



Brussel, 24.6.2021
COM(2021) 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**

NAIADES III:

Naar een toekomstbestendige Europese binnenvaart

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

NAIADES III:

Naar een toekomstbestendige Europese binnenvaart

1. INLEIDING

De fundamentele transformatie van ons vervoer naar emissievrije mobiliteit vraagt een geïntegreerde multimodale aanpak waarbij het gebruik van duurzamere en minder overbelaste vervoerswijzen expliciet wordt gestimuleerd.

Samen met het spoor wordt de binnenvaart al lang erkend als een van de koolstofefficiëntste vervoerswijzen (per ton vervoerde goederen)¹ en beschouwd als een centrale factor in de inspanningen van de Unie om het vervoer koolstofvrij te maken.

In de Europese Green Deal² worden doortastende maatregelen gevraagd om een aanzienlijk deel van het goederenvervoer over de weg (momenteel goed voor 75 % van het goederenvervoer over land) over te hevelen naar de binnenvaart en het spoor, met name door de capaciteit van de binnenvaart vanaf 2021 te verhogen. Ook in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit³ van 9 december 2020, waarin de basis wordt gelegd voor de manier waarop de groene en digitale transformatie in het Europees vervoer kan worden gerealiseerd en het vervoer beter bestand kan worden tegen toekomstige crises, wordt benadrukt dat duurzamere vervoerswijzen meer moeten worden gebruikt en dat de binnenvaart en de korte vaart tegen 2030 met 25 % en tegen 2050 met 50 % moeten groeien. Emissievrije mobiliteit is ook de belangrijkste doelstelling van het actieplan om de verontreiniging tot nul terug te brengen⁴, dat op 12 mei 2021 is vastgesteld.

Ondanks de voorsprong op het gebied van milieuprestaties en de moderniseringsinspanningen van de sector, heeft de binnenvaart in de EU de voorbije jaren niet de gewenste groei gekend en is het marktaandeel stabiel gebleven op ongeveer 6 %⁵.

Er moeten krachtiger maatregelen komen om de sector in staat te stellen grotere vrachtvolumes aan te trekken en om de kansen te benutten die gepaard gaan met de overgang naar een emissievrije en digitale economie.

Als de juiste omstandigheden worden gecreëerd, heeft de sector een groot potentieel. Dat blijkt uit het grote aandeel van de binnenvaart in het goederenvervoer in Nederland (42,7 %), Roemenië (28,1 %) en Bulgarije (31,8 %)⁶, en uit het toenemende gebruik van de binnenvaart voor stedelijke logistiek in enkele van de meest overbelaste steden in de EU⁷.

¹ STREAM-studie van CE Delft.

² Europese Green Deal (COM(2019) 640 final).

³ Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst (COM(2020) 789 final).

⁴ Mededeling van de Commissie: Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul (COM(2021) 400 final).

⁵ Verslag van de Waarnemingspost voor de markt: https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2021/04/Market-report-2014-2019_Web_BD.pdf

⁶ Modal split goederenvervoer – Binnenvaart 2019, Eurostat – [Data Explorer \(europa.eu\)](https://data.europa.eu/data-explorer)

⁷ Bijvoorbeeld voor de stadslogistiek in Parijs: <http://www.inlandnavigation.eu/news/transport/sustainable-urban-mobility-and-circular-economy/> en <http://www.inlandnavigation.eu/news/innovation/floating-city-warehouse/>

Het is uiterst belangrijk om die evolutie te bestendigen en het onbenutte potentieel verder aan te boren, zowel op de TEN-T-corridors als in binnensteden waar de binnenvaart de laatste kilometer van de stadslogistiek kan vergroenen.

Multimodale logistiek moet een onderdeel zijn van die transformatie, zowel in steden als daarbuiten. In bepaalde delen van Europa heerst een uitgesproken schaarste aan overslaginfrastructuur, in het bijzonder multimodale binnenvaartterminals, die de hoogste prioriteit moet krijgen. Bovendien moet de binnenvaart, zowel op zichzelf als binnen grensoverschrijdende multimodale logistieke ketens, efficiënter worden door een optimale bevaarbaarheid, een intensiever gebruik van slimme verkeersbeheersystemen en multimodale gegevensuitwisseling. Daarvoor moet niet alleen fors worden geïnvesteerd in de binnenvaart, in multimodale infrastructuur en in de modernisering en digitalisering van de vloot, maar moeten het beleid en het wettelijk kader van de EU voor de ontwikkeling van de binnenvaart worden aangepast, met name door de aanhoudende marktversnippering tegen te gaan en het huidige kader voor intermodaal vervoer te verbeteren⁸.

De sector staat ook voor nieuwe uitdagingen zoals de klimaatverandering en extreme weersomstandigheden, die ernstige gevolgen hebben voor de werking en de betrouwbaarheid van de dienstverlening en waarop het EU-beleid gepast moet reageren. Bovendien is de sector, die voornamelijk kleine en middelgrote ondernemingen telt⁹, bijzonder hard getroffen door perioden van economische vertraging in Europa. De activiteit daalde al een keer in de periode 2009-2010¹⁰ en in 2020 leed de sector als gevolg van de COVID-19-crisis een omzetverlies van ongeveer 2,7 miljard euro doordat het passagiersvervoer en het goederenvervoer met respectievelijk 70 % en 8 % terugliepen. Door die economische schokken en de hevige prijsconcurrentie met andere vervoerswijzen ondervindt de sector moeilijkheden om te investeren in nieuwe of innovatieve technologie en om werknemers aan te trekken.

Bijgevolg is de binnenvloot relatief oud: de meeste schepen zijn gebouwd vóór 2000 en slecht uitgerust voor de overgang naar emissievrije mobiliteit¹¹. In de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit wordt nochtans beklemtoond dat alle vervoerswijzen, dus ook de binnenvaart, veel minder afhankelijk moeten worden van fossiele brandstoffen en dat ze externe kosten beter moeten internaliseren, bijvoorbeeld door toepassing van de beginselen “de vervuiler betaalt” en “de gebruiker betaalt”, zodat de doelstellingen inzake klimaatneutraliteit en nulverontreiniging tegen 2050 worden gehaald. De vernieuwing van de binnenvloot en een betere toegang tot hernieuwbare en alternatieve koolstofarme brandstoffen vergen aanzienlijke investeringen, die alleen zullen worden gedaan als passende ondersteunende EU-kaders voorhanden zijn.

Ten slotte moet een sterke binnenvaart ook hoogwaardige banen, carrièremogelijkheden en strenge sociale, veiligheids- en beveiligingsnormen bieden om goed opgeleide mensen te kunnen aantrekken.

2. ACTIEPLAN 2021-2027 VOOR DE BINNENVAART

Om de problemen in de binnenvaart op te lossen en de doelstellingen van de Europese Green Deal en de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit te realiseren, stelt de Commissie een **actieplan 2021-2027 voor de binnenvaart** voor, dat aansluit bij het nieuw meerjarig financieel kader en twee kerndoelstellingen bevat: **meer goederenvervoer overhevelen naar de binnenvaart** en **de sector definitief op weg zetten naar nulemissie**, op basis van een

⁸ Vastgelegd in de EU-richtlijn gecombineerd vervoer (Richtlijn 92/106/EEG van de Raad).

⁹ Ruwweg 80 % van de vloot wordt geëxploiteerd door schipper-eigenaars.

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013DC0623&from=NL>

¹¹ Waarnemingspost voor de markt: <https://inland-navigation-market.org/>

paradigmaverschuiving naar verdere digitalisering en begeleidende maatregelen om de huidige en toekomstige werknemers te ondersteunen. Om die kerndoelstellingen te halen, zijn een geïntegreerde aanpak en een pakket maatregelen nodig waarin het beleid op het vlak van vervoer, milieu, digitalisering, energie en begroting wordt geïntegreerd en ondersteund met financiële stimulansen¹², zoals hieronder aangegeven en verder uitgewerkt in het actieplan in de bijlage. Er zijn acht vlaggenschipinitiatieven.

2.1. Modal shift van goederenvervoer naar de binnenvaart

Het binnenvaartnet van de EU is ongeveer 41 000 km lang en strekt zich uit over 25 lidstaten¹³. Elk jaar worden ongeveer 150 miljard tonkilometers goederen vervoerd door ongeveer 15 000 vrachtschepen. Er zijn ongeveer 3 000 passagiersvaartuigen en 430 cruiseschepen (met meer dan 12 passagiers) in gebruik¹⁴.

