

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de vergroening van de zee- en binnenvaart: de maatschappelijke uitdagingen**(initiatiefadvies)**

(2022/C 275/03)

Rapporteur: **Pierre Jean COULON**

Besluit van de voltallige vergadering	25.3.2021
Rechtsgrondslag	Artikel 32, lid 2, van het reglement van orde Initiatiefadvies
Bevoegde afdeling	Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij
Goedkeuring door de afdeling	2.2.2022
Goedkeuring door de voltallige vergadering	23.2.2022
Zitting nr.	567
Stemuitslag	
(voor/tegen/onthoudingen)	207/1/2

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1. Het EESC staat nog steeds achter de conclusies en aanbevelingen uit de adviezen over “FuelEU Zeevaart”⁽¹⁾ en “Naiades III”⁽²⁾.

1.1.1. Op deze gebieden is “nauwe samenwerking met alle belanghebbenden in de maritieme cluster en de toeleveringsketen [...] noodzakelijk om dit doel uiteindelijk te bereiken”.

1.1.2. Daarnaast moet er ook interesse zijn “in de aanleg van intermodale terminals”, zodat “met de ontwikkeling van de binnenvaart in steden een bijdrage wordt geleverd aan een betere levenskwaliteit”.

1.2. Het is van kapitaal belang dat bij de vergroening van de zee- en binnenvaart rekening wordt gehouden met de gezondheid en levenskwaliteit van de mensen die in de buurt van waterwegen of havens wonen.

1.3. Daarom moeten havenautoriteiten, lokale en regionale overheden en de vervoerssector de handen ineenslaan om de relatie tussen stad, haven en vervoersexploitanten tegen het licht te houden.

1.4. Er kan pas werk worden gemaakt van een groene transitie als de betrokken werknemers de nodige opleiding krijgen.

1.5. Om de blauwe economie volledig tot wasdom te laten komen is het onontbeerlijk dat deze aanbevelingen worden opgevolgd.

2. Inleiding

2.1. Met de op 24 juni 2021 gepubliceerde mededeling van de Europese Commissie “Naiades III”, over de modernisering van het vervoer over de binnenwateren in Europa, en het op 14 juli 2021 gepubliceerde voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad genaamd “FuelEU Zeevaart”, over het gebruik van hernieuwbare brandstoffen in het zeevervoer, wordt de aanzet gegeven tot de decarbonisatie van deze sectoren.

2.2. “Naiades III” is een uit 35 punten bestaand actieplan om de binnenvaart te verbeteren, gebaseerd op de simpele vaststelling van commissaris voor vervoer Adina Vălean dat “*de binnenvaart een van de meest CO₂-efficiënte vervoerswijzen is en de binnenwateren een sleutelrol kunnen spelen in het koolstofvrij maken van onze vervoerssystemen*”. Toch verloopt slechts 6 % van het goederenvervoer in de EU via onze rivieren en kanalen, en dat terwijl het netwerk van binnenwateren 41 000 kilometer lang is.

⁽¹⁾ EESC-advies over “FuelEU Zeevaart” (PB C 152 van 6.4.2022, blz. 145).

⁽²⁾ EESC-advies over “Naiades III” (PB C 194 van 12.5.2022, blz. 102).

2.3. Het in de mededeling geformuleerde streefdoel is om tegen 2050 een grotere hoeveelheid goederen via de Europese rivieren en kanalen te kunnen vervoeren en de transitie naar emissievrije binnenschepen te vergemakkelijken.

2.4. De Commissie stelt daarom een herziening voor van de richtlijn inzake intermodaal vervoer uit 1992 ⁽³⁾, het enige rechtsinstrument van de EU dat de overstap van vrachtvervoer over de weg op emissiearme vervoerswijzen (binnenvaart, zeevervoer en spoorvervoer) rechtstreeks steunt, maar waarvan de impact is afgezwakt doordat de lidstaten tekort zijn geschoten bij de omzetting. Een belangrijke reden voor deze gebrekkige omzetting is de tegenstrijdigheid in het mobiliteitspakket van 2018: de doelstelling om te zorgen voor eerlijke concurrentie op de interne markt tussen ondernemingen en werknemers in de sector wegvervoer (door cabotage naar en van intermodale terminals te beperken) staat namelijk haaks op het streven naar een omslag van modaal naar intermodaal vervoer via een kostenverlaging.

