



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 17.1.2006
COM(2006) 6 definitief

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

**BETREFFENDE HET BEVORDEREN VAN DE BINNENVAART
“NAIADES”**

Geïntegreerd Europees Actieplan voor de binnenvaart

{SEC(2006) 34}

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

BETREFFENDE HET BEVORDEREN VAN DE BINNENVAART “NAIADES”

Geïntegreerd Europees Actieplan voor de binnenvaart

I. INLEIDING

De organisatie van het goederenvervoer in Europa kan op heel wat punten worden verbeterd. Congestie, capaciteitsproblemen en vertragingen tasten de mobiliteit en het concurrentievermogen aan en zijn nadelig voor het milieu en de levenskwaliteit. De EU heeft zich ertoe verbonden te blijven streven naar een omschakeling op minder energie-intensieve, schonere en veiliger vervoersmodaliteiten. Het ligt voor de hand dat de binnenvaart een belangrijke bijdrage kan leveren om deze doelstellingen te verwezenlijken.

Er is behoefte aan concrete maatregelen om het marktpotentieel van de binnenvaart optimaal te benutten en vervoer via de binnenwateren aantrekkelijker te maken. Aangezien het vaak om grensoverschrijdend vervoer gaat, dienen zowel de lidstaten als de Gemeenschap actie te ondernemen.

Deze mededeling behelst een geïntegreerd actieplan. Om de vooropgestelde doelstellingen te halen, roept de Europese Commissie de lidstaten op actief mee te werken aan de uitvoering van het actieplan

II. MOTIVERING

Evenwicht in het goederenvervoer

In het Witboek van de Commissie betreffende “het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” worden inzake concurrentievermogen en duurzame mobiliteit voor 2010 een aantal doelstellingen geformuleerd. Het belang van deze doelstellingen wordt onderstreept door de Lissabonstrategie voor groei en werkgelegenheid en door de Raad van Göteborg (2001) betreffende de strategie voor duurzame ontwikkeling.

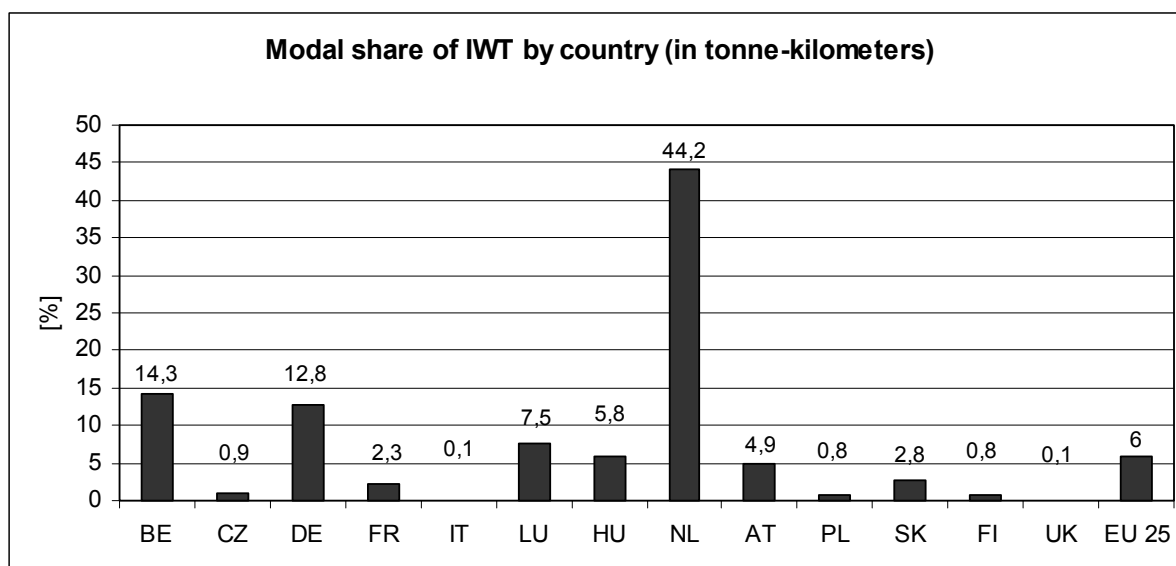
Door de toenemende overzeese handel en de uitbreiding van de EU met Midden- en Oost-Europa zal het vrachtvolume in het goederenvervoer tegen 2015 vermoedelijk met een derde toenemen. De huidige groeitrend in het vervoer en de afhankelijkheid van wegvervoer zijn synoniem geworden voor congestie en vervuiling, waarvan de kosten tegen 2010 naar schatting zullen verdubbelen tot 1% van het jaarlijks Europees BBP.

Samen met het spoorvervoer en de korte vaart kan de binnenvaart bijdragen tot de duurzaamheid van het vervoerssysteem, zoals door het Witboek aanbevolen. In de context van de geliberaliseerde binnenvaartmarkt, wenst de Europese Commissie de binnenvaart te versterken en haar concurrentiepositie te versterken, met name door te streven naar een betere integratie in multimodale vervoersketens.

Het groeipotentieel van het vervoer over de binnenwateren

Traditioneel staat de binnenvaart sterk in bulkvervoer over lange afstand. De afgelopen twee decennia heeft de binnenvaart met succes nieuwe markten aangeboord zoals het hinterlandvervoer van maritieme containers, waarbij een jaarlijkse groei van meer dan 10% wordt genoteerd. De expansie van de binnenvaart naar algemene vracht en vervoer over korte afstand brengt nieuwe distributieoplossingen binnen bereik die beter voldoen aan de moderne logistieke behoeften.