Het aandeel van de binnenvaart kan aanzienlijk worden verhoogd, wat een positief effect zou hebben op de uitstoot van broeikasgassen. Maar het volume van de binnenvaart kan alleen sterk worden vergroot als de sector: i) over de grenzen heen en in de loop van de tijd voldoende efficiënte, betrouwbare en veilige vaaromstandigheden kan bieden, ii) zowel fysiek als digitaal op adequate wijze verbonden is met andere vervoerswijzen, iii) op gelijke voet kan concurreren met andere vervoerswijzen en iv) een goed werkende interne markt heeft.

2.1.1. Geoptimaliseerde scheepvaart door toekomstbestendige infrastructuur

Door een gebrek aan samenhangende infrastructuur en kwaliteitsborging voor vaarwegen worden de binnenwateren van de EU momenteel niet optimaal benut. In de eerste plaats is de riviervaart afhankelijk van neerslag en geschikte waterstanden. Droogte en overstromingen kunnen het vervoer ernstig verstoren doordat trajecten tijdelijk geblokkeerd zijn, de lading wordt beperkt en er extra schepen of zelfs andere vervoersmiddelen nodig zijn om die beperkingen op te vangen. Daardoor is het voor de binnenvaart moeilijk om meer vracht vanuit het wegvervoer aan te trekken. Door de klimaatverandering zal het weer de binnenvaart en de bijbehorende infrastructuur nog vaker verstoren¹⁵.

Vlaggenschipinitiatief 1: Waterwegbeheerders helpen om uiterlijk 31 december 2030 een hoog niveau van dienstverlening (goede bevaarbaarheid) op de EU-binnenvaartcorridors te waarborgen

De Commissie zal de lidstaten vragen om zich meer in te zetten voor het herstel en het onderhoud van de vaarwegen zodat de bevaarbaarheid wordt gehandhaafd en verbeterd. Zij zal meer steun verlenen aan projecten¹⁶ voor de voltooiing en verbetering van het TEN-T-netwerk voor de binnenvaart en voor de aanpak van knelpunten, met bijzondere aandacht voor binnenwateren waar een sterke coördinatie tussen de lidstaten en een adequaat bestuur vereist zijn. Het Europees Parlement¹⁷ heeft de Commissie verzocht strenger op de uitvoering van het TEN-T toe te zien door de desbetreffende instrumenten en de rol van de Europese coördinatoren bij het beheer van de corridors te versterken, met name voor grensoverschrijdende binnenvaartprojecten. De Commissie overweegt daarom in het kader van de herziening van de TEN-T-verordening een specifiek samenwerkingskader voor de binnenvaart voor te stellen, waardoor de lidstaten grensoverschrijdende acties en projecten beter kunnen coördineren.

¹² Ontwikkelingen en aanbestedingen op het vlak van IT moeten vooraf worden goedgekeurd door de raad voor informatietechnologie en cyberbeveiliging van de Europese Commissie.

¹³ Van dertien lidstaten is het netwerk onderling verbonden.

¹⁴ In de EU en Zwitserland.

¹⁵ Conclusie van de CCR-workshop over lage waterstanden op de Rijn.

¹⁶ In het kader van CEF2 en Horizon Europa.

¹⁷ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TRAN-PR-646914_NL.html

Bovendien zal de Commissie in het kader van **de herziening van de TEN-T-verordening¹⁸ in 2021 nagaan of er behoefte is aan een geharmoniseerde definitie van goede bevaarbaarheid¹⁹** en of bepaalde specifieke voorschriften moeten worden uitgebreid naar het hele kernnetwerk om de netwerkvoordelen ten volle te kunnen benutten. Om rekening te kunnen houden met de heterogene hydromorfologie en de bijbehorende systemen van verschillende binnenwatertrajecten en de specifieke kenmerken van die trajecten²⁰, met name de vrije stroomgebieden, kunnen voorschriften worden goedgekeurd voor bepaalde stroomgebieden of corridors. Er zal met name worden beoordeeld of de kwaliteit en de voorspelbaarheid van de vaaromstandigheden kunnen worden verbeterd door een doelgerichte aanpak, waarbij enige flexibiliteit wordt geboden met betrekking tot de voorschriften voor specifieke en beperkte vaarwegtrajecten²¹, zoals de diepte van de vaargeul en de doorvaarthoogte van bruggen, met volledige inachtneming van het milieubeleid en de milieuwetgeving²².

Om waterwegbeheerders te helpen bij het waarborgen van een goede bevaarbaarheid, moeten slimme infrastructuur-, exploitatie- en onderhoudssystemen worden ingevoerd waarmee knelpunten vroegtijdig kunnen worden opgespoord (of voorspeld) en er zo min mogelijk fysieke ingrepen nodig zijn om het vereiste dienstverleningsniveau te herstellen, zodat de kosten en milieueffecten worden beperkt. Een verbeterde digitale informatiebasis (“cartografie”) over de feitelijke toestand van kritieke punten op waterwegen is daarvoor essentieel. **Via de Connecting Europe Facility (CEF) zal de Commissie maatregelen steunen die bijdragen tot een goede bevaarbaarheid, zoals de uitrol van multidisciplinaire digitale informatie- en exploitatiesystemen voor water- en waterwegbeheer.**

Omdat lage waterstanden frequenter voorkomen, moet sneller werk worden gemaakt van innovatieve, aan het klimaat aangepaste schepen²³ die kunnen varen bij een lage waterstand en daarbij de gevolgen voor aquatische ecosystemen tot een minimum beperken. **Horizon Europa²⁴ zal steun verlenen voor de aanpassing van de vloot aan de toekomstige milieu-, klimaat- en veiligheidsvoorschriften en voor de ontwikkeling en het testen van nieuwe methoden voor het onderhoud en de modernisering van vervoersinfrastructuur, zodat de veiligheid, de klimaatbestendigheid en de milieueffecten (met inbegrip van lucht- en waterverontreiniging en biodiversiteit) verbeteren en rekening wordt gehouden met de evoluties in het vervoer.**

2.1.2. Naadloze integratie in multimodale logistieke en mobiliteitssystemen

Om de binnenvaart betrouwbaarder te maken, moet niet alleen op de binnenwateren zelf actie worden ondernomen. Tegen 2030 kan en moet het Europese binnenvaartnet zoveel mogelijk aangesloten zijn op andere vervoerswijzen, zowel fysiek als digitaal. De interoperabiliteit tussen binnenhavens en hinterlandverbindingen blijft echter problematisch, en er zijn onvoldoende multimodale platforms en overslagknooppunten²⁵.

¹⁸ Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk.

¹⁹ Goede bevaarbaarheid is een concept voor de verbetering van de Europese waterwegen, zodat zij een onderdeel vormen van een duurzaam vervoerssysteem dat tegemoetkomt aan de behoeften van de interne markt van de EU. Goede bevaarbaarheid betekent dat de toestand van het binnenvaartnet een efficiënte, betrouwbare en veilige scheepvaart voor gebruikers mogelijk maakt; het gaat om minimumvoorschriften voor waterwegen én aanvullende voorschriften die op het niveau van stroomgebieden of corridors kunnen worden vastgesteld, met inachtneming van de toepasselijke milieuvoorschriften en rekening houdend met de bredere sociaal-economische duurzaamheid van het waterwegbeheer.

²⁰ Met inbegrip van de specifieke kenmerken van de bijbehorende ecosystemen.

²¹ De minimumvoorschriften voor diepgang (2,50 m) en hoogte onder bruggen (5,25 m).

²² Kaderrichtlijn water en habitatrichtlijn.

²³ Met inbegrip van emissievrije vaartuigen.

²⁴ HORIZON-CL5-2021-D6-01-09: Klimaatbestendige en ecologisch duurzame vervoersinfrastructuur, met aandacht voor de binnenwateren.

²⁵ Werkplannen TEN-T-corridors: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_en

De Commissie zal meer steun verlenen aan projecten²⁶ ter verbetering van de kwaliteit van de binnenhaveninfrastructuur en de multimodale verbindingen met het spoor, de weg en de zee²⁷ via specifieke terminals. Bijzondere aandacht zal worden besteed aan projecten in stedelijke knooppunten, waar de binnenvaart de laatste kilometer van de stadslogistiek kan helpen vergroenen. Horizon Europa²⁸ zal ook bijdragen tot de ontwikkeling van nieuwe oplossingen voor slimme en geconnecteerde mobiliteit en een betere integratie van de binnenwateren in de bredere vervoersinfrastructuur en energiesystemen.

Geschikte vaarwegomstandigheden en naadloze multimodale integratie zullen essentieel zijn voor de planning van waterwegbeheerders in geval van verstoringen en om de binnenvaart beter bestand te maken tegen crisissituaties, zoals de COVID-19-pandemie. **De Commissie zal een vervoersnoodplan opstellen om de bedrijfscontinuïteit te waarborgen** bij grote verstoringen, door te zorgen voor een gecoördineerde beleidsrespons op basis van de ervaring met de richtsnoeren en wetten die tijdens de COVID-19-pandemie zijn opgesteld. Bij het opstellen van dat plan moet de Commissie rekening houden met de relatieve veerkracht van de binnenvaartsector op het vlak van goederenvervoer.

