Duitse oproep tot indienen van projectvoorstellen. Blijkbaar worden vier projectvoorstellen weerhouden, sommigen voor de jaarlijkse programma's, sommige voor de meerjarenprogramma's. Benieuwd of ze hiermee weggkomen.

Groeten,

Pim