2.5. Het voorstel voor een verordening betreffende de zeevaart maakt deel uit van het beleids- en wetgevingspakket "Fit for 55", dat tot doel heeft de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met 55 % te verminderen. In dit voorstel, dat voornamelijk gericht is op emissiereductie, wordt bepaald dat vervoerders moeten aangeven welk soort schepen en welke brandstof zij gebruiken. Al met al worden dus relatief weinig beperkingen opgelegd. Dit hangt samen met het feit dat de zeevaart volgens de Europese Commissie over het algemeen verantwoordelijk is voor slechts 10 % van de vervoersgerelateerde emissies in de EU.

2.6. Het EESC kan zich goed vinden in het beleid van de Europese Commissie om de zee- en binnenvaart te vergroenen.

2.7. Dit blijkt uit zijn recente adviezen over "FuelEU Zeevaart" ⁽⁴⁾ en "Naiades III" ⁽⁵⁾. Het EESC wil nu echter ook van de gelegenheid gebruikmaken om zijn gedachten te laten gaan over de maatschappelijke uitdagingen die de vergroening van de zee- en binnenvaart met zich meebrengt en om de aandacht van het maatschappelijk middenveld te vestigen op het feit dat de vergroening van de zee- en binnenvaart ook een nieuwe inrichting van de maritieme ruimte vereist, zodat de vervoerssector zich kan aanpassen aan de klimaatverandering, volgens de spelregels van de "blauwe economie" ⁽⁶⁾.

3. Algemene opmerkingen

3.1. Dit initiatiefadvies bestaat uit twee delen; in het eerste deel worden met name de aard van de binnenvaart en binnenhavens behandeld, in het tweede deel worden een aantal sociale kwesties belicht die van belang zijn voor de werknemers in de zee- en binnenvaart. Het EESC benadrukt dat het zeevervoer betrekking heeft op diverse sectoren, gaande van lokaal vervoer per veerboot waarbij steden en archipels met elkaar worden verbonden via rivieren en korte zeeroutes, tot vervoer over lange trajecten met veerboten, bulkschepen, containerschepen en cruiseschepen.

In dit advies worden niet al deze sectoren behandeld, maar wordt ingegaan op de maatschappelijke aspecten van het lokaal en regionaal vervoer.

3.2. Vergroening van de zee- en binnenvaart vereist een geïntegreerde aanpak: bij de aanleg van nieuwe vervoersinfrastructuur moet immers ook rekening worden gehouden met de gezondheid van de bewoners en de werknemers die van nabij betrokken zijn bij het project.

3.3. In dit initiatiefadvies over de maatschappelijke uitdagingen van de vergroening van de zee- en binnenvaart wil het EESC er dan ook op hameren dat de Commissie over gedegen studies moet beschikken over de gezondheidseffecten van de activiteiten van rivier- en zeehavens. In dergelijke studies moeten grootschalige milieubeheersystemen onder de loep worden genomen en aanbevelingen worden geformuleerd voor een vorm van rivier- en zeehavenexploitatie die rekening houdt met gezondheidskwesties.

3.4. Cabotage in het zeevervoer is cruciaal voor de economische, sociale en territoriale samenhang, met name voor eilandgebieden, en is bevorderlijk voor het terugdringen van de koolstofuitstoot, vermindert de impact op het milieu en vergemakkelijkt de toepassing van het beginsel van multimodaliteit.

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ EESC-advies over "FuelEU Zeevaart" (PB C 152 van 6.4.2022, blz. 145).

⁽⁵⁾ EESC-advies over "Naiades III" (PB C 194 van 12.5.2022, blz. 102).

⁽⁶⁾ EESC-advies over een "Nieuwe aanpak voor een duurzame blauwe economie in de EU", rapporteur Simo Tiainen (PB C 517 van 22.12.2021, blz. 108) en EESC-advies over "Innovatie in de blauwe economie", rapporteur Séamus Boland (PB C 12 van 15.1.2015, blz. 93).