Vlaggenschipinitiatief 2: Actualisering van het EU-rechtskader voor intermodaal vervoer om de binnenvaart te stimuleren

De **richtlijn gecombineerd vervoer** is momenteel het enige rechtsinstrument van de EU dat intermodaal vervoer rechtstreeks ondersteunt. **De Commissie zal de geplande herziening benutten om de binnenvaart als een essentieel onderdeel te integreren in het intermodaal vervoer. Het bestaande regelgevingskader moet worden omgevormd tot een doeltreffend instrument ter ondersteuning van een multimodaal goederenvervoer waarin zowel het spoor, de binnenvaart als de korte vaart een rol spelen**²⁹.

2.1.3. Gebruik van duurzamere vervoerswijzen stimuleren

Het gebrek aan een gelijk speelveld voor alle vervoerswijzen op het vlak van milieuprestaties blijft een aanzienlijke hinderpaal voor de binnenvaart.

Om te waarborgen dat de beginselen “de vervuiler betaalt” en “de gebruiker betaalt” in alle vervoerswijzen worden toegepast, zal de Commissie dan ook een uitgebreide reeks maatregelen voorstellen, waaronder emissiehandel, infrastructuurheffingen en energiebelastingen. Dat moet de overgang naar duurzamere vormen van vervoer, zoals de binnenvaart, ondersteunen.

Nog een belangrijke hindernis is het gebrek aan gemakkelijk toegankelijke en betrouwbare informatie voor consumenten en bedrijven om een duurzame keuze te kunnen maken. Zij hebben nochtans meer en meer belangstelling voor groener vervoer³⁰. Zoals uiteengezet in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit **zal de Commissie daarom een EU-kader vaststellen voor de geharmoniseerde meting en rapportage van de uitstoot van logistiek en vervoer. Die informatie kan vervolgens worden gebruikt om bedrijven en eindgebruikers een indicatie te geven van de koolstofvoetafdruk van hun keuze en om de vraag naar duurzamer vervoer, waar mogelijk ook de binnenvaart, te vergroten.**

²⁶ In het kader van CEF2 en Horizon Europa.

²⁷ Komt aan bod in HORIZON-CL5-2021-D6-01-07: Efficiëntere en effectievere multimodale knooppunten voor goederenvervoer om de flexibiliteit en de zichtbaarheid van het aanbod te vergroten en de gemiddelde kost van het goederenvervoer te verlagen. Alle soorten knooppunten, waaronder binnenhavens, komen in aanmerking.

²⁸ HORIZON-CL5-2021-D6-01-09: Klimaatbestendige en ecologisch duurzame vervoersinfrastructuur, met aandacht voor de binnenwateren.

²⁹ Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten (PB L 368 van 17.12.1992, blz. 38).

³⁰ LEARN-project: <http://www.learnproject.net/> en bv. D2.4 Richtsnoeren voor de validering en rapportage van emissies, met inbegrip van de na tests bijgewerkte ecolabel-blauwdruk. Naast dat project ondersteunt de coördinator nu ook de vaststelling van een norm in verband met het GLEC-kader: <https://www.smartfreightcentre.org/en/how-to-implement-items/what-is-glec-framework/58/>

2.1.4. Een goed werkende interne binnenvaartmarkt

Als de binnenvaartmarkt van de EU efficiënter gaat werken en het aanbod van duurzame binnenvaartdiensten wordt gestimuleerd, kan de sector aantrekkelijker worden ten opzichte van andere vervoerswijzen.

De EU-wetgeving inzake de toegang tot en de organisatie van de binnenvaartmarkt dateert grotendeels van de jaren 1960 tot en met 1990. In die wetgeving wordt geen rekening gehouden met de geografische uitbreiding van de Europese Unie en wordt evenmin ingegaan op de recentere uitdagingen in de binnenvaart en het vervoer in het algemeen. **De Europese Commissie heeft de wetgeving inzake de toegang tot de binnenvaartmarkt herzien³¹ om te verzekeren dat die wetgeving geschikt is voor het beoogde doel en dat de interne markt soepel en eerlijk functioneert.**

Hoewel bij Richtlijn (EU) 2016/1629³² geharmoniseerde voorschriften voor binnenschepen zijn ingevoerd, kan de uiteenlopende toepassing van de voorschriften voor scheepsinspecties en de afgifte van certificaten door nationale autoriteiten gevolgen hebben voor de interne markt wat betreft veiligheid en een gelijk speelveld voor eigenaars van schepen.

De Commissie zal dan ook Richtlijn (EU) 2016/1629 herzien om de harmonisatie verder te verbeteren, een gelijk speelveld te handhaven en een hoog veiligheidsniveau in de binnenvaart te waarborgen, met name door de invoering van innovatieve en emissiearme schepen.

2.2. Overgang naar een emissievrije binnenvaart

Ondanks de goede milieuprestaties ten opzichte van andere vervoerswijzen is het van cruciaal belang dat de binnenvaart, als hij concurrerend en duurzaam wil blijven, snel werk maakt van de nultuitstoot van broeikasgassen tegen 2050. Dat geldt voor zowel de vloot als de infrastructuur, met inbegrip van havens en hun activiteiten.

2.2.1. Naar een emissievrije vloot

Gezien de ouderdom van de vloot zijn aanzienlijke investeringen nodig om te waarborgen dat de schepen voldoen aan de milieu-, klimaat- en veiligheidsvoorschriften in het licht van de aangescherpte doelstellingen van de Europese Green Deal. Door het grote aantal schipper-eigenaars, de grote verscheidenheid aan scheepvaartoplossingen en hydromorfologische omstandigheden op de binnenwateren in de EU, het gebrek aan koolstofarme alternatieve brandstoffen die klaar zijn voor de markt en de moeilijke economische situatie ondervindt de sector echter talrijke problemen om te investeren en zich voor te bereiden op de invoering van innovatieve sectorbrede oplossingen.

Het onlangs opgerichte **partnerschap voor emissievrije scheepvaart³³ zal onderzoek naar emissievrije scheepstechnologie, innovatieve aandrijfsystemen en duurzame brandstoffen bevorderen, in nauwe samenwerking met de alliantie voor batterijen, de Europese alliantie voor schone waterstof en de alliantie voor de waardeketen van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen.**

De vergroening van de binnenvloot moet echter ook bevorderd worden door regelgevende en financiële stimulansen, zodat de inzet van betaalbare emissievrije vaartuigen en de daarbij

³¹ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/11874-Fitness-check-on-market-access-in-Inland-waterway-transport>

³² Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG (PB L 252 van 16.9.2016, blz. 118).

³³ Budget: 530 miljoen euro.

horende koolstofarme brandstoffen en infrastructuur wordt gewaarborgd en versneld. Innovatieve oplossingen moeten een verlaagde uitstoot van lucht- en waterverontreinigende stoffen bevorderen, zodat de doelstellingen worden gehaald van het actieplan om de verontreiniging tot nul terug te brengen³⁴.

De Commissie zal niet alleen zorgen voor de volledige uitvoering van Verordening (EU) 2016/1628 inzake verontreinigende emissies van niet voor de weg bestemde mobiele machines³⁵, maar ook **nagaan of er behoefte is aan verdere wetgevingsmaatregelen om het gebruik van emissievrije vaartuigen te bevorderen. Als eerste stap moet een EU-energie-indexmethode³⁶ worden goedgekeurd voor het monitoren en rapporteren van de koolstofintensiteit van binnenschepen³⁷**. Aan de hand van die index zullen doelstellingen voor de vermindering van de koolstofintensiteit worden vastgesteld en zal een technologieroutekaart³⁸ voor de uitrol van een emissievrije scheepvaart tegen 2050 worden uitgetekend.

Vlaggenschipinitiatief 3: Snellere certificeringsprocedures voor innovatieve en emissiearme vaartuigen

De Commissie zal bij de herziening van Richtlijn (EU) 2016/1629 ook **nagaan hoe het veilig testen en certificeren van innovatieve en emissiearme vaartuigen het best kan worden bevorderd en versneld**. In het kader van verschillende programma's, zoals Horizon Europa, CEF, LIFE of regionale fondsen, zouden proefprojecten kunnen worden opgezet voor het testen van innovatieve en emissiearme vaartuigen met het oog op de ontwikkeling van ondersteunende regelgevingskaders.