In een aantal regio's heeft de binnenvaart een vervoersaandeel van meer dan 40% (bv. in het hinterland van belangrijke zeehavens). Bovendien heeft de binnenvaart tussen 1997 en 2004 indrukwekkende groeicijfers (in ton-km) van meer dan 50% in België en meer dan 35% in Frankrijk neergezet. Vandaag omvat de sector zo'n 12 500 schepen, hetgeen overeenstemt met een laadvermogen van 440 000 vrachtwagens. De binnenvaart presteert als beste in termen van externe kosten, met name verontreiniging en veiligheid (2 ½ keer beter dan het wegvervoer), en heeft een enorme inzetcapaciteit. Vandaag wordt maar 10% van de capaciteit van de Donau gebruikt. Het vervoersaandeel bedraagt 6% terwijl in de Verenigde Staten het aandeel van de scheepvaart op de Mississippi alleen al 12% bedraagt.



Bijdragen tot economische groei en duurzame ontwikkeling

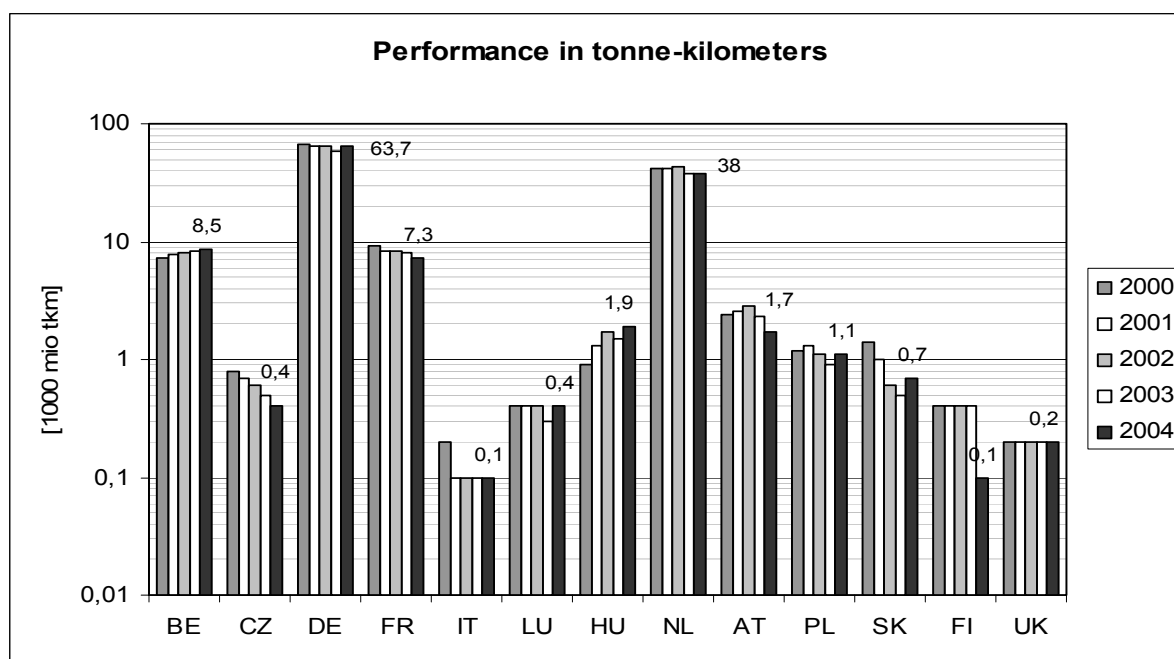
Een uitbreiding van de binnenvaart kan aanzienlijke transportkostenbesparingen opleveren. De beschikbaarheid van goedkope binnenvaartdiensten blijkt een beslissende factor in de locatiekeuze van de Europese industrie en draagt in aanzienlijke mate bij tot het behoud van industriële werkgelegenheid in Europa. In Duitsland zijn de binnenvaart en de daarmee verbonden bedrijven rechtstreeks en indirect goed voor 400 000 banen¹.

De Europese waterwegeninfrastructuur beschikt nog over een ruime capaciteitsreserve. Voor een verhoging van de transportvolumes is de binnenvaart minder afhankelijk van overheidsinvesteringen en beschikbaarheid van ruimte voor infrastructuur dan de andere vervoersmodaliteiten. Bovendien is de binnenvaart een stuk veiliger dan de andere

¹ Forum Binnenschifffahrt und Logistik, Handlungskonzept, Berlin, January 2005.

modaliteiten. Het jaarlijks aantal dodelijke slachtoffers door ongevallen bedraagt in Nederland, het Europese land met de hoogste verkeersdichtheid in de binnenvaart, nagenoeg nul.

De binnenvaart is ook de meest milieuvriendelijke wijze van vervoer over land gebleken met momenteel een totale externe kostprijs van 10 euro per 1 000 ton-km (ter vergelijking: 35 euro voor het wegvervoer en 15 euro voor goederenvervoer per spoor)². Indien de per binnenvaart vervoerde vracht via de weg zou worden vervoerd, zou de luchtmissies in Europa minstens 10% hoger liggen.



Uitdagingen

Via deze mededeling wenst de Commissie de voordelen van vervoer via de binnenwateren te versterken en een aantal obstakels, die benutting van bepaalde kansen in de weg staan, weg te werken. Zoals reeds vermeld, heeft de binnenvaart een aantal successen geboekt, maar er moeten nog een aantal hordes worden genomen om haar potentieel volledig te benutten.

