



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 10.9.2013
COM(2013) 623 final

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

Naar een hoogwaardige binnenvaart

NAIADES II

{SWD(2013) 324 final}

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

Naar een hoogwaardige binnenvaart

NAIADES II

1. INLEIDING

Het waterwegennet van de Europese Unie bestrijkt twintig lidstaten met zo'n 37 000 kilometer waterwegen. Jaarlijks wordt hierover ongeveer 500 miljoen ton lading vervoerd, met name in de dichtbevolkte gebieden in Duitsland, Nederland, Frankrijk en België. Door deze gebieden stromen de Rijn, de Schelde, de Maas en de Seine, en zij zijn verbonden met de Donau. De binnenvaartsector is relatief klein, maar levert met 140 miljard tonkilometer niettemin een aanzienlijke bijdrage aan het vervoerssysteem van de EU. De sector vervult een cruciale rol in het vervoeren van goederen tussen de drukste havens van de EU en het achterland. De grootste havens van de EU zouden zich zonder de bijdrage van de binnenvaart nooit hebben ontwikkeld tot de uiterst efficiënte logistieke knooppunten die ze nu zijn. Deze havens zijn afhankelijk van de binnenvaart om congestie in hun achterland te verminderen en om verder te groeien.

De binnenvaart is energie-efficiënt en draagt bij aan de doelstellingen van de koolstofarme economie, die zijn uiteengezet in het Witboek Vervoersbeleid van de EU¹. Bovendien is de binnenvaart door de lage geluidsniveaus geschikt voor goederenvervoer in de dichtbevolkte gebieden waar de binnenschepen doorheen varen en die zij bedienen. De binnenvaart staat echter op het punt zijn relatief milieuvoordeel te verliezen als er geen maatregelen worden getroffen om de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen verder te verminderen. Dit geldt met name met het oog op de vorderingen die het wegvervoer momenteel boekt dankzij strenge emissiegrenswaarden.

Het in 2006 goedgekeurde NAIADES-actieplan van de Commissie² had tot doel de voordelen van de binnenvaart te versterken en een aantal belemmeringen aan te pakken die een volledige benutting van haar potentieel in de weg konden staan. Tal van uit het NAIADES-programma voortvloeiende maatregelen zijn uitgevoerd met de steun van financiële instrumenten zoals TEN-T³, Marco Polo⁴, Leonardo Da Vinci⁵, IPA⁶ en het zevende kaderprogramma voor onderzoek⁷. Verdere maatregelen, zoals de harmonisatie van technische voorschriften voor schepen, worden momenteel nog door de Commissie ontwikkeld, terwijl andere maatregelen, met name die met betrekking tot harmonisatie-inspanningen, nog niet van start zijn gegaan.⁸

¹ COM(2011) 144 definitief.

² Mededeling van de Commissie betreffende het bevorderen van de binnenvaart "NAIADES" – Geïntegreerd Europees Actieplan voor de binnenvaart, COM(2006) 6 definitief.

³ Beschikking nr. 1692/96/EG.

⁴ Verordening (EG) nr. 1692/2006.

⁵ Besluit nr. 1720/2006/EG.

⁶ Verordening (EG) nr. 1085/2006 van de Raad.

⁷ Besluit nr. 1982/2006/EG.

⁸ Geharmoniseerde wetgeving op het gebied van bemanning, documenten, aansprakelijkheid en laadeenheden bij intermodaal vervoer (ILU).

Uit een beoordeling van het huidige NAIADES-programma⁹ is gebleken dat NAIADES bij de lidstaten en onder de belanghebbenden veel weerklank heeft gevonden. De economische en milieuvooruitzichten voor de binnenvaart zijn echter verder verslechterd en er zijn niet veel vorderingen gemaakt in het wegwerken van belangrijke knelpunten in de infrastructuur. Voorts beleeft de sector momenteel moeilijke tijden en heeft hij te kampen met overcapaciteit in bepaalde segmenten en met verdere versnippering van marktspelers, naast de algehele vertraging van de Europese economie sinds 2008.

De overcapaciteit in de sector vloeibare bulkgoederen heeft te maken met de invoering van de vereiste van de dubbele wand voor tankers¹⁰. Hierdoor werden aanvullende dubbelwandige schepen ingevoerd, zonder dat de enkelwandige schepen van de markt werden gehaald. De overcapaciteit zal naar verwachting in 2018 afnemen, wanneer enkelwandige tankers geleidelijk buiten bedrijf worden gesteld. In het grote segment van drogebulkschepen leiden overinvestering en de bijbehorende overcapaciteit echter tot scherpe concurrentie, met doorwerkingseffecten op andere marktsegmenten, met name op de markt van schepen met een kleiner laadvermogen.

Grofweg 80 % van de vloot wordt geëxploiteerd door schipper-eigenaars die met hun gezin op de schepen werken en wonen. Hun aanbod is versnipperd, hetgeen de afstemming op de vraag bemoeilijkt en waardoor hun positie ten opzichte van andere marktspelers, zoals expediteurs of grote verladers, dus verzwakt. Deze fragiele positie heeft niet alleen tot overcapaciteit, maar ook tot hevige prijsconcurrentie geleid, hetgeen resulteert in lage winstcapaciteit, waardoor het herinvesterings- en innovatievermogen van de sector weer wordt belemmerd. Hoewel de activiteit in de sector in 2011 weer aantrok, nadat ze in 2009 en 2010 fors was afgenomen, wezen indicatoren met betrekking tot delen van de markt voor 2012 weer naar beneden. Een groeiend aantal exploitanten hebben met hun bank regelingen getroffen om de betaling van verschuldigde rente op te schorten¹¹.