Financiële kansen, met name voor kleinere exploitanten, moeten worden gefaciliteerd door regionale en nationale overheden, door de riviercommissies en door de EU via financieringsinstrumenten zoals InvestEU of de CEF³⁹. Voorts kan worden gestreefd naar synergieën tussen kleine exploitanten, bijvoorbeeld door gezamenlijke aankopen, gezamenlijke innovatieacties of verdere consolidatie. De voortrekkersrol van het binnenvaartplatform⁴⁰ wordt in dat verband cruciaal.

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) coördineert momenteel studies over alternatieve brandstoftechnologie voor binnenschepen en de geschiktste financiële instrumenten om die technologie te ondersteunen. Rekening houdend met die studies zal de Commissie nagaan onder welke voorwaarden de financiële instrumenten van de EU technologische trajecten kunnen ondersteunen die verenigbaar zijn met de doelstellingen van de Europese Green Deal.

De Commissie zal het gebruik van hernieuwbare koolstofarme brandstoffen verder aanmoedigen door fiscale stimulansen op te nemen in de herziene energiebelastingrichtlijn. Die richtlijn zal de overgang naar minder vervuilende brandstoffen in de binnenvaart stimuleren door een geharmoniseerd EU-minimumtarief in te voeren voor brandstoffen die in

³⁴ Mededeling van de Commissie: Verontreiniging van lucht, water en bodem naar nul (COM(2021) 400 final).

³⁵ Verordening (EU) 2016/1628 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 inzake voorschriften met betrekking tot emissiegrenswaarden voor verontreinigende gassen en deeltjes en typegoedkeuring voor in niet voor de weg bestemde mobiele machines gemonteerde interne verbrandingsmotoren (PB L 252 van 16.9.2016, blz. 53).

³⁶ In samenwerking met het Horizon Europa-partnerschap voor emissievrije scheepvaart en het H2020 Platina III-project.

³⁷ Vergelijkbaar met de maritieme energie-efficiëntie-index.

³⁸ H2020 CSA Platina III zal een technologische routekaart opstellen op basis van de CCR-routekaart voor technologie, die momenteel wordt voorbereid. In Platina III zal ook een CO₂-methodologie voor de sector worden voorgesteld.

³⁹ Emissievrije vaartuigen komen in aanmerking voor het CEF2-werkprogramma voor de periode 2021-2024.

⁴⁰ Het binnenvaartplatform is opgericht door de Europese Binnenvaartunie (EBU) en de Europese Schippersorganisatie (ESO) met reservefondsen (Verordening (EG) nr. 718/1999 van de Raad van 29 maart 1999 betreffende een beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren). Een van de doelstellingen van het binnenvaartplatform is de vergroening van de sector. Het platform staat onder toezicht van Oostenrijk, België, Duitsland, Frankrijk en Nederland.

de binnenvaart worden gebruikt, afhankelijk van de milieuprestaties. Die belasting zal ook de energie-efficiëntie stimuleren.

De Europese Commissie heeft onlangs modellen voor staatssteun gepubliceerd om de lidstaten te helpen bij het opstellen van nationale plannen in het kader van de faciliteit voor herstel en veerkracht⁴¹, met richtsnoeren voor overheidssteun voor de binnenvaart⁴². Daarnaast wil zij, in het kader van de herziening van de communautaire richtsnoeren inzake staatssteun voor spoorwegondernemingen^{43,44}, de bestaande verenigbaarheidsregels voor steun voor de coördinatie van het vervoer stroomlijnen. Op basis van de bestaande beschikkingspraktijk voor steunmaatregelen ter ondersteuning van een modal shift van het wegvervoer naar duurzamere vervoerswijzen zal in de effectbeoordeling worden onderzocht of **het toepassingsgebied van de spoorwegrichtsnoeren kan worden uitgebreid tot alle exploitanten van vervoer over land die kunnen bijdragen tot die modal shift, met inbegrip van binnenvaartexploitanten, alsook de mogelijkheid om staatssteun die een beperkt risico op concurrentievervalsing inhoudt, vrij te stellen van de verplichting tot voorafgaande aanmelding**. Ten slotte zal bij de herziening van de richtsnoeren inzake staatssteun voor milieubescherming en energie worden overwogen het toepassingsgebied onder bepaalde voorwaarden uit te breiden tot steun voor de binnenvaart, met inbegrip van de aankoop en leasing van schone vaartuigen, de modernisering van vaartuigen en de nodige oplaad- en tankinfrastructuur om die vaartuigen te exploiteren⁴⁵.

2.2.2. Groenere binnenvaartinfrastructuur en binnenhavens

De binnenvaart kan aquatische ecosystemen onder druk zetten, vooral door veranderingen in de hydromorfologie van rivieren, de fragmentatie van ecosystemen, de vervalsing van ecologische stromen of de verontreiniging van water en sediment (bv. door illegale lozingen van afgewerkte olie, gevaarlijke stoffen, afvalwater en afval van schepen en ballastwater). Hoewel efficiënte havens van levensbelang zijn voor de binnenvaart en de sociaal-economische ontwikkeling van het achterland, kunnen de scheepvaart, de vrachtafhandeling en de verbindingen met het achterland negatieve gevolgen hebben (bv. vervuiling en geluidshinder) voor het milieu en buurtbewoners.

Voor de toekomstige ontwikkeling van de binnenvaartinfrastructuur is een geïntegreerde aanpak essentieel, waarbij niet alleen rekening wordt gehouden met de behoeften op het vlak van vervoer maar ook met ecologische en maatschappelijke overwegingen en met de vele functies van waterwegen en havens in termen van regionale economische ontwikkeling, watervoorziening, energieopwekking en biodiversiteit.

Vlaggenschipinitiatief 4: Garanderen dat bij investeringen in de binnenvaart rekening wordt gehouden met klimaat- en milieudoelstellingen

In 2021 zal de Europese Commissie technische richtsnoeren inzake klimaatbestendigheid vaststellen zodat investeerders in vervoersinfrastructuur rekening kunnen houden met klimaat- en milieudoelstellingen. Bovendien kan het instrument ter ondersteuning van de aanpassing⁴⁶ in het kader van die geïntegreerde aanpak de ontwikkeling van strategieën en plannen voor de aanpassing van de binnenvaart aan de klimaatverandering

⁴¹ Verordening (EU) 2021/241 van het Europees Parlement en de Raad van 12 februari 2021 tot instelling van de herstel- en veerkrachtfaciliteit (PB L 57 van 18.2.2021, blz. 17).

⁴² https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/template_RFF_low_emission_transport_modes.pdf

⁴³ Mededeling van de Commissie — Communautaire richtsnoeren inzake staatssteun aan spoorwegondernemingen (“spoorwegrichtsnoeren”) (PB C 184 van 22.7.2008, blz. 13).

⁴⁴ Zie voor de resultaten van de geschiktheidscontrole van de spoorwegrichtsnoeren die de Commissie in 2019 en 2020 heeft uitgevoerd: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2044-Pakket-modernisering-staatssteunbeleid-2012-spoorwegrichtsnoeren-en-kortlopende-exportkredietverzekering-fitness-check_nl

⁴⁵ https://ec.europa.eu/competition-policy/public-consultations/2021-ceeag_en

⁴⁶ Climate-ADAPT: <https://climate-adapt.eea.europa.eu/>

ondersteunen. De Europese Commissie helpt ook bij een betere integratie van de kaderrichtlijn water en het scheepvaartbeleid, door steun te verlenen voor een geïntegreerde planning van de binnenwateren en een betere uitvoering van de milieuwetgeving.

Binnenhavens vormen ook een essentieel onderdeel van het kernnetwerk van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T), fungeren als belangrijke logistieke en vervoersknooppunten in de toeleveringsketen en dragen bij tot de sociaal-economische ontwikkeling van regio's. Vele van de grootste Europese zeehavens konden uitgroeien tot logistieke knooppunten dankzij de binnenvaartverbindingen naar het hinterland. In de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit wordt gewezen op het grote potentieel van binnenhavens om uit te groeien tot emissieloze knooppunten, die niet alleen fungeren als “vervoersinterfaces” maar ook als knooppunten voor duurzame mobiliteit en industrie, schone energie en de ontwikkeling van de circulaire economie. Om de overgang naar hernieuwbare energie en emissievrije activiteiten te ondersteunen, moeten havens nieuwe milieuvriendelijke en duurzame oplossingen vinden en toepassen, waaronder energie-efficiëntie, milieustrategieën en monitoringinstrumenten. De beste praktijken van de duurzaamste havens moeten de norm worden en duurzamere vormen van connectiviteit mogelijk maken. **De Commissie zal een studie⁴⁷ laten uitvoeren naar de mogelijke gevolgen van activiteiten van geselecteerde rivier- en zeehavens voor het milieu. In het kader van de studie zullen specifieke instrumenten, zoals milieubeheersystemen, en havenspecifieke actieplannen worden ontwikkeld en toegepast als uitgangspunt voor de grootschalige uitrol van ecologisch havenbeheer en duurzame havenexploitatie.**

De grootschalige inzet van schone energie en duurzame alternatieve brandstoffen in binnenhavens en op belangrijke binnenvaartcorridors zal ook cruciaal zijn voor de vergroening van de binnenvaart. Uit het verslag van de Commissie over de toepassing van Richtlijn 2014/94/EU⁴⁸ blijkt dat de beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen langs de binnenwateren van het TEN-T-kernnetwerk zeer beperkt is.