Door de gefragmenteerde markt en de sterke concurrentie zijn er weinig mogelijkheden tot herinvestering. In combinatie met de lange levensduur van de vaartuigen ontstaat op die manier een hoge drempel voor de modernisering van de schepen. Omdat de arbeidsomstandigheden aan boord en de carrièreperspectieven minder aantrekkelijk lijken dan in andere sectoren, kampt de sector met een gebrek aan geschoolde arbeidskrachten. Niet alleen de overheden, maar ook de vervoerssector en de logistieke sector zijn zich vaak niet bewust van de voordelen van de binnenvaart. Ze komt vaak niet aan bod in lokale of regionale planningsprocessen. Het binnenwaterwegennet en de overslaginfrastructuur kampen nog steeds met een beperkt aantal strategische flessenhalzen en met een onderhoudsachterstand. Bouwprojecten botsen in toenemende mate op milieubezwaren. Voor informatie- en communicatietechnieken zoals die worden gebruikt voor de River Information Services (RIS) zijn extra investeringen nodig.

² COM(2002) 54.

Ten slotte is het institutionele kader voor de binnenvaart in Europa versnipperd. Dit leidt tot een inefficiënt gebruik van administratieve middelen en een gebrek aan politieke aandacht en uiteindelijk tot een complex bedrijfsklimaat.

Behoeft e aan gecoördineerde actie

Op grond hiervan is er duidelijk behoefte aan inspanningen op middellange en lange termijn van alle betrokken actoren: de industrie, de Europese Gemeenschap, de lidstaten en andere verantwoordelijke partijen.

III. ACTIEPROGRAMMA

Het actieprogramma in deze mededeling werd “NAIADES” genoemd: – **N**avigation **A**nd **I**nland Waterway **A**ction and **D**evelopment in **E**urope³. Het is gebaseerd op een grondige beoordeling en uitgebreid overleg met de lidstaten en de industrie⁴. Het plan is ingedeeld in vijf onderling afhankelijke aspecten van een algemeen binnenvaartbeleid: markt, vloot, banen en vaardigheden, imago en infrastructuur. Het plan bevat aanbevelingen voor een aantal acties die tussen 2006 en 2013 door de Europese Gemeenschap, de lidstaten en andere betrokken partijen moeten worden uitgevoerd. Deze zijn in te delen in wettelijke, coördinatie- en ondersteuningsmaatregelen (zie aanhangsel 1). Voor de uitvoering van het programma zal nauw worden samengewerkt met nationale en regionale overheden, riviercommissies en de Europese industrie.

1. MARKTEN

De binnenvaart, die traditioneel reeds sterk staat in het bulkvervoer, is er nu ook in geslaagd door te breken op de hoogwaardige West-Europese markt voor containervervoer. Hoewel veelbelovend, staat de ontwikkeling van de continentale cargomarkt in Centraal en Oost-Europa nog in de kinderschoenen. Er zijn nieuwe marktniches ontwikkeld, zoals afval en recycling, gevaarlijke goederen, vervoer van voertuigen en zeer grote ondeelbare goederen, en River-Sea-Shipping. Het is de bedoeling de betrouwbare deur tot deur binnenvaartdiensten ook op deze groei markten ingang te doen vinden en de binnenvaart beter te integreren in de logistieke vervoersketen.

Nieuwe markten bereiken

Nieuwe multi-modale vervoersdiensten dienen te beschikken over sterke synergieën en een kritische massa om op de markt te kunnen doorbreken. Daarom moet nauw worden samengewerkt met bevrachters, de scheepvaartsector en havens. Moeilijke toegang tot kapitaal belemmert het ontstaan van nieuwe diensten. Er moet naar oplossingen worden gezocht om belemmeringen voor starters te ondervangen. Deze moeten samenwerking tussen de modaliteiten vergemakkelijken en allianties binnen de sector bevorderen.

³ De Naiaden zijn zoetwater nimfen uit de Griekse mythologie. Zij waken over rivieren, beken, bronnen, meren en moerassen.

⁴ Studie “Prospects of Inland Navigation within the Enlarged Europe” (PINE), september 2004; stakeholderworkshop op 25/02/2005; publieke raadpleging van 15/07 tot 31/08/2005; overlegvergaderingen met de stakeholders en lidstaten in september 2005.

Aanmoedigen van ondernemerschap

Het volledige potentieel van de traditie van ondernemerschap in de binnenvaart moet worden benut. Hoge investeringskosten en de moeilijke toegang tot kapitaal, toe te schrijven aan het versplinterde karakter van de sector (cf. tabel in aanhangsel 2), remmen de expansie en vernieuwing van de sector af. Om nieuwe ondernemingen aan te trekken en bestaande bedrijven de kans te geven uit te breiden dient, met name het MKB, makkelijker toegang te krijgen tot kapitaal. Herinvestering van bedrijfswinsten moet fiscaal worden gestimuleerd. Richtsnoeren inzake staatssteun zouden de lidstaten een duidelijk en voorspelbaar kader voor subsidies op dit gebied aan de hand kunnen doen. Een uitbreiding van de de-minimis-regels zou eveneens kunnen worden overwogen in de context van lopende werkzaamheden inzake staatssteunregels in de vervoerssector.

Verbeteren van het administratief en regelgevend kader

Het algemeen administratief en regelgevend kader zou ondersteuning moeten bieden aan een bloeiende binnenvaartsector. In het licht van de Lissabondoelstellingen moet worden onderzocht of bepaalde administratieve procedures niet kunnen worden vereenvoudigd of opgeheven en hoe gelijke concurrentievoorwaarden tussen de verschillende lidstaten en vervoersmodaliteiten tot stand kunnen worden gebracht. Een betere coördinatie tussen alle betrokken overheidsdiensten en de diverse beleidsdomeinen moet de afhandeling van de nodige formaliteiten versoepelen.