Op de langere termijn bekeken is het duidelijk dat het marktaandeel van de sector een langdurige doch gestage afname heeft gekend vergeleken met het wegvervoer. Het zal tijd kosten om de huidige moeilijke economische situatie om te keren. Er zijn echter ook positieve punten. De doorvoer in zeehavens neemt bijvoorbeeld sinds 2009 weer gestaag toe. Bovendien kunnen nieuwe technologieën, zoals het gebruik van alternatieve brandstoffen, de operationele kosten verlagen en nieuwe marktkansen bieden. De sector bevindt zich in een goede positie om voordeel te halen uit deze ontwikkelingen.

Met het oog op de mogelijkheden en uitdagingen waar de sector voor staat, heeft de Commissie besloten het NAIADES-programma tot 2020 te actualiseren en te vernieuwen, en het in overeenstemming te brengen met het Witboek Vervoer. Het NAIADES II-programma is gericht op het doorvoeren van structurele langetermijnveranderingen in de binnenvaartsector, zodat deze ten volle kan bijdragen aan de Europa 2020-strategie die slimme, duurzame en inclusieve groei beoogt. Hiervoor dient de kwaliteit van de bedrijfsomstandigheden van de sector te worden verbeterd, met inbegrip van de infrastructuur, milieuprestaties, markten en innovatie, banen en vaardigheden alsook de integratie in de

⁹ Werkdocument van de diensten van de Commissie "Towards "NAIADES II". Promoting, greening and integrating inland waterway transport in the single EU transport area", SWD(2012) 168 final.

¹⁰ Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land, met verwijzing naar de Europese Overeenkomst inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren ("ADN").

¹¹ <http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/studies/doc/2013-06-03-contribution-to-impact-assessment-of-measures-for-reducing-emissions-of-inland-navigation.pdf>

logistieke keten. De EU, de lidstaten, de regionale overheden, de riviercommissies¹², andere internationale organisaties en de sector zelf hebben hierin allemaal een rol te vervullen.

De sector opereert in opengestelde markten waarin de mogelijkheden voor overheidsinterventie beperkt zijn. Een te logge overheidsinterventie kan zelfs een negatieve invloed hebben op toekomstige zakelijke beslissingen van marktpelers en op de herstructurerings-effecten van marktkrachten. De Commissie is zich bewust van de moeilijkheden waarmee delen van de binnenvaartsector als gevolg van de economische crisis worden geconfronteerd. Om beter met de huidige moeilijke economische situatie om te gaan, voert de Commissie met de vertegenwoordigende organisaties van de sector en de betrokken lidstaten overleg over geschikte maatregelen. Die maatregelen moeten adequaat en doeltreffend zijn alsmede voldoen aan de toepasselijke voorschriften. Bovendien zal de Commissie kortetermijnmaatregelen treffen die stroken met de beginselen van opengestelde markten. Zij zal bijvoorbeeld technische voorschriften voor schepen opnieuw onder de loep nemen om na te gaan of het juiste evenwicht tussen veiligheidsrisico's en nalevingskosten werd bereikt toen de overgangsbepalingen werden vastgesteld. Voorts zal zij de vroege invoering van het gebruik van vloeibaar aardgas (lng) als alternatieve brandstof aanmoedigen (lng kan op de lange termijn veel kosten besparen) en de maatregelen van de sector ter vermindering van de versnippering onder marktpelers bevorderen.

De mededeling waarin het NAIADES II-programma wordt vastgelegd, wordt vergezeld door twee maatregelen die de eerste stap naar tenuitvoerlegging vormen:

- een wetgevingsvoorstel voor een richtlijn tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG van het Europees Parlement en de Raad;
- een wetgevingsvoorstel tot wijziging van Verordening (EG) nr. 718/1999 van de Raad betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren.

2. DOELSTELLING VAN NAIADES II

NAIADES II beoogt voor de binnenvaart voorwaarden te scheppen zodat deze een **hoogwaardige vervoerswijze** kan worden: goed beheerd, efficiënt, veilig, geïntegreerd in de intermodale keten, met hoogwaardige banen die door geschoolde arbeidskrachten worden ingevuld en met naleving van strenge milieunormen.

Als de sector kwaliteit nastreeft en ondertussen kostenefficiënt blijft, zou deze in staat moeten zijn de vicieuze cirkel van lage winstcapaciteit, onderinvestering, gebrek aan innovatie en ingesloten markten te doorbreken. De sector moet kwaliteit nastreven teneinde de in het Witboek Vervoer uiteengezette streefdoelen te behalen om het vrachtvervoer naar railvervoer en scheepvaart te verplaatsen en de uitstoot door de binnenvaart te verminderen.