Vlaggenschipinitiatief 5: Ontwikkeling van binnenhavens als multimodale infrastructuurknooppunten voor alternatieve brandstoffen

De Commissie zal in 2021 een herziening van de richtlijn inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen⁴⁹ voorstellen om te waarborgen dat in binnenhavens tegen 2030 de nodige oplaad- en tankinfrastructuur voor emissievrije vaartuigen wordt uitgerold. In het kader van die herziening zal zij nagaan hoe de luchtkwaliteit in havens verder kan worden verbeterd, bijvoorbeeld door walstroomvoorzieningen beschikbaar te stellen zodat aangelegde schepen hun motoren kunnen uitschakelen, wat positieve gevolgen heeft voor de gezondheid van omwonenden en werknemers. Zij zal ook nagaan hoe binnenhavens cruciale infrastructuurknooppunten voor alternatieve brandstoffen kunnen worden voor verschillende vervoerswijzen. Ter ondersteuning van deze werkzaamheden **zal de Commissie de Europese normalisatieorganisatie⁵⁰ verzoeken om werk te maken van geharmoniseerde normen voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in binnenhavens.**

⁴⁷ Proefstudie van het Europees Parlement — Bevordering van duurzaam beheer en duurzame ontwikkeling van havens in het stroomgebied van de Rijn-Main-Donau.

⁴⁸ COM(2021) 103 final.

⁴⁹ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

⁵⁰ CEN, CENELEC en ETSI.

Voorts zullen specifieke acties in het kader van de CEF⁵¹, Horizon 2020⁵² en Horizon Europa⁵³ ondersteuning bieden voor de innovatieve aanpak van de vergroening van binnenhavens en infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. De ontwikkeling van emissieloze infrastructuur zal ook aan bod komen in de herziening van de TEN-T-verordening.

Bovendien zal de Commissie nagaan of er behoefte is aan geharmoniseerde regels voor infrastructuur voor de inname van afval en voor het storten van afval in geschikte afvalontvangstvoorzieningen. Hoewel er binnen het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI)⁵⁴ een regionaal afvalstelsel bestaat, zijn er geen geharmoniseerde EU-regels om waterverontreiniging door schepen te voorkomen. Voorts wordt het CDNI momenteel geratificeerd wat betreft het verbod op het ontgassen van binnenschepen om de uitstoot van vluchtige organische stoffen te verminderen. **Als de Commissie de behoeften beoordeelt, zou zij ook aandacht kunnen hebben voor ontgassingsinfrastructuur, waarvoor steun moet worden verleend via verschillende EU-financieringsprogramma's, met name de CEF.**

Tot slot liggen binnenhavens vaak in de buurt van stadscentra en zijn zij cruciaal voor intermodale verbindingen voor stadslogistiek. De binnenvaart kan in veel steden ook een integraal onderdeel vormen van het openbaar stadsvervoer, wat bijdraagt tot minder congestie op de weg. Beide aspecten komen aan bod in het nieuwe EU-kader voor stedelijke mobiliteit, een voor 2021 gepland initiatief dat onder meer gericht is op duurzamere stedelijke mobiliteitsplanning (SUMP), ook met betrekking tot stadslogistiek. De Commissie wil het passagiersvervoer over de binnenwateren beter integreren in multimodale digitale mobiliteitsdiensten, **door de binnenvaart eventueel op te nemen in het toepassingsgebied van Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926 betreffende multimodale reisinformatiediensten⁵⁵** en in het initiatief voor de aanpak van markttuitdagingen voor de ontwikkeling van online diensten voor digitale mobiliteit⁵⁶.

2.3. Slimme binnenvaart

De binnenvaart moet absoluut gelijke tred houden met de digitale ontwikkelingen om het concurrentievermogen van de sector te verbeteren en te waarborgen dat hij een actief onderdeel wordt van bredere multimodale ketens⁵⁷. Verdere digitalisering kan een belangrijke rol spelen bij het verbeteren van de efficiëntie en betrouwbaarheid van de scheepvaart en het verkeersbeheer, de betere integratie van de binnenvaart in logistieke processen en multimodale ketens en het verminderen van de administratieve lasten en kosten van het naleven en handhaven van de wetgeving⁵⁸.

Sinds 2005 zijn er stappen gezet om de invoering van geharmoniseerde River Information Services (RIS) te ondersteunen en naadloos vervoer en verkeersbeheer op de Europese binnenwateren mogelijk te maken⁵⁹. De RIS-richtlijn is een van de belangrijkste motoren van de digitalisering van de binnenvaart geweest door de invoering van informatie- en

⁵¹ Algemene oproepen en de blendingfaciliteit voor alternatieve brandstoffen.

⁵² Oproep in het kader van de Green Deal, thema 5.1: groene havens.

⁵³ Bestemming 6: Veilig en veerkrachtig vervoer en slimme mobiliteit voor passagiers en goederen.

⁵⁴ <https://www.cdni-iwt.org/?lang=nl>

⁵⁵ Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926 van de Commissie van 31 mei 2017 tot aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten (PB L 272 van 21.10.2017, blz. 1).

⁵⁶ Actie 37 van de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit.

⁵⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/2017-10-dina.pdf>

⁵⁸ Werkdocument van de diensten van de Commissie over digitale binnenvaart (SWD(2018) 427 final).

⁵⁹ Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PB L 255 van 30.9.2005, blz. 152).

communicatietechnologie. Uit de evaluatie van Richtlijn 2005/44/EG inzake RIS⁶⁰ is gebleken dat de richtlijn een sterke impuls heeft gegeven aan de standaardisering en harmonisering van River Information Services in heel Europa en aan de verbetering van de veiligheid. Er werd echter ook beklemtoond dat RIS nog niet volledig geharmoniseerd en interoperabel zijn, aangezien lidstaten en stroomgebieden de diensten op verschillende snelheden invoeren en de kwaliteit van de gegevens varieert. Om de binnenwateren tegen 2030 deel te laten uitmaken van een naadloos geharmoniseerd RIS-systeem, hebben de herzieningen van het rechtskader inzake RIS tot doel lacunes op het gebied van harmonisatie en interoperabiliteit te helpen opvullen en bij te dragen tot een betere beschikbaarheid en interoperabiliteit en een beter hergebruik van gegevens, overeenkomstig de Europese datastrategie⁶¹.

Bij de herziening van RIS moet ook rekening worden gehouden met nieuwe vereisten die voortvloeien uit nieuwe uitdagingen en met de digitale transformatie van de sector⁶². Zo zouden RIS een belangrijke rol moeten spelen als gegevensbron voor de toekomstige Europese ruimte voor mobiliteitsdata⁶³, waardoor de binnenvaart gemakkelijker wordt geïntegreerd in multimodale logistieke en mobiliteitsketens. Om de interoperabiliteit te waarborgen, moeten de technische specificaties voor RIS voortdurend evolueren. Door gestroomlijnde herzieningscycli voor die technische specificaties in het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (CESNI)⁶⁴ zouden RIS gemakkelijker kunnen evolueren naar slimme scheepvaart en naar interoperabiliteit met de ruimte voor mobiliteitsdata, en zou de digitale transformatie van de sector in het licht van de synchromodale ontwikkelingen⁶⁵ in het vervoer worden bevorderd.

De Commissie is daarom gestart met voorbereidingen voor een mogelijke herziening van de RIS-richtlijn in 2022. Om de invoering van RIS tegen 2030 te voltooien, verzoekt de Commissie de lidstaten ook om verder slimme oplossingen voor verkeers- en vervoersbeheer in de binnenvaart in te voeren, met bijzondere aandacht voor een geharmoniseerd corridorbeheer op basis van RIS. Dat kan worden ondersteund met doorlopende subsidiëring via financiële steun van de CEF voor een permanente operationele structuur die is opgezet om één toegangspunt te bieden voor op RIS gebaseerde corridorinformatiediensten⁶⁶.