Instrumenten	Verantwoordelijke actoren
▪ Richtsnoeren betreffende staatssteun en mogelijk de-minimis-regels	EC
▪ Programma's ter ondersteuning van modale verschuiving en ter bevordering van investeringen (met inbegrip van onderzoek en fiscale stimuli)	LS
▪ EU-OTO- en -steunprogramma's (KP7, Marco Polo, PCI, INTERREG)	EU/LS/Industrie
▪ Subsidiehandboek voor de binnenvaart	EC
▪ Eén geïntegreerd administratief contactpunt voor de binnenvaart (zgn. one-stop shops)	EC/LS
▪ Screening van de barrières in bestaande en nieuwe Europese en nationale regelgeving	EC/LS/Industrie
▪ Geharmoniseerde wetgeving op het gebied van bemanning, schepen, vaarbewijzen en documenten, aansprakelijkheid en laadeenheden bij intermodaal vervoer (ILU)	EC/EU

EC = Europese Commissie; EU = Europese Unie; LS = lidstaten

2. VLOOT

Binnenvaart is efficiënt, veilig en milieuvriendelijk. Het toenemend gebruik ervan sluit aan bij de doelstellingen van het vervoers- en milieubeleid. Volgehouden investeringen in modernisering en innovatie blijven echter noodzakelijk om de voorsprong van de sector op deze gebieden te behouden.

Verbeteren van de logistieke efficiëntie en van de milieu- en veiligheidsprestaties van de binnenvaart

Efficiëntie technologie leidt meestal tot een betere efficiency in de logistiek en een daling van de bedrijfskosten. Dit kan worden bereikt door gerichte vlootinnovatie: bv. scheepsontwerp, verdere automatisering met inbegrip van ICT. Innoverende exploitatie- en overslagconcepten voor kleine en grote vaartuigen moeten daarom worden onderzocht en aangemoedigd.

Door de invoering van technieken om het brandstofverbruik en schadelijke emissies van nieuwe en bestaande schepen verder terug te dringen, bv. hydrodynamica, betere voortstuwing, brandstofrendement en filtertechnieken kan de binnenvaart aan strenge normen blijven voldoen. Het onderzoek naar alternatieve en commercieel haalbare brandstoffen, bv. waterstof-brandstofcel en nul-emissiemotoren moet intussen actief worden voortgezet. Het gebruik van biobrandstoffen, vooral biodiesel, moet worden geëxploiteerd⁵. Er moet worden overwogen het ontwerp en de normen voor schepen aan te passen aan de specifieke omstandigheden van sommige rivieren.

De veiligheidsprestaties van de binnenvaart zijn reeds voorbeeldig, maar kunnen nog worden verbeterd met behulp van informatietechnologie aan boord en op de wal (River Information Services), betere navigatie-uitrusting, verbeteringen op het gebied van scheepsontwerp, en beter onderwijs en opleiding.

Innovatie kan zowel gebeuren door de bouw van nieuwe schepen (lange termijn) als door aanpassing van bestaande schepen (korte en middellange termijn). Om ervoor te zorgen dat nieuwe technologieën sneller op de markt worden gebracht moet de wetgeving op het gebied van veiligheid en milieu worden aangescherpt (motoremissies, brandstofkwaliteit, afvalverwijdering, vervoer van gevaarlijke goederen). Onderzoek en ontwikkeling moeten zich toespitsen op de ontwikkeling van renovatieconcepten en worden ondersteund via steunprogramma's (onder meer via proefprojecten), fiscale stimuli en opleiding. Het potentieel van het krachtens Verordening (EG) nr. 718/1999 van de Raad opgerichte en door de branche gefinancierde Reservefonds voor de binnenvaart zou eveneens kunnen worden herbeoordeeld om het gebruik ervan te verbeteren en de mogelijkheid te onderzoeken van extra financieringsbronnen.

⁵ Zie Richtlijn 2003/30/EG.

Instrumenten	Verantwoordelijke actoren
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtsnoeren betreffende staatssteun en mogelijk de-minimis-regels 	EC
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Programma voor de bevordering van technologieën met het oog op een verbetering van de efficiency, milieuprestaties en veiligheid (o.a. onderzoek en fiscale stimuli) 	LS
<ul style="list-style-type: none"> ▪ OTO- en steunprogramma's (KP 7, modelprojecten voor innovatie in de sector) van de EU 	EU/Industrie
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Europees Reservefonds voor de BV (Verordening nr. 718/1999) 	EU/LS/Industrie
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Subsidiehandboek voor de binnenvaart 	EC
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbetering de milieu- en veiligheidswetgeving (met inbegrip van motor- en vrachtemissies, afvalverwijdering, brandstofkwaliteit en vervoer van gevaarlijke goederen) 	EU

3. BANEN EN VAARDIGHEDEN

Het tekort aan personeel en ondernemerschap is een groot probleem geworden. In de jaren 1990 werd dit gedeeltelijk opgelost door technologische innovatie en verhoogde mobiliteit van bemanning uit landen binnen en buiten de EU.