3.5. De verbetering van de luchtkwaliteit in havens en de gevolgen voor de gezondheid van de omwonenden zijn een gevoelige kwestie. Het EESC ziet zeker het nut in van verdere ontwikkeling van walstroomvoorzieningen in rivier- of zeehavens, zoals de haven van Rotterdam heeft gedaan, zodat schepen, ongeacht hun grootte, de motor kunnen afzetten terwijl ze zijn afgemeerd, aangezien dergelijke maatregelen de gezondheid van de omwonenden en de werknemers ten goede zou komen. Een dergelijke maatregel is ook van belang voor cruiseschepen, die vaak aanmeren in centrale havengebieden.

3.6. Er mag niet worden voorbijgegaan aan de geluidshinder door zeehavenactiviteiten, aangezien het gaat om de levenskwaliteit van de bewoners enerzijds en de gezondheid van de werknemers anderzijds. Dit geldt overigens ook voor de inwoners van het achterland. De verbetering van de prestaties van de binnenvaart gaat hand in hand met de sociaal-economische ontwikkeling van het achterland; een en ander mag evenwel niet ten koste gaan van de levenskwaliteit van de bewoners — al is het een feit dat de binnenvaart minder overlast veroorzaakt dan het wegvervoer.

3.7. De vergroening van de binnenvaart en de zeevaart kan niet los worden gezien van kwesties die verband houden met de opleiding van personeel, de werkgelegenheidskansen en het verschil in behandeling tussen mannen en vrouwen in deze sectoren; ook mag niet voorbij worden gegaan aan de maatschappelijke uitdagingen in verband met de ingrijpende veranderingen als gevolg van de digitalisering en automatisering van beroepen.

3.8. Vernieuwing van de vloot is van essentieel belang om de binnenvaart minder afhankelijk te maken van fossiele brandstoffen. De sector bestaat echter grotendeels uit kleine schippers en kleine en middelgrote ondernemingen die zich op dit moment in economisch zwaar weer bevinden (omzetverlies van ongeveer 2,7 miljard EUR, terugloop van het personenvervoer met ten minste 70 %). Om maatschappelijk draagvlak te creëren voor de noodzakelijke vernieuwing van de vloot moeten dus ook de schippers van het nut hiervan worden overtuigd, wat alleen mogelijk is als hun vertrouwen wordt gewonnen met investeringen en financiële steun op lange termijn.

3.9. De omslag naar een CO₂-emissievrije binnenvaart vereist daarom niet alleen financiële steun voor schippers, maar ook meer inspanningen om de (toekomstige) bemanningsleden op te leiden. Het welslagen van de vergroening van de zee- en binnenvaart zal overigens ook afhangen van het vermogen van de sector om de veranderingen op het vlak van werk en vaardigheden in goede banen te leiden.

4. Specifieke opmerkingen

Havens

4.1. Het beleid voor de vergroening van de zeevaart houdt ook in dat de relatie tussen stad en haven tegen het licht wordt gehouden. Ontwikkelingsprojecten op basis van een louter op olie draaiende economie en de verregeande inzet op containerisering op wereldschaal in de tweede helft van de twintigste eeuw, hebben ertoe geleid dat de steden te klein werden voor de havens en dat grote industriële havenzones werden aangelegd in de randgebieden. Voor de aanleg van een groot haven- of stadsproject is echter een zeer breed draagvlak nodig, wat betekent dat rekening moet worden gehouden met een vaak bijzonder complexe reeks argumenten die zowel verband houden met het algemeen belang als met particuliere belangen. Deze eisen van burgers en samenleving zijn een vrij nieuw element in de eeuwenoude relatie tussen steden en havens.

4.2. Havenautoriteiten en gemeenten kunnen de handen ineenslaan of juist de confrontatie aangaan, maar de maatschappelijke en milieuaspecten kunnen niet langer van tafel worden geveegd⁽⁷⁾. In havensteden, waar zowel schepen als inwoners, bedrijven, winkels en toeristische activiteiten elk hun plaats hebben, kunnen de kwaliteit van het milieu en de bronnen van overlast mensen aanzetten tot actie. Zo krijgen bijvoorbeeld de omwonenden van tal van Europese havens voortdurend te maken met de luchtverontreiniging door schepen die dag en nacht hun motoren laten draaien.