In een ruimer opzicht heeft de sector behoefte aan een geïntegreerde en geoperationaliseerde visie voor de digitale transformatie van de huidige bedrijfsmodellen en processen voor verkeer en vervoer, zodat hij sterker staat in de synchromodale toeleveringsketen; daarnaast moet baanbrekende technologie worden geïntegreerd, zoals autonoom vervoer over de binnenwateren, dat zich door zowel technische als regelgevende problemen nog in de eerste ontwikkelingsfase bevindt.

Vlaggenschipinitiatief 6: Een routekaart voor digitalisering en automatisering van de binnenvaart

De commissie zal de uitwerking van een holistische visie voor de digitalisering en automatisering van de sector faciliteren en nagaan of de bestaande reglementering moet

⁶⁰ Werkdocument van de diensten van de Commissie — Evaluatie van Richtlijn 2005/44/EG betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) (SWD(2021) 50 final).

⁶¹ Een Europese datastrategie (COM(2020) 66 final).

⁶² Digitale platforms voor scheepsexploitanten, haveninformatiesystemen, synchromodaliteit, corridorbeheer, slimme scheepvaart en autonome binnenvaartscheepen.

⁶³ <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/european-strategy-data>

⁶⁴ <https://www.cesni.eu/nl/over-cesni/>

⁶⁵ Synchroniseren van intermodale diensten tussen vervoerswijzen en met vervoerders, met verschillende snelheden en tijdschema's ("synchromodaliteit" genoemd), apparatuur en diensten in corridors en knooppunten op elkaar afstemmen en deze integreren in netwerken. Alliance for Logistics Innovation through Collaboration in Europe, https://www.etp-logistics.eu/?page_id=79

⁶⁶ Technische bijstand in het kader van CEF2 vanaf 2024.

worden aangepast, met de medewerking van de Digital Inland Navigation Area (DINA)⁶⁷, NAIADES⁶⁸ en de deskundigengroepen van het forum voor digitaal vervoer en digitale logistiek⁶⁹, en met steun van het Platina III-project van Horizon 2020, dat in januari 2021 van start is gegaan.

Er zal ook een project voor technische bijstand van de CEF worden gelanceerd om nauwere publiek-private samenwerking in de binnenvaart te ontwikkelen en de toepassing van een dergelijke visie in alle bevaarbare stroomgebieden in de EU te faciliteren.

De Commissie zal via Horizon Europa en de CEF⁷⁰ ook de ontwikkeling, demonstratie en uitrol van holistische, slimme en geautomatiseerde scheepvaartconcepten ondersteunen, waarbij de klemtoon wordt gelegd op de meest veelbelovende toepassingen op het vlak van haalbaarheid, commercialisering en milieuvoordelen. Via Horizon Europa zal de Commissie bijvoorbeeld de ontwikkeling ondersteunen van autonome feederscheepen die geschikt zijn voor specifieke commerciële toepassingen en die een geïntegreerde, betrouwbare, robuuste, voorspelbare en volledig geautomatiseerde dienstverlening bieden, waarbij voorrang wordt gegeven aan de nultuitstoot van broeikasgassen en verontreinigende stoffen⁷¹.

2.4. Aantrekkelijkere en duurzamere banen in de binnenvaart

Er werken ongeveer 44 000 mensen op binnenschepen, van wie 60 % in het goederenvervoer en 40 % in het personenvervoer. Net als andere vervoerswijzen heeft de binnenvaart te kampen met een gebrek aan aantrekkingskracht, met name voor jongeren en vrouwen. Atypische arbeidsomstandigheden en gebrek aan informatie lijken de belangrijkste oorzaken⁷².

De Commissie zal de regelmatige verzameling en verspreiding van informatie over de arbeidsmarktstructuur ondersteunen via het waarnemingscentrum voor de binnenvaartmarkt⁷³. Die informatie is bedoeld om de lidstaten te helpen relevante maatregelen te nemen om het gebrek aan gekwalificeerd personeel in de sector en in hun overheidsdiensten tegen te gaan en meer jongeren en vrouwen aan te moedigen een beroepskwalificatie in de binnenvaart te behalen⁷⁴.

Het grensoverschrijdende karakter van veel arbeidsovereenkomsten in de sector kan voor bedrijven en werknemers ook een probleem vormen om te weten welke arbeidswetgeving en socialezekerheidsregels van toepassing zijn. Complexe en veelvoudige regels in combinatie met diverse discrepanties en een inefficiënte handhaving kunnen leiden tot twijfelachtige arbeidspraktijken. De regels die op de binnenvaart van toepassing zijn, moeten worden verduidelijkt en het rechtskader van de sector, vooral de handhaving van de arbeidstijden en de wetgeving inzake sociale zekerheid⁷⁵ en detachering, moet worden geëvalueerd; daarnaast moet worden nagegaan hoe de lidstaten de regels in de praktijk toepassen. Er moet worden nagedacht over de vraag hoe de sleutelbegrippen die een rol spelen bij het waarborgen van

⁶⁷ <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3505&NewSearch=1&NewSearch=1>

⁶⁸ <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3497&NewSearch=1&NewSearch=1>

⁶⁹ Forum voor digitaal vervoer en digitale logistiek: <https://www.dtlf.eu/>

⁷⁰ Onder voorbehoud van de bepalingen van de respectieve verordeningen.

⁷¹ Essentieel voor emissievrije schepen, aangezien het bereik kleiner is dan dat van dieselschepen.

⁷² https://ec.europa.eu/transport/themes/social/studies/social_en

⁷³ Waarnemingspost voor de EU-markt: <https://inland-navigation-market.org/>

⁷⁴ <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupMeetingDoc&docid=3814>

⁷⁵ De reikwijdte van de evaluatie is beperkt tot de Uitzonderingsovereenkomst inzake de vaststelling van de op Rijnvarenden toepasselijke wetgeving krachtens artikel 16, lid 1, van Verordening (EG) nr. 883/2004 betreffende de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels.

een echte band tussen de eigenaar/exploitant van een onderneming en de rechten van werknemers, beter kunnen worden geharmoniseerd. **De Commissie zal een geschiktheidscontrole van de markttoegang verrichten om de EU-rechtskaders inzake sociale zekerheid⁷⁶ en detachering⁷⁷ voor de sector te evalueren en zal onderzoeken hoe zij de lidstaten kan ondersteunen bij de handhaving van de desbetreffende wetgeving en een betere informatie-uitwisseling tussen de handhavingsinstanties.**

Exploitanten die over de grenzen heen werken, moeten ook aan verschillende eisen voldoen om een veilige scheepvaart te waarborgen. De huidige nationale bemanningsvoorschriften zijn ontworpen voor de vloot van de vorige generatie en houden geen rekening met nieuwe technologie en werkmethoden waardoor de werklust aan boord is gewijzigd. De sector heeft behoefte⁷⁸ aan een toekomstgericht en flexibel rechtskader op EU-niveau dat voorziet in bemanningsvoorschriften op basis van een betrouwbare, digitale controlecapaciteit in realtime. Dergelijke digitale instrumenten kunnen ook worden gebruikt om na te gaan of Richtlijn 2014/112/EU⁷⁹, met arbeidstijdregelingen voor werknemers in de binnenvaart, wordt nageleefd. Die digitale boordinstrumenten voor het registreren en uitwisselen van informatie over bemanning en vaartuigen kunnen tegelijk de werking van de binnenvaartmarkt verbeteren, de administratieve lasten tot een minimum beperken en het gebruik en de aanvaarding van elektronische documenten en oplossingen bevorderen.

Vlaaggeschipinitiatief 7: Slimme en flexibele EU-bemanningsvoorschriften

De Commissie zal nagaan of er behoefte is aan wetgevingsinitiatieven voor digitale boordinstrumenten voor het registreren en uitwisselen van informatie over bemanningen en vaartuigen, en aan bemanningsvoorschriften met het oog op een betere harmonisatie op EU-niveau.

Het huidige en toekomstige personeel moet over de juiste vaardigheden beschikken om te kunnen omgaan met de groene en digitale transitie, cyberveiligheid, synchromodaliteit en de automatisering van schepen en infrastructuur. Er moet een beleid voor een leven lang leren worden ontwikkeld om de vlote en veilige invoering van nieuwe technologie mogelijk te maken. De digitalisering en automatisering van de sector kunnen ook nieuwe kansen voor vrouwen creëren. Om tot innovatieve resultaten te komen of beste praktijken uit te wisselen, moeten de deelname aan transnationale uitwisselingsprogramma's en de ontwikkeling van sectorale samenwerking op het gebied van vaardigheden worden aangemoedigd.