Werknemers aantrekken

Het streven naar betere arbeids- en sociale omstandigheden door constructief sociaal overleg op Europees niveau moet centraal staan in deze strategie. Een Europese definiëring van de vereiste beroepsbekwaamheden door een ruimere wederzijdse erkenning van kwalificaties, bijvoorbeeld via een Europese kwalificatiestructuur (EQF) zal leiden tot een grotere arbeidsmobiliteit. Voorts zouden wervingsinitiatieven ervoor kunnen zorgen dat de carrièremogelijkheden in de binnenvaart ook buiten de sector voldoende bekendheid krijgen.

Investeren in menselijk kapitaal

Een goed functionerend onderwijs- en opleidingssysteem is essentieel voor een goed functionerende en competitieve arbeidsmarkt. Het voortbestaan van de onderwijs- en opleidingsinstellingen in de sector moet worden gewaarborgd, maar het studieaanbod moet worden aangepast aan de huidige kennisbehoeften inzake management, talenkennis, technologie en zeevaart. Anderzijds moet in logistieke opleidingsprogramma's ook kennis over de binnenvaart aan bod komen. Moderne leermiddelen, zoals simulatoren voor het varen in onbekende en moeilijke gebieden, moeten in het opleidingsprogramma worden opgenomen. Ook levenslang leren moet worden aangemoedigd.

Instrumenten	Verantwoordelijke actoren
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sociaal overleg binnen de sector (arbeidsvoorwaarden, regeling inzake werktijden, vaststelling op EU-niveau van vereiste beroepskwalificaties) ▪ Aanwervingscampagnes ▪ Subsidiehandboek voor de binnenvaart ▪ EU-steun voor onderwijs- en opleidingsprojecten (bv. de communautaire programma's voor onderwijs en opleiding of OTO – KP 7) ▪ Europees Sociaal Fonds (ESF) ▪ Europees Reservefonds voor de BV ▪ Specifieke opleidingsprogramma's voor de binnenvaart ▪ Gemeenschappelijke normen inzake onderwijs en opleiding ▪ Harmonisering van bemanningseisen en vaarbewijzen 	<p>De sociale partners (Sociaal overlegcomité) LS/Industrie EC EU/Industrie/ onderwijs- & opleidingsinsti- tuten EU/LS EU/LS/Industrie EU/onderwijs- & opleidingsinsti- tuten EU/LS EU</p>

4. IMAGO

Het imago van de binnenvaart is niet mee geëvolueerd met de logistieke en technologische prestaties van de sector. De algemene kennis over de binnenvaart en het bewustzijn van het werkelijke potentieel van de sector op het gebied van kwaliteit en betrouwbaarheid moeten worden verbeterd.

Promotie van de binnenvaart als succesvolle zakenpartner

Industrie, politici en nationale en Europese overheden zijn samen verantwoordelijk voor de verbetering van het imago van de binnenvaart. Promotieacties voor logistieke besluitvormers zouden kunnen worden ondersteund en gecoördineerd om een positief en coherent imago te creëren voor de binnenvaart en de weg vrij te maken voor een evenwichtiger vervoerssysteem.

Ontwikkelen en uitbreiden van een Europees netwerk voor de promotie en ontwikkeling van de binnenvaart

Een aantal lidstaten heeft een promotiestructuur opgericht om aan de industrie up-to-date informatie te verstrekken over de mogelijkheden van de binnenvaart en bij te dragen tot de ontwikkeling ervan. Door de invoering van promotiecentra en de aanstelling van “nationale aanspreekpunten“ voor de binnenvaart zal de communicatie tussen overheid en industrie vlotter verlopen en wordt een resultaatgericht beleid bevorderd. Dit blijkt uit een vergelijking van de groeicijfers van landen met en zonder coördinatiestructuur. Er moet een Europees netwerk van nationale promotie- en ontwikkelingscentra worden opgezet of uitgebreid, waaraan ook de kandidaat-lidstaten en geassocieerde landen deelnemen.

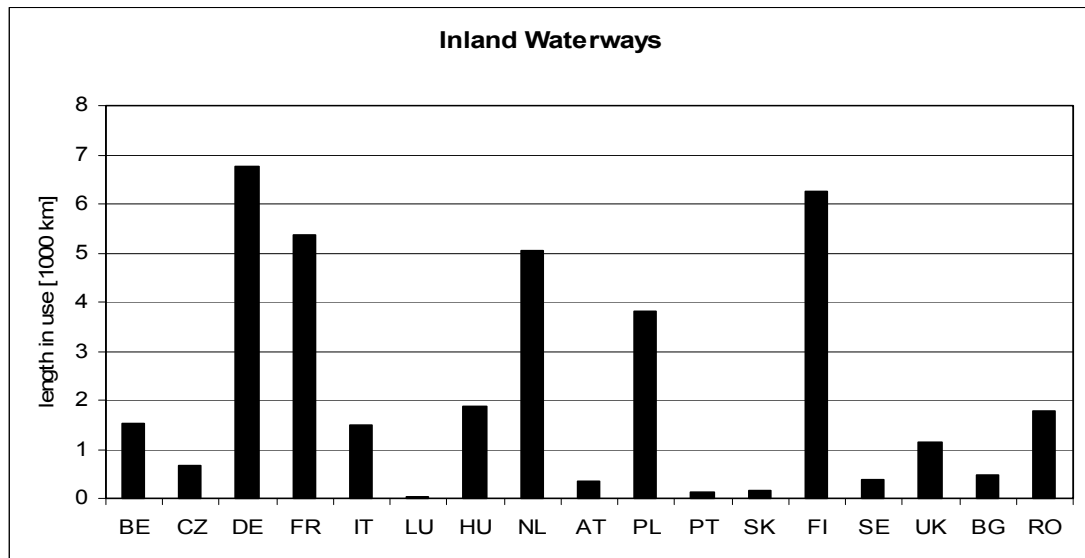
Monitoring van trends en ontwikkelingen op de binnenvaartmarkt