3. NAIADES-ACTIEPROGRAMMA 2014-2020: KWALITEIT VIA BELANGRIJKE INTERVENTIEGEBIEDEN

• *Hoogwaardige infrastructuur*

De binnenvaartinfrastructuur van de EU is onderling onvoldoende verbonden en is onvoldoende met andere vervoerswijzen geïntegreerd. Binnenwateren zijn in veel gevallen

¹² De Centrale Commissie voor de Rijnvaart, de Donaucommissie, de Internationale Commissie voor het stroomgebied van de Sava en de Moezelcommissie.

niet met logistieke centra verbonden. Belangrijke knelpunten in de vorm van onvoldoende gedimensioneerde sluisen, bruggen of vaargeulen en ontbrekende schakels, zoals de verbinding tussen de stroomgebieden van de Seine en de Schelde, staan het volledige ontwikkelingspotentieel van de sector in de weg. Om dit te verhelpen zijn de prioriteiten voor de binnenvaart in het voorstel over de TEN-T-richtsnoeren¹³ voornamelijk gericht op het tot stand brengen van ontbrekende schakels, het wegwerken van belangrijke knelpunten, het invoeren van innovatieve technologie, het verbeteren van intermodale verbindingen en het ontwikkelen van slimme infrastructuur. Zee- en binnenhavens krijgen bijzondere aandacht: een goed gedimensioneerd netwerk van kernnetwerkhavens met een gemakkelijke toegang tot en faciliteiten voor binnenwateren vormt een eerste voorwaarde voor het vergroten van het vervoersaandeel van de sector. De Commissie moedigt de havensector aan tot versterkte samenwerking en coördinatie van investeringen in alle corridors en tot onderzoek en bevordering van de uitwisseling van beste praktijken inzake ontwerp en exploitatie van voor binnenwateren geschikte havens.

Binnenwateren vormen bovendien een belangrijk aspect van zes van de negen TEN-T-kernnetwerkcorridors¹⁴. Sectorgebonden aspecten worden op coherente wijze in alle corridors aangepakt, teneinde de planning van en het toezicht op de uitvoering van de TEN-T-corridors vanuit het oogpunt van de binnenwateren te vergemakkelijken.

Na de publicatie van het werkdokument van de diensten van de Commissie getiteld "Towards NAIADES II" hebben vertegenwoordigers van de sector, op vrijwillige basis, een gedeeltelijk overzicht opgesteld van de infrastructuurprojecten die voor het financieel kader van 2014-2020 op stapel staan. Om de uitvoering van de TEN-T-corridors te ondersteunen, zou dit overzicht moeten worden vervolledigd, aangevuld met informatie over de status, looptijd en planning van de projecten alsmede geactualiseerd.

Specifieke acties tot 2016

Integratie van de binnenvaart in de multimodale corridors:

- 2013: start van de uitvoering van de corridors aan de hand van de mededeling over de TEN-T-corridors, na goedkeuring van de TEN-T-richtsnoeren door de medewetgevers, met inbegrip van richtsnoeren betreffende de integratie van de diverse vervoerswijzen, waaronder de binnenvaart, in de multimodale TEN-T-corridors (leidende rol: de Europese Commissie)
- 2014-2015: goedkeuring van werkplannen voor de multimodale corridors en voortzetten van de uitvoering van de corridors (te realiseren door de voornaamste belanghebbenden, waaronder zee- en binnenhavens, binnenvaartinfrastructuurbeheerders, riviercommissies, vertegenwoordigers van scheepsexploitanten, werknemersvertegenwoordigers en de gemeenschap van vervoergebruikers, onder auspiciën van Europese coördinatoren¹⁵ die nauw samenwerken met de lidstaten en in overleg met de op te zetten corridorplatforms)

Richtsnoer voor 2017-2020

Volledige uitvoering van de TEN-T-corridors, waar nodig versterking van de instrumenten en processen voor de integratie van de binnenvaart in het TEN-T-kernnetwerk met betrekking tot gegevensverstrekking of analytische capaciteiten.

¹³ COM(2011) 650 definitief.

¹⁴ Corridors Noordzee-Oostzee, Middellandse Zee, Centraal-/Oost-Europa – oostelijke Middellandse Zee, Rijn-Alpen, Noordzee-Middellandse Zee en Rijn-Donau.

¹⁵ Aangewezen door de Commissie overeenkomstig de TEN-T-verordening.

Intensivering van acties en opvoering van investeringen om de belangrijkste infrastructuurknelpunten in de binnenvaart te verhelpen (door de lidstaten met steun van de EU).

- ***Kwaliteit dankzij innovatie***

Het innovatietempo in de sector ligt laag vergeleken met andere vervoerswijzen. De lange levensduur van de uitrusting¹⁶, de versnippering van de markt, het gebrek aan innovatiecultuur en de verslechterende financiële situatie van binnenvaartexploitanten dragen hier alle toe bij.

Innovatie kan niet van buitenaf worden "opgelegd". NAIADES II roept de sector op tot meer inbreng in initiatieven voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie (RDI). De sector moet eerst en vooral een **stappenplan voor RDI** opstellen. Dit omvat het bepalen van prioriteiten, het coördineren van de uitvoering en het plannen van de marktintroductie. Dit proces dient plaats te vinden met betrokkenheid van exploitanten, scheepsbouwbedrijven, fabrikanten van uitrusting, binnen- en zeehavenautoriteiten, terminalexploitanten, expediteurs en geïntegreerde logistieke dienstverleners. RDI ter vergroening van de vloeten zou hoog op de agenda moeten staan. De certificering van technologieën kan wellicht ook de introductie op de markt in de hand werken en prioriteiten helpen stellen bij het verstrekken van marktstimulansen. De Commissie is erop gespitst dit proces te vergemakkelijken, maar de sector moet het roer in handen nemen om eigen inbreng te creëren en daarna voor de uitvoering daarvan te zorgen. De sector wordt verzocht hiertoe zijn coördinatie te versterken via zijn Europese brancheorganisaties. Het door de sector opgestelde stappenplan zou bijdragen tot de vaststelling van Europese, nationale en particuliere onderzoeks- en innovatieprioriteiten. EU-steun zou worden geconcentreerd op prioriteiten in het stappenplan die de doelstellingen van NAIADES II helpen te bereiken.