De Commissie moedigt de lidstaten en de sector dan ook aan om deel te nemen aan de Europese sectoriële sociale dialoog en zo bij te dragen tot de uitvoering van de vaardighedenagenda voor Europa⁸⁰ voor duurzaam concurrentievermogen, sociale rechtvaardigheid, gelijke kansen en veerkracht, in het bijzonder door een strategie voor een leven lang leren op te stellen en door actief deel te nemen aan de Europese Week van beroepsvaardigheden. Zij zal het Cesni ook opdracht geven om standaarden op te stellen voor vaardigheden inzake alternatieve brandstoffen en milieuvriendelijke en efficiënte scheepsexploitatie (ecoscheepvaart).

In het kader van het desbetreffende beleid dat in deze mededeling wordt uiteengezet, zal de Commissie blijven samenwerken met de sociale partners, met name via een gerichte dialoog in het comité voor de sectoriële dialoog voor de binnenvaart.

⁷⁶ De reikwijdte van de evaluatie is beperkt tot de Uitzonderingsovereenkomst inzake de vaststelling van de op Rijnvarenden toepasselijke wetgeving krachtens artikel 16, lid 1, van Verordening (EG) nr. 883/2004 betreffende de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels.

⁷⁷ Detacheringsrichtlijn (96/71/EG) en de desbetreffende handhavingsrichtlijn (2014/67/EU).

⁷⁸ EBU, ESO, de Europese Vervoersfederatie (ETF) en Aquapol.

⁷⁹ Richtlijn 2014/112/EU van de Raad van 19 december 2014 tot uitvoering van de Europese Overeenkomst betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd in de binnenvaart.

⁸⁰ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1223#~:text=The European Skills Agenda is a five-year,Pillar of Social Rights: access to... More>

3. FINANCIERING

In de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit wordt erkend dat de sector een betere toegang tot financiering moet krijgen. Het zal naar schatting ongeveer 27 miljard euro kosten om het TEN-T-kernnetwerk voor de binnenwateren te voltooiën⁸¹. Een van de belangrijkste uitdagingen voor de modernisering van de sector is echter een verhoging van de financiële steun voor de overgang naar een emissievrije vloot.

Vlaggenschipinitiatief 8: De sector en de lidstaten ondersteunen bij de overgang naar emissievrije vaartuigen

Om die uitdaging aan te gaan, zal steun voor de eerste uitrol van emissievrije vaartuigen en de bijbehorende oplaad- en tankinfrastructuur worden voorgesteld via de blendingfaciliteit voor alternatieve brandstoffen en in het kader van het werkprogramma 2021-2023 van de Connecting Europe Facility 2. Om een groter effect te bereiken, kan financiering in het kader van CEF2 waar mogelijk worden gecombineerd met andere financieringsbronnen. Daarnaast zal de Commissie de inspanningen van belanghebbenden en lidstaten faciliteren⁸² om een fonds op te richten ter aanvulling van de financiële instrumenten van de EU en de lidstaten voor de inzet van emissievrije vaartuigen⁸³. Het is van cruciaal belang dat kleinere scheepsexploitanten hun projecten zoveel mogelijk kunnen bundelen om aantrekkelijke financieringsvoorwaarden te krijgen.

Met een budget van in totaal 672,5 miljard euro kan de faciliteit voor herstel en veerkracht⁸⁴ ten goede komen aan alle sectoren van de EU-economie, met inbegrip van de binnenvaart. De binnenvaart werd ook zwaar getroffen door de COVID-19-crisis. Daarom heeft de Commissie steun verleend aan lidstaten die investeringen in emissievrije binnenvaart hebben opgenomen in hun plannen voor herstel en veerkracht.

Voor de periode 2021-2027 beschikt de Connecting Europe Facility over een budget van 21,8 miljard euro voor de voltooiing van een geïnterconnecteerd, multimodaal, duurzaam, interoperabel, slim, veilig en beveiligd TEN-T-netwerk ter versterking van de sociale, economische, ecologische en territoriale cohesie in de Unie⁸⁵. Het programma is gericht op de modernisering van de TEN-T-binnenvaartinfrastructuur, bijvoorbeeld door de uitrol van RIS, infrastructuur voor alternatieve brandstoffen of multimodale platforms in de binnenhavens op het TEN-T-netwerk.

Met een garantie van 26,2 miljard euro zal InvestEU, met name het beleidsterrein “duurzame infrastructuur”, ook ten goede komen aan de binnenvaartsector, met inbegrip van kleine en middelgrote ondernemingen, door particuliere investeringen in duurzame vervoersinfrastructuur en emissievrije vaartuigen te stimuleren. Het versterkte innovatiefonds dat voortvloeit uit de herziening van het emissiehandelssysteem, zal innovatie en onderzoek op het gebied van vervoer over water en het gebruik van emissievrije vaartuigen verder stimuleren. Ook het LIFE-programma zal financieringsmogelijkheden voor de binnenvaart blijven bieden, met bijzondere aandacht voor lucht- en waterkwaliteit⁸⁶, biodiversiteit en een

⁸¹ Raming in de werkplannen van de coördinatoren van de Europese corridors.

⁸² H2020 CSA Platina III-project.

⁸³ Bijvoorbeeld elk initiatief van de betrokken lidstaten om gebruik te maken van de reservefondsen die zijn ingesteld bij Verordening (EU) nr. 718/1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot ter bevordering van het vervoer over de binnenwateren (in die zin gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 546/2014).

⁸⁴ De EU-lidstaten en het Europees Parlement hebben een nooit eerder gezien herstelpakket goedgekeurd om de Europese economie nieuw leven in te blazen. Het omvat een pakket van 1,1 biljoen euro voor de nieuwe programmeringsperiode en 750 miljard euro voor een nieuw herstelinstrument, NextGenerationEU. De faciliteit voor herstel en veerkracht vormt de centrale pijler van NextGenerationEU.

⁸⁵ Er is een CEF/TEN-T-traceringsmethode voor schone lucht ontwikkeld, waarbij aan de binnenvaart een Rio-indicator van 40 % is toegekend.

⁸⁶ In het kader van het LIFE-programma zullen proef- en demonstratieprojecten voor vaartuigen die voldoen aan Verordening (EU) 2016/1628 voor de binnenvaart mogelijk zijn, aangezien luchtkwaliteit een prioritair thema is in het LIFE-subprogramma Milieu 2021-2027.

efficiënter gebruik van hulpbronnen. Tot slot zal Horizon Europa steun blijven verlenen voor innovatieve projecten op het gebied van binnenvaartinfrastructuur en de binnenvloot, ter ondersteuning van de digitalisering en decarbonisatie.

Tot slot wordt in de gedelegeerde EU-taxonomieverordening klimaat⁸⁷ erkend dat koolstofarme vervoerswijzen, zoals de binnenvaart, kunnen bijdragen tot de modal shift. De Commissie zal derhalve relevante technische screeningcriteria vaststellen om te bepalen onder welke voorwaarden de binnenvaartinfrastructuur in haar geheel bijdraagt tot de beperking van de klimaatverandering, met als doel marktdeelnemers te begeleiden bij hun investeringsbeslissingen.

4. GOVERNANCE

De belangrijkste governancestructuren die betrekking hebben op de binnenvaart in de EU zijn de Europese Unie, de CCR⁸⁸, de Donaucommissie⁸⁹ en de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE)⁹⁰. Internationale riviercommissies zoals de CCR of de Donaucommissie maken al meer dan honderd jaar vrije scheepvaart in hun stroomgebieden mogelijk, ook voor niet-EU-landen⁹¹.

Een vereenvoudiging van die complexe governancestructuur zou kunnen leiden tot een verdere harmonisatie van het EU-beleid en tot een vermindering van de administratieve lasten voor de EU en de lidstaten, waardoor de sector efficiënter wordt. **De Europese Commissie zal met de CCR, de Donaucommissie en het permanente secretariaat van de Vervoersgemeenschap blijven samenwerken om waar nodig de coördinatie tussen het EU-beleid en het beleid van die internationale organisaties te garanderen en te wijzen op mogelijke steun via de CEF.**

Het in 2015 opgerichte Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (Cesni)⁹² heeft tot de interne markt bijgedragen door de ontwikkeling van technische standaarden voor schepen en bemanningen. **Het Cesni zal technische standaarden blijven opstellen**, maar het governancekader moet verder worden verbeterd door de deskundigengroepen van lidstaten en belanghebbenden die de Commissie in 2017 heeft opgericht.

De Commissie zal het Cesni via de Connecting Europe Facility blijven ondersteunen om geharmoniseerde technische EU-standaarden voor de binnenvaart te ontwikkelen.

Tot slot is een van de zes prioriteiten⁹³ van de huidige Commissie een sterker Europa in de wereld. De Commissie zal derhalve haar samenwerking met belangrijke partners en buurlanden voortzetten om de connectiviteitsverbindingen te verbeteren, nieuwe marktkansen te creëren en hoge veiligheids- en beveiligingsnormen via internationale organisaties te bevorderen. Samenwerking en coördinatie met de landen van de Westelijke Balkan, via de

⁸⁷ Overweging 34 van de gedelegeerde taxonomieverordening klimaat.