Om op bepaalde markttendensen te kunnen inspelen moeten bedrijven, beleidsverantwoordelijken en de overheid permanent op de hoogte blijven van alle relevante economische en sociale parameters. De huidige statistieken zijn daarvoor onvoldoende gedetailleerd. Beschikken over vergelijkbare en compatibele brongegevens is essentieel voor elk vorm van marktobservatie. Nationale overheden moeten ertoe worden aangezet deze gegevens te verstrekken. Op dit moment wordt een aanpassing voorbereid van de Europese verordening betreffende statistische gegevens over het goederenvervoer via de binnenvaart die hiertoe kan bijdragen. Het Europees marktobservatiesysteem dat wordt opgericht in samenwerking met de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, de Europese Commissie en de beroepsorganisaties moeten worden geëvalueerd en zonodig aangepast. Er moeten ook economische en sociale parameters in worden opgenomen.

Instrumenten	Verantwoordelijke actoren
<ul style="list-style-type: none">▪ Steunprogramma voor (een netwerk van) nationale bureaus voor de promotie en ontwikkeling van de binnenvaart▪ Verordening betreffende statistische gegevens over het goederenvervoer over de binnenwateren▪ Marktobservatie voor de binnenvaart	EU/LS/ Industrie EU EC

5. DE INFRASTRUCTUUR

De talrijke belangrijke economische polen in Europa worden door meer dan 36 000 km binnenwateren en honderden binnenhavens met elkaar verbonden. Hoewel het grootste deel van het waterwegennet nog over een ruime capaciteitsreserve beschikt, wordt een optimale benutting ervan gehinderd door een beperkte diepgang, vrije hoogte onder bruggen of afmetingen van sluiscomplexen, hetgeen de concurrentiepositie van de binnenvaart minder sterk maakt.



Verbetering van het multi-modale netwerk

Om de efficiëntie van het trans-Europese waterwegennet te verhogen dient een Europees ontwikkelingsplan te worden opgesteld voor verbetering en het onderhoud van de binnenwateren en overslagfaciliteiten, met inachtneming van alle milieuvorschriften. Het moet als leidraad fungeren voor het financieren en prioriteren van verbetering en onderhoud van binnenvaartinfastructuren en overslagfaciliteiten en het opheffen van knelpunten, en bovendien verschillende beleidsdoelstellingen, bv. op het gebied van vervoer, energie, milieu en duurzame mobiliteit verzoenen. Een dergelijk plan moet worden afgestemd op het TEN-V netwerk⁶, maar ook kleinere netwerken omvatten. Om de uitvoering van het plan te stroomlijnen kan een Europees coördinator worden aangesteld.

Een kader voor aanrekening van infrastructuurkosten voor alle vervoersmodaliteiten, dat zou zorgen voor internalisering van de externe kosten van met name ongevallen, luchtvervuiling, lawaai en congestie, zou kunnen bijdragen tot financieringskansen. Het gebruik van de binnenvaart zou bovendien worden bevorderd door een volledige invoering van dit kader voor alle vervoersmodaliteiten. De Commissie zal een overlegproces opstarten in verband met de kwestie van aanrekening van infrastructuurkosten.

Met name aan nieuwe lidstaten en toetredingslanden moet steun worden verleend om de achterstand die er bestaat bij de ontwikkeling van overslagfaciliteiten en de toegang tot waterwegen weg te werken. De steun moet worden toegespitst op groeiende marktsegmenten. Om binnenschepen te kunnen ontvangen in zeehavens zijn innoverende strategieën en aanzienlijke investeringen nodig. Door ruimtelijke planning en economisch beleid op nationaal, regionaal en lokaal niveau moet ervoor worden gezorgd dat sites langs waterwegen beschikbaar blijven voor logistieke activiteiten.

⁶ Zie Besluit nr. 884/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Invoering van River Information Services

River Information Services (RIS) zijn ondersteunende instrumenten voor de planning en het beheer van het verkeer en het vervoer op de binnenwateren. Ze dragen bij tot een efficiënter en veiliger gebruik van waterwegen, sluizen, bruggen en terminals door optimalisering van het elektronische dataverkeer en de logistieke operaties. De RIS zijn voor de waterwegbeheerders een zeer waardevol instrument voor de ondersteuning van het verkeersbeheer en het volgen van gevaarlijke goederen en zullen zeer nuttig worden voor het bedrijfsleven. RIS zullen zorgen voor een verbetering van de concurrentiepositie en de veiligheid en moeten in het kader van de trans-Europese netwerken op een gecoördineerde manier verder worden ontwikkeld en ingevoerd.

Instrumenten	Verantwoordelijke actoren
▪ Europees ontwikkelingsplan voor de verbetering en het onderhoud van waterwegen en overslagfaciliteiten	EU/LS
▪ Europees coördinator	EC
▪ TEN-V bijstand voor prioritaire projecten nr. 18 en 30, andere projecten van gemeenschappelijk belang, ontwikkeling van havens en terminals	EU/LS
▪ RIS-richtlijn en projecten (TEN-V IMP)	EU/LS
▪ OTO- en steunprogramma's (KP7, PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG) van de EU	EU
▪ Nationale steunregelingen voor onderhoud en verbetering van infrastructuur	LS
▪ Kader voor infrastructuurheffingen	EU
▪ Ruimtelijke ordeningsbeleid waarin meer prioriteit wordt gegeven aan de reconversie van bedrijvenzones nabij waterwegen	LS
▪ Interdisciplinair overleg op plannings- en projectniveau	EC/LS

IV. MODERNISERING VAN DE ORGANISATIESTRUCTUUR

Het voorgestelde actieprogramma voorziet in acties op diverse gebieden zoals harmonisering van regelgeving, strategische promotie en specifieke steun voor coördinatiemaatregelen. Het potentieel ervan kan slechts ten volle worden benut, indien het op een coherente manier wordt uitgevoerd.