Specifieke acties tot 2016

2014: opstellen van een stappenplan voor RDI in de binnenvaartsector (door de sector, met inbegrip van: scheepsexploitanten, scheepsbouwbedrijven, fabrikanten van uitrusting en dienstverleners, aanbieders van datadiensten, logistieke dienstverleners, terminalexploitanten, havenautoriteiten, expediteurs, vaarwegbeheerders en werknemersvertegenwoordigers)

2014: organisatie van marktobservatiediensten, waaronder de verstrekking van gegevens over verkeers- en vervoersvolumes, modal shift naar de binnenvaart, vraag en aanbod alsmede arbeidsmarkten, uitrol van innovatie en integratie van de binnenvaartsector in de multimodale logistieke ketens (door de Commissie)

Richtsnoer voor 2017-2020

Periodieke evaluatie van de uitvoering van het stappenplan voor onderzoek en innovatie in de sector, met nadruk op de uitrol en inzet van innovatie (door de sector)

¹⁶ De gemiddelde ouderdom van een schip op de Rijn bijvoorbeeld bedraagt 50 en 35 jaar voor respectievelijk een droge- en vloeibarebulkschip (bron: <http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/studies/doc/2013-06-03-contribution-to-impact-assessment-of-measures-for-reducing-emissions-of-inland-navigation.pdf>).

- **Goede marktwerking**

De binnenvaartmarkt is volledig opengesteld. Sommige voorschriften worden echter nog steeds op regionaal of nationaal niveau bepaald, bijvoorbeeld voor het bemannen van schepen of voor de arbeidstijd van bemanningsleden. Het gebrek aan harmonisatie op deze gebieden kan belemmeringen voor de werking van de interne markt meebrengen.

Problemen zoals tekortschietende internalisering van externe kosten, gebrek aan toezicht of ongelijke concurrentievoorwaarden kunnen maatregelen van de overheidsdiensten rechtvaardigen of zelfs vereisen. Maatregelen van de Commissie behelzen: het evalueren van de overgangsbepalingen voor de technische voorschriften van schepen en het voortzetten van marktontwikkelingsanalyses om de beleidsvorming te sturen. De versnippering van de markt en de bijbehorende problemen met het op elkaar afstemmen van vraag en aanbod dienen daarentegen hoofdzakelijk door de marktpelers te worden aangepakt. De Commissie zal dit proces niettemin steunen door verdere harmonisatie te stimuleren en sectorinitiatieven te vergemakkelijken die de versnippering van de aanbodzijde van de binnenvaartsector tegengaan en synergie tussen marktpelers bevorderen.

De lijst maatregelen die de Commissie opstelt voor de internalisering van externe kosten in het vervoer¹⁷ vormt de basis voor toekomstig overleg over het gebruik van infrastructuurheffingen voor de internalisering van externe kosten in de binnenvaart.

Binnenhavens komen in de mededeling van de Commissie over havens¹⁸ of in het voorstel voor een verordening tot vaststelling van een kader voor de toegang tot de markt voor havendiensten en de financiële transparantie van havens¹⁹ niet aan bod. Terwijl zeehavens de belangrijkste in- en uitgang voor goederen en/of knooppunten voor de korte vaart vormen, voeren binnenhavens functies uit die meer verwant zijn aan multimodale terminals en hebben zij met andere beperkingen te maken. De Commissie zal met de sector overleg plegen en onderzoeken of voorschriften ter ondersteuning van de binnenhavens nodig zijn.

Specifieke acties tot 2016

2014: overeenkomstig de vorderingen in andere vervoerswijzen overleg starten over het gebruik van infrastructuurheffingen om de internalisering van externe kosten in de binnenvaart te helpen realiseren (door de Commissie)

2014: evaluatie van bepaalde technische voorschriften voor schepen met betrekking tot kosten/veiligheid (door de Commissie)

2016: evaluatie van belemmeringen voor de verdere ontwikkeling van binnenhavens en van de behoefte aan een wetgevingskader om deze aan te pakken (door de Commissie)

Richtsnoer voor 2017-2020

Evaluatie van opties voor het gebruik van infrastructuurheffingen om de internalisering van externe kosten in de binnenvaart te helpen realiseren (door de Commissie)

- **Milieukwaliteit dankzij geringe emissies**

Vergeleken met andere wijzen van vervoer over land is de binnenvaart energie-efficiënt, veilig, nagenoeg zonder congestie en stil. Vorderingen ten aanzien van de vermindering van luchtverontreinigende stoffen zijn echter niet in overeenstemming met deze anderszins

¹⁷ <http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable.en.htm>

¹⁸ COM(2013) 295 final.