4.3. De vracht-passagiersschepen en de vele veerboten lozen gassen en fijnstof in de lucht. Het lawaai van de motoren is ondraaglijk, omdat het nooit ophoudt en 's nachts wordt versterkt.

4.4. Oorzaak van dit probleem is dat schepen slechts in een aantal havens gebruik kunnen maken van walstroomvoorzieningen. Als gevolg daarvan zijn sommige schepen verplicht hun eigen generatoraggregaten in te schakelen.

4.5. De verbetering van de luchtkwaliteit in havens en de gevolgen voor de gezondheid van de omwonenden zijn een gevoelige kwestie. De roep vanuit de maatschappij om preventieve en corrigerende maatregelen met betrekking tot de luchtkwaliteit in de buurt van havens klinkt steeds luider, met name op sociale media.

(7) Daudet, B. en Alix, Y., "Gouvernance des territoires ville-port: empreintes locales, concurrences régionales et enjeux globaux", *Organisations et Territoires*, 2012.

4.6. Dat geldt ook voor de geluidshinder die wordt veroorzaakt door de havenactiviteiten. De vergroening van de zee- en binnenvaart moet volgens het EESC dan ook gepaard gaan met een inventarisatie en analyse van de milieueffecten van havens, met name in gebieden waar stad en haven in elkaar overlopen. Deze stap moet steeds voorafgaan aan nieuwe maatregelen en zal een slim milieubeheer voor het grensgebied tussen stad en haven mogelijk maken; overigens kan ook de ontwikkeling van binnenhavens hieraan bijdragen.

4.7. Het is namelijk onaanvaardbaar dat er beslissingen over de vergroening van de zee- en binnenvaart worden genomen zonder dat van tevoren een beeld wordt verkregen van het effect van de uitstoot van gassen — ook al gaat het om koolstofarme emissies —, de schepen, het topografisch profiel van het havengebied, de spreiding van de bevolking in de gebieden die de gevolgen van de havenactiviteiten ondervinden, het bestaan van weerstations — aangezien het weer van invloed is op de verspreiding of stagnatie van gassen in de lucht — en sensoren die de vervuiling en geluidsniveaus meten.

Werknemers in de maritieme sector

4.8. Daarnaast mag evenmin worden voorbijgaan aan een andere belangrijke maatschappelijke uitdaging, te weten werkgelegenheid en de opleiding voor nieuwe beroepen van zeevarenden. Ondanks het gebrek aan nauwkeurige en vergelijkbare gegevens over zeevarenden wordt algemeen erkend dat de maritieme sector te kampen heeft met een tekort aan vaardigheden en dat het moeilijk is posities in te vullen en zeevarenden vast te houden.

4.9. Dat de sector weinig aantrekkelijk is, heeft onder meer te maken met het feit dat varen op zee niet langer wordt beschouwd als een manier om de wereld te zien; reizen is immers goedkoper en gemakkelijker geworden. Volgens een onafhankelijke studie in opdracht van de Europese Commissie wordt de sector ook beschouwd als onverenigbaar met een “normaal” sociaal en gezinsleven, en zouden de arbeidsomstandigheden beneden peil zijn en de loopbaanvooruitzichten weinig rooskleurig, en dat ondanks het feit dat in het Maritiem Arbeidsverdrag van 2006 (MLC 2006) minimale arbeids- en levensomstandigheden voor de zeevarenden van de wereldhandelsvloot zijn vastgelegd ⁽⁸⁾.

4.10. Een rapport van de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap lijkt er dan weer op te wijzen dat de scheepvaart door bepaalde maatschappelijke groepen juist als prestigieus en respectabel wordt beschouwd, wat met name te danken is aan voorlichtingscampagnes over de sector, onderwijsbeurzen enz.

Vertegenwoordiging van vrouwen in de vervoerssector

4.11. Vrouwen zijn in de zeevaart ondervertegenwoordigd en hun aantal ligt relatief laag, en daarin lijkt weinig verbetering te komen. Behalve in enkele Noord-Europese landen en Nederland bezetten vrouwen in de zeevaart lagere posities en verdienen zij minder dan mannen.