De huidige organisatiestructuur wordt daarentegen gekenmerkt door versnippering van de middelen en inspanningen op diverse niveaus. Vandaag wordt een schipper geconfronteerd met naast elkaar bestaande regelgeving van de Europese of nationale wetgever, de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) of de Donau-Commissie⁷. Het gevolg is een algemeen gebrek aan efficiëntie en politieke daadkracht.

⁷ De Centrale Commissie voor de Rijnvaart is gebaseerd op de herziene Akte van Mannheim van 1968. De leden ervan zijn Duitsland, België, Frankrijk, Nederland en Zwitserland. De Donau-Commissie is

Men is het erover eens dat het huidige kader moet worden gemoderniseerd. Het proces is al gestart⁸. Om een kans op slagen te hebben, dienen wijzigingen aan te sluiten op huidige verwezenlijkingen, meerwaarde te bieden op het vlak van efficiëntie, legitimiteit, politieke strategie, rendabiliteit en tot harmonisering van regelgeving in heel Europa te leiden. Bij wijziging moet ook rekening worden gehouden met bestaande verplichtingen krachtens internationale overeenkomsten in verband met de Rijn, de Donau en ander waterwegen die de lidstaten en derde landen hebben ondertekend. Er worden momenteel verschillende opties besproken:

1. Bij een verdere **versterking van de samenwerking** tussen de internationale riviercommissies en de Europese Commissie op grond van “memoranda van overeenstemming” zouden het bestaande kader en huidige werkmethode blijven bestaan, maar zou er meer coördinatie van de werkzaamheden van deze organisaties nodig zijn.

Deze samenwerking bestaat reeds op het gebied van technische voorschriften voor schepen. Er worden momenteel andere gebieden verkend. Blijven echter de gefragmenteerde rechtsgrondslagen voor de binnenvaart en de verschillende regelgevingen voor verschillende geografische gebieden binnen de gemeenschappelijke markt.

2. Door **toe te treden tot de Rijn- en Donau-Commissie**⁹ zou de Europese Gemeenschap door uitbreiding van haar huidige waarnemersstatus haar deelname kunnen versterken. Het was echter nog niet mogelijk politieke overeenstemming te bereiken over deze aanpak. Een dergelijke toetreding zou werkelijker het feit weerspiegelen dat de Gemeenschap vandaag al exclusieve bevoegdheid heeft op een aantal gebieden.
3. De oprichting van een intergouvernementele **Pan-Europese Organisatie voor de Binnenvaart** op grond van een nieuw internationaal verdrag zou erop gericht zijn alle Europese landen en organisaties die betrokken zijn bij de binnenvaart in één coördinerend orgaan onder te brengen.

Hoewel een dergelijke organisatie de politieke aandacht en het strategische beleidsprofiel van de binnenvaart zou versterken, zou het noodzakelijk blijven coherente verschillende regelgevingen uit te vaardigen. Er zou daardoor ook een nieuwe institutionele laag aan de bestaande wettelijke kaders worden toegevoegd, hetgeen veel tijd in beslag kan nemen, aangezien ondertekening en ratificatie door alle betrokken partijen vereist zal zijn.

4. Een andere optie zou zijn de **Gemeenschap** op te dragen om strategisch de ontwikkeling van de binnenvaart aan te pakken in Europa. Van de huidige actoren is

gebaseerd op het Verdrag van Belgrado van 1948. De leden ervan zijn Duitsland, Oostenrijk, Slowakije, Hongarije, Kroatië, Servië en Montenegro, Roemenië, Bulgarije, Moldavië, Oekraïne en Rusland.

⁸ Cf. Aanbeveling van 1 augustus 2003 van de Commissie aan de Raad met het oog op machtiging van de Commissie tot het openen en voeren van onderhandelingen over de voorwaarden en regelingen voor het lidmaatschap van de Europese Gemeenschap tot de CCR en de Donaucommissie, SEC(2003) 897; Rapport van de “EFIN Group”: A new institutional framework for the European Inland Navigation, oktober 2004.

⁹ Zoals door de Commissie in 2003 voorgesteld (zie voetnoot 8 hierboven).

de Gemeenschap als enige gemachtigd om één regelgeving aan te nemen die het hele grondgebied van de Unie bestrijkt. Op die basis kan zij een strategisch en algemeen binnenvaartbeleid voor de gemeenschappelijke markt ontwikkelen. De binnenvaartmarkt van de EU staat echter in verbinding met derde landen (Zwitserland, Kroatië, Servië en Montenegro, Roemenië, Bulgarije, Moldavië, Oekraïne, Rusland), waarvan het belang in aanmerking moet worden genomen. Verder moet goed rekening gehouden worden met het feit dat historisch gezien de internationale riviercommissies belangrijke kennis en expertise hebben verworven, die moeten worden gebruikt.

Op basis van verdere discussies met alle stakeholders en rekening houdend met de voortgang in de uitvoering van dit Actieplan zal de Commissie met een voorstel komen voor het stimuleren van het proces van modernisering van de organisatorische structuur van de binnenvaart.