¹⁹ COM(2013) 296 final.

gunstige trend. Minder strenge emissiegrenswaarden voor de binnenvaart en de lange levensduur van de motoren zijn de voornaamste oorzaken van deze belangrijke tekortkoming.

De emissiegrenswaarden voor scheepsmotoren zijn in EU-wetgeving vastgelegd. De grenswaarden voor nieuwe en bestaande motoren zijn respectievelijk in de Richtlijnen 97/68/EG²⁰ en 2006/87/EG²¹ vastgesteld. Bij het vergelijken van diverse ambitieniveaus ten aanzien van de vaststelling van emissiegrenswaarden blijkt uit het bijbehorende werkdocument dat twee benaderingen met uiteenlopende ambitieniveaus soortgelijke kosten-batenverhoudingen hebben. Een ambitieuzere "innovatieve" benadering die op zowel bestaande als nieuwe motoren van toepassing is, vereist meer voorafgaande investeringen in technieken met geringe emissies, maar kan wellicht leiden tot forse kostenbesparingen over de gehele levensduur van de investering. Bovendien kunnen hiermee grenswaarden voor verontreinigende emissies worden behaald die gelijk zijn aan die voor het wegvervoer. Een meer "conservatieve" benadering heeft alleen betrekking op nieuwe motoren en vereist minder voorafgaande investeringen, maar zou er niet voor zorgen dat de binnenvaartsector zijn achterstand ten opzichte van de wegvervoersector qua emissies van vervuilende stoffen in de atmosfeer kan wegwerken.

De voor emissiegrenswaarden te hanteren benadering zou vanuit het oogpunt van de motortechnologie en brandstofkeuze strikt technologisch neutraal moeten zijn. Hierdoor wordt verondersteld dat de technologie met de beste kosten-batenkenmerken de overhand zou halen. Schepen op vloeibaar aardgas (lng) bijvoorbeeld zouden, op grond van de huidige stand van de techniek, een aanzienlijke bijdrage leveren aan het behalen van de emissiegrenswaarden voor de ambitieuzere benadering. De ingebruikneming van lng door de sector wordt momenteel echter bemoeilijkt door wettelijke, financiële, technische en infrastructurele belemmeringen. Dringende maatregelen zijn daarom vereist om deze belemmeringen weg te werken, zodat lng uiterlijk tegen 2016 in gebruik kan worden genomen. De tenuitvoerlegging van de Europese strategie voor alternatieve brandstoffen zoals uiteengezet in de mededeling van de Commissie over schone energie voor het vervoer²² zal hier een belangrijke rol in spelen, naast regelgevingsmaatregelen ten behoeve van het gebruik en het vervoer van lng. Dit pakket bevat voorts een voorstel tot wijziging van Verordening (EG) nr. 718/1999 van de Raad betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren²³ om diens financiële middelen onder andere voor milieumaatregelen in te zetten.

Bij het bepalen van nieuwe emissiegrenswaarden voor motoren voor de binnenvaart kan het wellicht nodig zijn een onderscheid te maken tussen kleine en grote schepen en tussen bestaande en nieuwe motoren vanwege de technologische en economische beperkingen waarmee bestaande motoren en kleine schepen te kampen hebben. De Commissie is zich er ook van bewust dat de sector voldoende tijd moet krijgen om zich aan te passen aan ambitieuzere emissiegrenswaarden.

Het uiteindelijke besluit over het voorstel voor wetgevingsmaatregelen, de strengheid en de datum van inwerkingtreding van dergelijke mogelijke maatregelen inzake emissiegrenswaarden zal worden genomen in het kader van de daaropvolgende effectbeoordeling van de relevante wetgevingsvoorstellen. Het bijbehorende werkdocument over emissiegrenswaarden voor de binnenvaart vormt een bijdrage aan dit proces.

²⁰ PB L 59 van 27.2.1998, blz. 1.

²¹ PB L 389 van 30.12.2006, blz. 1.

²² COM(2013) 17 final.

²³ Verordening (EG) nr. 718/1999 van de Raad.

Specifieke acties tot 2016

Regelgevingskader

2014: goedkeuring van voorstel voor emissiegrenswaarden voor nieuwe motoren (door de Commissie)

2015/16: verder onderzoek naar emissiegrenswaarden voor bestaande motoren (door de Commissie)

2014: wijziging van de voorschriften om vervoer van lng²⁴ mogelijk te maken (door de VN-ECE, de lidstaten en de Commissie)

De infrastructuur gereedmaken voor lng-gebruik

2014: uitvoering van de EU-strategie voor alternatieve brandstoffen, met inbegrip van de goedkeuring van technische normen voor het bunkeren van lng voor de binnenvaart en het gebruik van lng als brandstof (door de lidstaten en de sector, met name havens, vaarwegbeheerders, bunkerstationexploitanten, bunkeraars, scheepsexploitanten, classificatiebureaus, riviercommissies)

Financiële stimulansen

2014: zorgen voor financiële steun uit EU-programma's²⁵, nationale programma's en het reservefonds van de sector ter ondersteuning van investeringen voor het verminderen van emissies (onderdeel van het NAIADES II-pakket) (door de Commissie, de lidstaten en de sector)

• *Geschoolde arbeidskrachten en hoogwaardige banen*

Er bestaan nog steeds te veel belemmeringen voor toegang tot het beroep en voor de erkenning van kwalificaties van personeel van binnenvaartschepen. Procedures om ervaring en kwalificaties aan te tonen, zijn lastig en/of gemakkelijk te omzeilen. Het gefragmenteerde rechtskader voor vaardigheden en kwalificaties in de sector moet worden herzien. De Commissie evalueert momenteel Richtlijn 96/50/EG van de Raad betreffende de harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van nationale vaarbewijzen voor binnenvaartuigen welke bij het goederen- en personenvervoer in de Gemeenschap gebruikt worden, teneinde het regelgevingskader voor beroepskwalificaties van het personeel te moderniseren en te vereenvoudigen.