4.12. Het EESC maakt deel van het Europese platform dat zich richt op de verbetering van de integratie en de positie van vrouwen in de vervoerssector in het algemeen, met inbegrip van de zee- en binnenvaart. Uit een online-enquête van de Europese Federatie van vervoerswerknemers (7 oktober-29 november 2019) blijkt dat vrouwen amper 22 % van de werknemers in de vervoerssector in zijn geheel vertegenwoordigen ⁽⁹⁾. Uit de studie blijkt dat de ongelijkheid en de genderstereotypen in de sector nog steeds een enorme hindernis zijn. Het zeevervoer is altijd een mannensector geweest; om de maatschappelijke problemen die samenhangen met de positie van vrouwen in de sector aan te pakken, moet hierin verandering komen.

4.13. De vergroening van het zeevervoer zou daarvoor het pad kunnen effenen. De technologische ontwikkelingen die gepaard gaan met de vergroening zullen naar verwachting leiden tot een nieuwe werkgelegenheidsdynamiek in het zeevervoer en een andere kijk op de sector: de traditionele banen op zee zullen namelijk geleidelijk aan veranderen in banen met een hoge toegevoegde waarde aan land, zodat ook meer vrouwen kunnen worden aangeworven.

4.14. Naar behoren gekwalificeerde zeevarenden zijn onmisbaar voor een veilige en milieuvriendelijke scheepvaart. Om het hoofd boven water te kunnen houden is het zaak dat deze dynamische sector voldoende bekwame nieuwkomers blijft aantrekken en de ervaren zeevarenden blijft vasthouden, en zich daarbij ook richt op vrouwen en andere ondervetegenwoordigde groepen.

4.15. Om tot degelijke en haalbare oplossingen voor de vergroening van de zeevaart te komen is het zaak alle belanghebbenden, met inbegrip van de sociale partners, bij het proces te betrekken ⁽¹⁰⁾.

⁽⁸⁾ Coffey, Consultores em Transportes Inovação e Sistemas, Oxford Research en World Maritime University, *Study on social aspects within the maritime transport sector*, Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2020.

⁽⁹⁾ <https://www.etf-europe.org/make-transport-fit-for-women-to-work-in-etf-sounds-alarm-over-industrys-growing-gender-divide/>

⁽¹⁰⁾ <https://www.ecsa.eu/index.php/etf-ecsa-declaration-enhanced-participation-women-european-shipping>

Zeevarenden

4.16. De automatisering van schepen zou evenwel kunnen leiden tot een vermindering van het aantal bemanningsleden en het varend personeel, waardoor de vraag naar zeevarenden zal afnemen en tegelijkertijd de werklast en de verantwoordelijkheden van degenen die reeds in dienst zijn, zullen toenemen. Het is weinig waarschijnlijk dat het vooruitzicht van ontslag of outplacement op maatschappelijke acceptatie zal kunnen rekenen.

4.17. Wel kunnen digitalisering en automatisering zorgen voor betere arbeidsomstandigheden voor hooggekwalificeerde bemanningsleden met vaardigheden op het gebied van IT en elektrotechniek. Tevens kunnen deze vernieuwingen leiden tot een vermindering van de administratieve rompslomp, die vaak wordt genoemd als een bron van vermoeidheid voor de bemanningsleden, en de ontwikkeling van vrijwel autonome besturingssystemen mogelijk maken, wat ongetwijfeld gevolgen zal hebben voor de werktijden en de aantrekkelijkheid van de scheepvaart.

4.18. De digitalisering en automatisering waarmee de vergroening van het zeevervoer gepaard gaat, zullen de sector ingrijpend veranderen, zij het niet op korte termijn, vooral omdat de reders hier nog niet helemaal klaar voor zijn. Anderzijds zijn deze nieuwe technologieën aangepast aan de bestaande schepen. Ook de kosten van vernieuwing van de vloot spelen een rol in deze terughoudendheid.

4.19. Voorts mag niet worden voorbijgegaan aan het feit dat de veranderende vaardigheidsbehoeften risico's meebrengen op het vlak van werkgelegenheid: zo dreigen sommige zeevarenden aan de zijlijn te blijven staan of geen passende opleiding te krijgen. Om deze enorme uitdaging het hoofd te kunnen bieden moeten zeevaartscholen nauw samenwerken met de maritieme sector, zodat zij zich kunnen aanpassen aan de behoeften van die sector.