V. CONCLUSIE

Om de binnenvaart in staat te stellen zijn potentieel ten volle te benutten en volwaardig bij te dragen tot de Europese doelstellingen inzake vervoer, dienen een aantal randvoorwaarden te worden verbeterd.

In deze mededeling schuift de Commissie een geïntegreerd actieplan naar voren dat vijf strategische domeinen omvat die van fundamenteel belang zijn voor de verdere ontwikkeling van de binnenvaart. Tevens worden ideeën gepresenteerd voor het moderniseren van de organisatiestructuur, hetgeen noodzakelijk is om de tenuitvoerlegging van het programma te ondersteunen.

De verschillende acties en maatregelen die in het programma zijn opgenomen zullen verder worden uitgewerkt na overleg in de Raad en het Parlement. Op basis hiervan zal de Commissie eventueel wetgevingsvoorstellen indienen en de beleidsmaatregelen uitvoeren. Elk van deze voorstellen wordt voorafgegaan door een grondige effectbeoordeling. De termijn voor de uitvoering van het plan loopt van 2006 tot en met 2013.

Overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel, is het plan gericht tot alle voor binnenvaart verantwoordelijke niveaus: de industrie, met inbegrip van de sociale partners, de lidstaten, die verantwoordelijk zijn voor de infrastructuurnetten, de Europese Commissie en de andere instellingen. In samenwerking met deze actoren monitort de Commissie de uitvoering van het actieplan.

De Commissie verzoekt het Europees Parlement en de Raad hun goedkeuring te hechten aan deze mededeling en het Actieprogramma te ondersteunen.

Overzicht “NAIADES”-actieprogramma

AANHANGSEL 1

A. WETGEVENDE INSTRUMENTEN

Harmonisering van:	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ technische voorschriften voor schepen ▪ intermodale laadeenheden (ILU) ▪ statistieken van het goederenvervoer per binnenvaart 	<p style="text-align: center;">loopt</p> <p style="text-align: center;">2006</p> <p style="text-align: center;">2007</p>
Richt snoeren betreffende staatssteun en mogelijk de-minimis-regels voor de binnenvaart	2007
Harmonisering van:	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ vervoer van gevaarlijke goederen ▪ motoremissies 	<p style="text-align: center;">2007</p> <p style="text-align: center;">2007</p>
Versterking van de positie en het regelgevend kader van de binnenvaart	2008
Harmonisering van:	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ vaarbewijzen ▪ aansprakelijkheid bij intermodaal vervoer ▪ bemanningseisen ▪ de verwijdering van afvalstoffen; ▪ onderwijs- en opleidingsnormen ▪ documenten voor intermodaal vervoer ▪ infrastructuurheffingen ▪ brandstofkwaliteit 	<p style="text-align: center;">2008</p> <p style="text-align: center;">2008</p> <p style="text-align: center;">2009</p> <p style="text-align: center;">2009</p> <p style="text-align: center;">2009</p> <p style="text-align: center;">2010</p> <p style="text-align: center;">2013</p>

B. BELEIDSINSTRUMENTEN

TEN-coördinator voor de binnenvaart	2006
Subsidiehandboek voor de binnenvaart	2006/7
Screening van de barrières in bestaande en nieuwe Europese en nationale regelgeving	2006/7
Eén geïntegreerd administratief contactpunt voor de binnenvaart (zgn. one-stop shops)	2006/7
Sociaal overleg binnen de sector	2006/7
Marktobservatie voor de binnenvaart	2008
Europees plan voor de ontwikkeling van waterweginfrastructuur en overslagfaciliteiten	2009
Aanwervingscampagnes	
Ruimtelijke ordeningsbeleid waarin meer prioriteit wordt gegeven aan de reconversie van bedrijvenzones nabij waterwegen	
Interdisciplinair overleg op projectniveau	

C. ONDERSTEUNENDE INSTRUMENTEN

Europees Reservefonds voor de BV	2007/8
Nationale steunregelingen	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ bevorderen van modale verschuiving en investeringen ▪ efficiency-, milieu- en veiligheidstechnologieën ▪ organisaties voor promotie en ontwikkeling ▪ ontwikkeling en onderhoud van vervoersinfrastructuur 	
Europese OTO- en steunprogramma's.	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diensten: Marco Polo, CIP, INTERREG, enz. ▪ Vloot: OTO-programma (KP 7) enz. ▪ banen en vaardigheden SOCRATES - LEONARDO da VINCI, enz. ▪ infrastructuur <ul style="list-style-type: none"> - prioritaire TEN-V-projecten nr. 18 en 30 - RIS (TEN-T MIP) - PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG, enz. 	2013

Binnenvaartondernemingen

2002				
	Land	Aantal ondernemingen	Omzet in miljoen EUR	Aantal werknemers
1	België*	235	163,1	735
2	Tsjechië			
3	Duitsland	1257	1690,7	11223
4	Frankrijk	1176	476,7	
5	Italië	711	211,9	2959
6	Luxemburg	103	42,7	1212
7	Hongarije	105	66,1	1920
8	Nederland	3510	1374	9207
9	Oostenrijk	59	83	330
10	Polen			
11	Portugal	26	23,4	838
12	Slovenië	20	0,4	26
13	Slowakije			
14	Finland	85	21,6	252
15	Zweden	393	69,5	1021
16	Verenigd Koninkrijk	217	165,5	1921
	EU-25	7662	4225,5	30909
17	Bulgarije	12		
18	Roemenië	102	77,8	4123

*2001

Bron: Eurostat (economische activiteit volgens de classificatie van NACE Rev. 1)