De poging om de vaarbewijzenrichtlijn in het kader van NAIADES I te herzien, was alleen gericht op de erkenning van vaarbewijzen en heeft geen ingrijpende economische en sociale gevolgen gehad. De huidige herziening is breder en behandelt tal van aspecten van beroepskwalificaties voor alle bemanningsleden. Verwacht wordt namelijk dat het creëren van een samenhangend kader voor het beheer van kwalificaties aan de hand van moderne instrumenten de kwaliteit zal bevorderen en de administratieve lasten en kosten zal verminderen. Het bredere kader betreffende de erkenning van beroepskwalificaties dat bij Richtlijn 2005/36/EG²⁶ is opgezet, dient voornamelijk voor het openstellen van de markt. Voor beroepen in de vervoerssector dient echter niet alleen de markttoegang maar ook het veiligheidsaspect in acht te worden genomen. Daarom is afzonderlijke sectorale wetgeving vergelijkbaar met Richtlijn 96/50/EG de meest passende manier om het probleem aan te

²⁴ Vastgesteld in de Europese overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren.

²⁵ Connecting Europe Facility (COM(2011)0665 definitief) en Horizon 2020 (COM(2011) 809 definitief).

²⁶ PB L 255 van 30.9.2005, blz. 22.

pakken. Sociale dialoog is een van de instrumenten die de arbeidsomstandigheden en de banenkwaliteit kan verbeteren. Na de ondertekening op 15 februari 2012 van een Europese overeenkomst betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd in de binnenvaartsector hebben de Europese sociale partners de Commissie verzocht om te streven naar de tenuitvoerlegging van de overeenkomst door een besluit van de Raad overeenkomstig artikel 155, lid 2, VWEU. De Commissie is de overeenkomst momenteel aan het evalueren.

Het nieuwe, uit hoofde van NAIADES II voorgelegde kader heeft tot doel belemmeringen voor toegang tot werk en mobiliteit aanzienlijk te beperken, kwalificaties en loopbanen in de sector te valoriseren en gelijke concurrentievoorwaarden te creëren. Hierbij wordt ook de introductie van elektronische instrumenten voor de registratie en controle van de vaartijd van schepen en bemanning overwogen en zou de toepassing van de nieuwe governancebenadering (uiteengezet in hoofdstuk 5 hieronder) worden uitgebreid naar banen en vaardigheden.

De Commissie is zich ervan bewust dat het lastig is om beroepsopleidingen te organiseren voor het personeel van binnenvaartschepen en moedigt de lidstaten daarom aan gebruik te maken van het Europees Sociaal Fonds voor de opleiding van personeel in de binnenvaartsector. Daarnaast spoort ze hen met name aan om beste praktijken en kwalificaties op het gebied van de binnenvaart en de logistiek uit te wisselen en de aanwending van innovatieve technologieën en ondernemersvaardigheden te stimuleren.

Specifieke acties tot 2016

2013/2014: beoordeling van het kader betreffende de harmonisatie en modernisering van beroepskwalificaties in de sector, met onder meer het overwegen van mogelijke initiatieven betreffende controleapparatuur voor vaartijd/ervaring van bemanning en schepen (door de Commissie)

2014: bevordering van ondernemersvaardigheden en vaardigheden qua gebruik van innovatieve technologieën in de sector (door de lidstaten en de sector, eventueel met financiële steun van de EU)

Richtsnoer voor 2017-2020

Vervollediging van het kader voor beroepskwalificaties middels de uitwerking van technische normen

• *Integratie van de binnenvaart in de multimodale logistieke keten*

De integratie van deze vervoerswijze in de multimodale logistieke keten houdt in dat infrastructuur, diensten en informatiestromen moeten worden geïntegreerd:

- de integratie van infrastructuur wordt nagestreefd volgens het hierboven beschreven eerste actiegebied betreffende infrastructuur;
- voor het integreren van diensten is in de eerste plaats een proactievere benadering van de sector vereist. Het identificeren en verspreiden van beste praktijken kan hierbij van nut zijn. Waar passend zouden overheden door middel van ruimtelijke ordening voldoende land langs rivieren moeten reserveren of ter beschikking stellen voor logistieke activiteiten in verband met de binnenvaart. Steden zouden in hun plannen voor duurzame mobiliteit en strategieën inzake stadslogistiek ten volle rekening moeten houden met vracht- en afvalvervoer over de binnenwateren.