4.20. Daarnaast is het van essentieel belang dat zeevarenden zich voortdurend bijscholen om hun vaardigheden up-to-date te houden en vlotter te kunnen overstappen van een baan op zee naar een baan aan land — een omslag die de vergroening van de zeevaart waarschijnlijk noodzakelijk zal maken. Dit is van essentieel belang willen de veranderingen ook de samenleving als geheel ten goede komen.

4.21. Beter geschoold personeel betekent echter ook een stijging van de arbeidskosten, het risico op sociale dumping, waarvan het minst gekwalificeerde personeel het slachtoffer wordt, en oneerlijke concurrentie op de arbeidsmarkt; bescherming van de banen van Europese zeevarenden is dan ook broodnodig. Interessant in dit verband is de studie "*Seafarers and digital disruption*" uit 2018⁽¹¹⁾. Het lijkt er echter op dat het aantal Europese zeevarenden afneemt en hun leeftijd stijgt, wat de vraag doet rijzen of zij concurrerend zijn in vergelijking met niet-Europese zeevarenden. Dit is een op zichzelf staande problematiek, die we hier echter wel wilden aanstippen.

4.22. Voor de sociale partners is dan ook een cruciale rol weggelegd: zij moeten erop toezien dat de arbeidsnormen in de zeevaart worden nageleefd en eventueel aangescherpt. Collectieve onderhandelingen kunnen echter op de helling komen te staan als gevolg van de verschillende arbeidswetten die aan boord van toepassing zijn; een complicerende factor daarbij is de handhaving van het arbeidsrecht in grensoverschrijdende gebieden, die wordt bemoeilijkt door het gebrek aan communicatie, samenwerking en coördinatie tussen de verschillende autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor het toezicht op de arbeidsomstandigheden.

Binnenvaart

4.23. Een aantal van deze overwegingen zijn ook van toepassing op de werknemers in de binnenvaart, behalve dan dat het daar voornamelijk gaat om oudere zelfstandige ondernemers, een gevolg van een combinatie van sociale, economische en culturele factoren⁽¹²⁾. Overigens heeft ook de vergrijzing gevolgen voor de werknemers: jongeren geven immers de voorkeur aan een baan op het vasteland, met regelmatige uren en de mogelijkheid om hun weekeinden thuis door te brengen. Dit aspect speelt met name een rol in West-Europa, waar ongeveer 80 % van de ondernemingen voor vrachtvervoer via de binnenvaart in handen is van zelfstandige eigenaars/exploitanten met onregelmatige werkuren. Gevolg daarvan is een tekort aan arbeidskrachten in de binnenvaart, zowel wat het binnenvaartvervoer van passagiers als van goederen betreft; het gaat hierbij om gekwalificeerd personeel op commandoniveau en om gekwalificeerde schippers in de sector vloeibare ladingen.

4.24. Het EESC stelt vast dat dit tekort mede te wijten is aan technische factoren; aangezien het werk van de bemanningsleden steeds technischer wordt, gaan de binnenvaartondernemingen op zoek naar gespecialiseerde profielen, die evenwel moeilijk te vinden zijn.

4.25. Om de sector vooral voor jongeren aantrekkelijker te maken moeten met name op sociaal-cultureel en maatschappelijk vlak ingrijpende maatregelen worden genomen, zoals de ontwikkeling van coöperaties om de economische behoeften (efficiëntie, rentabiliteit, hoge werklast) beter af te stemmen op sociale, culturele en maatschappelijke aspecten (sociaal en privéleven, gezin enz.).

⁽¹¹⁾ <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2018/10/ics-study-on-seafarers-and-digital-disruption.pdf>

⁽¹²⁾ Centrale Commissie voor de Rijnvaart, *Rapport thématique sur le marché du travail dans le secteur de la navigation intérieure européenne*, februari 2021.

4.26. Tot slot wijst het EESC erop dat de gevolgen van de COVID-19-crisis, die zich nu al doen gevoelen, de komende jaren nog tastbaarder zullen worden, vooral omdat de arbeidsmarkt in de binnenvaart zich zal moeten aanpassen aan de vergroening van de sector.

Brussel, 23 februari 2022.

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Christa SCHWENG