⁸⁸ De CCR is de oudste macroregionale samenwerking voor de binnenvaart in Europa. Zij stelt bindende voorschriften vast voor de Rijnvaart. De lidstaten zijn België, Frankrijk, Duitsland, Nederland en Zwitserland. <https://ccr-zkr.org/>. De Donaucommissie en elf landen (Oostenrijk, Bulgarije, Luxemburg, Hongarije, Slowakije, Tsjechië, Roemenië, het Verenigd Koninkrijk, Oekraïne, Polen en Servië) hebben de status van waarnemer in de CCR.

⁸⁹ De Donaucommissie doet aanbevelingen ter waarborging van de veiligheid van de scheepvaart en de naleving van de beginselen van het Verdrag van Belgrado, dat tot doel heeft alle exploitanten vrije en kosteloze doorgang over de Donau te garanderen. De leden van de Donaucommissie zijn Oostenrijk, Bulgarije, Hongarije, Duitsland, Moldavië, Rusland, Roemenië, Servië, Slowakije, Oekraïne en Kroatië. De Europese Commissie neemt deel als waarnemer. <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-commission/>

⁹⁰ <https://unece.org/transport/inland-water-transport>

⁹¹ Zwitserland voor de CCR; Oekraïne, Moldavië, Rusland en Servië voor de Donaucommissie.

⁹² De leden zijn CCR-leden, lidstaten van de EU, andere vertegenwoordigers van internationale organisaties en belanghebbenden op het gebied van de binnenvaart in Europa.

⁹³ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024_nl

Vervoersgemeenschap, en met Oekraïne en Moldavië is belangrijk voor de uitvoering van dit programma, met name in de context van de gemeenschappelijke regionale markt.

5. CONCLUSIE

In de Europese Green Deal en de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit worden duidelijke doelstellingen geformuleerd om de rol van de binnenvaart te vergroten en alle vervoerswijzen duurzamer te maken, overeenkomstig het doel om de EU klimaatneutraal te maken en de vervuiling tot nul terug te dringen. De ambitie om het aandeel van de binnenvaart in het goederenvervoer aanzienlijk te vergroten en de capaciteit in de komende jaren sterk te verhogen, vereist doortastende maatregelen en een fundamentele transformatie van de sector. NAIADES III zet een traject voor die transformatie uit, waarbij wordt voldaan aan de doelstellingen van de groene en digitale transitie van de sector en tegelijk aantrekkelijke en duurzame werkgelegenheid wordt geboden. De Commissie zal nauw blijven samenwerken met de lidstaten, belanghebbenden en internationale organisaties die actief zijn in de binnenvaart om die ambitieuze maar cruciale doelstellingen voor de sector te verwezenlijken en bij te dragen aan de levensvatbaarheid, groei en veerkracht op lange termijn.

BIJLAGE: ACTIEPLAN

MODAL SHIFT VAN GOEDERENVERVOER NAAR DE BINNENVAART	
1. Voortgezette steun voor de uitrol van innovatieve infrastructuur via Horizon Europa en CEF	Vanaf 2021
2. Herziening van de TEN-T-verordening — Vereisten voor de binnenvaart en rol van de coördinatoren	2021
3. Invoering van multidisciplinaire digitale informatie- en besturingssystemen voor water- en waterwegbeheer via de CEF	Vanaf 2022
4. Noodplan(nen) voor vervoerscrisissen	2022
5. Herziening van het regelgevingskader voor intermodaal vervoer, waaronder de richtlijn gecombineerd vervoer	2022
6. Richtsnoeren voor exploitanten en platforms om gebruikers te informeren over de koolstofvoetafdruk van hun leveringen en duurzame alternatieven voor te stellen	2023
7. Herziening van de wetgeving inzake de toegang tot de binnenvaartmarkt	2022
8. Evaluatie van Richtlijn (EU) 2016/1629 inzake technische voorschriften voor binnenschepen	2022
OVERGANG NAAR EEN EMISSIEVRIJE BINNENVAART	
9. Specifieke acties die voortvloeien uit de missie voor gezonde oceanen, zeeën, kust- en binnenwateren en uit het partnerschap voor emissievrije scheepvaart en het partnerschap voor schone waterstof	Vanaf 2021
10. Steun via de CEF voor de inzet van emissievrije binnenschepen	Vanaf 2021
11. Door middel van het Platina III-project van H2020 de uitwerking faciliteren van een EU-energie-index voor de beoordeling van de koolstofintensiteit van binnenschepen	2022
12. Evaluatie van de procedure voor het toestaan van afwijkingen in het kader van Richtlijn (EU) 2016/1629 ter bevordering van de scheepvaart met emissievrije vaartuigen op de waterwegen van de EU	2023
13. Analyse ter beoordeling van de behoefte aan maatregelen ter bevordering van koolstofarme/emissievrije vaartuigen	2025
14. Herziening van de richtsnoeren inzake staatssteun voor spoorwegen — Mogelijke opname van de binnenvaart en eventuele groepsvrijstelling van steun voor de coördinatie van het vervoer	Van 2021 tot en met 2023
15. Herziening van de richtsnoeren voor staatssteun ten behoeve van milieubescherming en energie, alsmede van de kaderregeling inzake staatssteun voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie	2021
16. Document met technische richtsnoeren voor het klimaatbestendig maken van infrastructuur in de periode 2021-2027	2021
17. Studie ter ondersteuning van de vergroening van binnenhavens	2021
18. Herziening van de richtlijn inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en een uitrolplan met financieringsmogelijkheden en -voorschriften	2021
19. De Europese normalisatieorganisatie verzoeken om geharmoniseerde normen op te stellen voor infrastructuur voor alternatieve brandstoffen voor binnenwateren en havens	2021

20. Voortgezette steun voor de uitrol van innovatieve infrastructuur voor alternatieve brandstoffen via Horizon Europa en CEF	Vanaf 2021
21. Beoordeling van de behoeften op het vlak van afvalontvangstvoorzieningen en ontgassingsfaciliteiten	2024
22. Herziening van Gedelegeerde Verordening (EU) 2017/1926 betreffende multimodale reisinformatiediensten, met opname van de binnenvaart	2022
SLIMME BINNENVAART	
23. Herziening van Richtlijn 2005/44/EG betreffende geharmoniseerde River Information Services	2022
24. Technische bijstand voor een permanente operationele structuur voor één enkel toegangspunt voor het verlenen van RIS-gebaseerde corridorinformatiediensten	2024
25. Een geïntegreerde en geoperationaliseerde visie voor de digitale transformatie van de huidige vervoers- en vervoersgerelateerde bedrijfsmodellen en processen in de sector	2023
26. Project voor technische bijstand in het kader van de CEF ter versterking van de publiek-private samenwerking in de binnenvaart en ter facilitering van de uitvoering van de digitaliseringsvisie	2023
27. Faciliteren van de ontwikkeling, demonstratie en toepassing van holistische slimme scheepvaartconcepten voor de digitale integratie van de binnenvaart in de synchromodale toeleveringsketen, met inbegrip van RIS, via Horizon Europa en de CEF	Vanaf 2022
NAAR AANTREKKELIJKERE EN DUURZAMERE BANEN IN DE BINNENVAART	
28. Regelmatige informatie over de arbeidsmarktstructuur via de waarnemingspost voor de binnenvaartmarkt	Vanaf 2022
29. Evaluatie van de sociale wetgeving in het kader van de geschiktheidscontrole van de markttoegang	2023
30. Maatregelen voorstellen voor digitale instrumenten voor het registreren en uitwisselen van informatie over binnenvaartbemanningen en -schepen	2021
31. Maatregelen voorstellen inzake EU-bemanningsvoorschriften voor de binnenvaart	2024
32. Vragen om standaarden op te stellen voor vaardigheden inzake alternatieve brandstoffen en milieuvriendelijke en efficiënte scheepsexploitatie (ecoscheepvaart)	2022
FINANCIERING	
33. De inspanningen van belanghebbenden en de lidstaten faciliteren om een fonds op te richten dat de financiële instrumenten van de EU en de lidstaten aanvult	2024
GOVERNANCE	
34. Het Cesni via technische bijstand van de CEF ondersteunen bij de opstelling van technische standaarden voor de binnenvaart	2022
35. De CCR en de Donaucommissie ondersteunen bij het verzekeren, waar nodig, van de coördinatie tussen het EU-beleid en het beleid van de respectieve internationale organisaties	Vanaf 2022