Ten aanzien van de integratie van informatiestromen heeft de Commissie een evaluatie verricht van de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2005/44/EG betreffende geharmoniseerde

River Information Services (RIS). RIS worden momenteel hoofdzakelijk toegepast voor verkeersbeheer, infrastructuurbeheer of veiligheidsdoeleinden. De huidige vorm van gegevensuitwisseling zou kunnen worden uitgebreid en geïntegreerd met informatiestromen van andere vervoerswijzen, waarbij het concept van e-freight²⁷ in aanmerking wordt genomen. Zoals voorzien in de richtlijn zal de Commissie verslag uitbrengen aan het Europees Parlement en de Raad om een inventaris op te maken van de vorderingen op het gebied van de invoering van RIS, om richtsnoeren voor verdere ontwikkelingen te bepalen en te onderzoeken hoe de aanpassing van de technische normen aan de technische vooruitgang op dynamische wijze kan worden vergemakkelijkt. Het proces zal door de gezamenlijke RIS-stuurgroep worden gevolgd.

Specifieke acties tot 2016

2014: evaluatie en identificatie van toekomstige richtsnoeren voor RIS (door de Commissie)

2015: vaststellen, verspreiden en uitrollen van beste praktijken voor de integratie van binnenvaartdiensten in de multimodale logistieke ketens (door de sector, mogelijk met financiële steun van de EU)

Richtsnoer voor 2017-2020

Integratie van RIS, marktobservatiegegevens over de binnenvaartsector en de instrumenten voor TEN-T-corridors ter ondersteuning van geïntegreerde governance voor multimodaal vervoer

4. GEDIFFERENTIEERDE VERANTWOORDELIJKHEDEN VOOR UITVOERINGSGBIEDEN

Kwaliteit in de sector kan alleen worden behaald via gecoördineerde acties van de sector en de nationale, Europese en internationale overheden. Gedifferentieerde verantwoordelijkheden kunnen voor de volgende gebieden worden geïdentificeerd:

- ***Hoogwaardige infrastructuur die betrouwbaar is, voorzien is van voldoende verbindingen en zorgt voor een goede bevaarbaarheid:*** verantwoordelijkheid op het niveau van de EU en de lidstaten

De overheden investeren al fors in het onderhoud en de ontwikkeling van de binnenvaartsector. Op EU-niveau zijn de maatregelen op het TEN-T-kernnetwerk gericht en zullen deze met de tenuitvoerlegging van de multimodale TEN-T-corridor worden versterkt.

De Commissie roept de lidstaten op om steun te verlenen aan en te investeren in projecten met een hoge toegevoegde waarde voor de EU en om een goede bevaarbaarheid van hun binnenvaartnetwerken te blijven ontwikkelen en handhaven.

- ***Een hoogwaardig regelgevingskader dat gelijke concurrentievoorwaarden schept:*** verantwoordelijkheid op EU-, internationaal en nationaal niveau

Meer dan 75 % van de binnenvaart in de EU behelst grensoverschrijdend vervoer. Geharmoniseerde voorschriften in de gehele EU zijn vereist om ten volle te kunnen profiteren van de interne markt. Diverse internationale organen zijn echter al lang actief op het gebied van het opstellen van voorschriften. Hoewel altijd een hoge veiligheid van de vloot is gewaarborgd, hebben complexe structuren de aanpassing van de voorschriften aan de technologische vooruitgang bemoeilijkt, hetgeen innovatie in de weg staat. Ondanks de vorderingen die in het kader van NAIADES I zijn geboekt, zijn sommige gebieden nog steeds niet geharmoniseerd, waardoor het moeilijker wordt voorschriften na te leven en te

²⁷ Doelstelling 7 van het Witboek Vervoersbeleid van de EU.

handhaven. Hierdoor kunnen bepaalde exploitanten hun kostenbasis verlagen, waardoor ze de prijsconcurrentie aanzwengelen en de algehele winstcapaciteit van de sector verkleinen.

De Commissie is voornemens de internationale samenwerking te verbeteren, het regelgevingskader voor de binnenvaart te moderniseren en te vereenvoudigen en de handhaving te vergemakkelijken.

- ***Kwaliteit dankzij innovatie: een inclusieve benadering voor de vaststelling van onderzoeks- en innovatiebehoeften en het uitrollen van innovatie: verantwoordelijkheid op sectoraal niveau***

In het kader van het NAIADES I-programma hebben onderzoeksorganen en -instellingen onderzoeksbehoeften vastgesteld, maar onvoldoende onderzoeksactiviteiten hebben tot marktinnovatie geleid. NAIADES II roept de sector en de marktdeelnemers op om rechtstreeks en op proactieve wijze bij te dragen aan het prioriteren, plannen en op de markt introduceren van RDI.

- ***Kwaliteit behalen in de markt door middel van transparantie en eerlijke concurrentie: verantwoordelijkheid op sectoraal niveau***

Initiatieven van de particuliere sector kunnen de goede werking van de binnenvaartmarkt aanmerkelijk verbeteren: er zijn elektronische marktplaatsen opgericht die vraag en aanbod op elkaar afstemmen en zo de transparantie van de markt kunnen vergroten. Er kunnen synergieën tussen kleine marktdeelnemers worden nagestreefd, bijvoorbeeld door middel van gezamenlijke inkoop, gezamenlijke innovatiemaatregelen of verdere consolidatie. De samenwerking met andere vervoerswijzen kan worden verbeterd, teneinde de binnenvaart beter in de multimodale logistieke ketens te integreren. Voorts zouden alle actoren in de logistieke ketens veel meer informatie kunnen delen en uitwisselen, waardoor een transparantere en beter geïntegreerde markt zou ontstaan.

5. HOOGWAARDIGE GOVERNANCE

In het kader van NAIADES II zal een nieuwe benadering van governance worden ingevoerd om overlappende rechtskaders en verantwoordelijkheden in de binnenvaartsector aan te pakken. Deze benadering brengt institutionele en wetgevingsmaatregelen mee en zal rekening houden met de inwerkingtreding van het Verdrag van Lissabon dat voorziet in nieuwe regels voor gedelegeerde en uitvoeringsbevoegdheden en voor de coördinatie van het standpunt van de Unie inzake de vaststelling van handelingen met rechtsgevolgen in internationale organen.

De benadering wordt gesteund door een administratieve regeling tussen de diensten van de Commissie en het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) die op 22 maart 2013 werd ondertekend en die voorziet in een doelgerichtere samenwerking vergeleken met de algemene administratieve regeling die sinds 2003 bestond. Volgens de nieuwe benadering zullen eenvormige normen gaandeweg in de plaats komen van de verschillende reeksen normen die worden gehanteerd uit hoofde van diverse wettelijke stelsels die volgens hun eigen voorschriften en procedures te werk gaan. Het proces zal beginnen bij de technische voorschriften voor binnenschepen en zal, in de tweede fase, worden uitgebreid naar andere gebieden, zoals beroepskwalificaties.

Ten eerste moeten de bestaande kaders worden aangepast om dezelfde uniforme normen tot wet te verheffen. Dit is het voorwerp van het wetgevingsvoorstel voor een richtlijn tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG.

Ten tweede voorziet de administratieve regeling tussen de diensten van de Commissie en het secretariaat van de CCR in de opstelling van technische normen op het gebied van de binnenvaart onder auspiciën van de CCR. Een specifiek comité bestaande uit de EU-lidstaten en de CCR zal de Commissie erbij betrekken en zal openstaan voor de Economische Commissie van de Verenigde Naties voor Europa (VN-ECE), de riviercommissies en voor belangrijke belanghebbenden, waaronder de Europese sociale partners. Het is de bedoeling dat dit comité het Europees technisch comité bij uitstek wordt voor de ontwikkeling van normen op bepaalde gebieden van de binnenvaart. Als zodanig dient het ter vervanging van diverse bestaande groepen die momenteel met deze gebieden bezig zijn en zal het aldus dubbel werk en incoherentie vermijden.

Tot slot zou er tussen de wettelijke regelingen van de EU en de Rijn volledige uniformiteit van de normen tot stand kunnen komen als de CCR, in overeenstemming met de administratieve regeling van 22 mei 2013, het Reglement onderzoek schepen op de Rijn aanpast opdat dit Reglement ook naar de normen van dit comité verwijst. De andere riviercommissies en de VN-ECE worden uitgenodigd om zich bij deze benadering aan te sluiten, teneinde te komen tot een volledig coherente reeks normen op bepaalde gebieden van de binnenvaart.

Specifieke acties tot 2016

2013: nieuw wetgevingsvoorstel voor een richtlijn ter vervanging van Richtlijn 2006/87/EG en voor vaststelling van uniforme normen (onderdeel van het NAIADES II-pakket)

6. FINANCIERING

Voor de tenuitvoerlegging van NAIADES II is financiering voor beleidsondersteunende acties (coördinatie, governance en voorbereidende acties), onderzoek en innovatie, infrastructuur en de vergroening van de vloot vereist.

Op EU-niveau wordt financiering verstrekt door de Connecting Europe Facility (CEF) ten behoeve van infrastructuurinvesteringen, door Horizon 2020 voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie, en door de CEF- en Horizon 2020-programma's voor beleidsondersteunende acties in het kader van NAIADES II en voor toepassing van innovaties, waaronder de vergroening van de vloot. De lidstaten dienen de binnenvaart in hun strategieën en projecten voor geïntegreerde territoriale investeringen op te nemen en steun uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds en de Cohesiefondsen te plannen. Waar passend zal het gebruik van innovatieve financiële instrumenten worden aangemoedigd, met name voor de overgang naar het gebruik van lng.

Een werkdocument over de financiering van NAIADES zal worden opgesteld, nadat de CEF- en Horizon 2020-programma's zijn goedgekeurd en verdere vorderingen zijn gemaakt met de programmering van deze instrumenten.

7. CONCLUSIE

NAIADES II versterkt de ambitie voor de binnenvaartsector door de nadruk te leggen op gebieden met de grootste toegevoegde waarde voor een sterkere bijdrage van de binnenvaart aan het vervoersbeleid van de EU. Dankzij duidelijk onderscheiden verantwoordelijkheden op EU- en internationaal niveau, nationaal, regionaal en sectoraal niveau kan de algemene governance worden verbeterd. In 2017 zal de Commissie verslag uitbrengen van de geboekte vorderingen en specifieke acties voor de verdere tenuitvoerlegging van NAIADES II tot 2020 uiteenzetten. De voorbereidingen voor NAIADES II zijn al in volle gang en de

EU-financieringsinstrumenten ter ondersteuning van NAIADES II worden momenteel ingevoerd. De werkzaamheden met het oog op een hoogwaardige binnenvaart in Europa zijn van start gegaan.