

NL

NL

NL

Discussiedocument

Geïntegreerd Europees Actieplan voor het vervoer over de binnenwateren

De Europese Commissie is van plan eind 2005 een mededeling te publiceren over de bevordering van het vervoer over de binnenwateren. Daarin wordt een geïntegreerd plan uiteengezet met vooral concrete acties die noodzakelijk zijn om het marktpotentieel van de binnenvaart ten volle te benutten en het gebruik ervan aantrekkelijker te maken.

In het actieplan van de Commissie zal de nadruk worden gelegd op een aantal voor de ontwikkeling van het vervoer over de binnenwateren strategische domeinen:

- (1) Gunstige voorwaarden scheppen voor binnenvaartdiensten
- (2) Stimuleren van modernisering en innovatie van de vloot
- (3) Bevorderen van werkgelegenheid en vaardigheden
- (4) Verbeteren van het imago en de samenwerking
- (5) Voorzien in aangepaste infrastructuur
- (6) Verbeteren van het institutioneel kader

Het plan bevat een aantal aanbevelingen voor acties van de Europese Gemeenschap en andere verantwoordelijke partijen voor de periode 2006-2013. Bij de uitvoering zal nauw worden samengewerkt met nationale en regionale overheden, riviercommissies en de Europese industrie.

De actieterreinen zijn aan elkaar gekoppeld. De verschillende acties en maatregelen zijn met elkaar verbonden in actieclusters. De instrumenten die worden aanbevolen voor de uitvoering van de acties kunnen worden onderverdeeld in wetgevende, coördinerende en ondersteunende instrumenten. Instrumenten die op meer dan één actie betrekking hebben (bv. richtsnoeren inzake staatssteun) worden in elke betrokken actiecluster vermeld. De actieclusters worden gedetailleerd beschreven in de bijlagen bij deze mededeling.

De Commissie verzoekt de betrokken actoren hun ideeën en standpunten vóór 31 augustus 2005 mee te delen.

1. GUNSTIGE VOORWAARDEN SCHEPPEN VOOR BINNENVAARTDIENSTEN

Terwijl de binnenvaart traditioneel sterk staat in het bulkvervoer is ze er ook in geslaagd door te breken op de hoogwaardige West-Europese markt voor containervervoer. Hoewel veelbelovend, staat de ontwikkeling van de continentale cargomarkt in Centraal en Oost-Europa nog in de kinderschoenen. Er worden nieuwe marktniches ontwikkeld, zoals afval en recycling, gevaarlijke goederen, vervoer van voertuigen en omvangrijke ondeelbare goederen, en River-Sea-Shipping. Ook op deze markten wil men de betrouwbare, multimodale en deur tot deur binnenvaart tracht ook laten doorbreken.

Nieuwe markten bereiken

Nieuwe multi-modale vervoersdiensten dienen te beschikken over sterke synergieën en een kritische massa om op de markt te kunnen doorbreken. Moeilijke toegang tot kapitaal belemmert het ontstaan van nieuwe diensten. Het verlenen van startsubsidies kan deze barrières helpen overwinnen, de samenwerking tussen vervoersmodaliteiten en samenwerkingsverbanden binnen de sector bevorderen en bijdragen tot de doelstellingen op het gebied van modale verschuiving.

Aanmoedigen van ondernemerschap

De traditie van ondernemerschap in de sector van het vervoer over de binnenwateren moet worden aangemoedigd. Hoge investeringskosten en de moeilijke toegang tot kapitaal remmen de expansie en vernieuwing van de sector af. Om nieuwe ondernemingen aan te trekken op de markt en bestaande bedrijven de kans te geven uit te breiden dient, met name het MKB, makkelijker toegang te krijgen tot kapitaal. Herinvestering van bedrijfswinsten moet fiscaal worden gestimuleerd.

Verbetering van het administratief en regelgevend kader

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

1. GUNSTIGE VOORWAARDEN SCHEPPEN VOOR BINNENVAARTDIENSTEN	
Voorgestelde acties en maatregelen	
<p>Nieuwe markten bereiken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Onderzoek naar en invoering van nieuwe logistieke concepten ▪ Ondersteunen van intermodale lijndiensten ▪ Betere samenwerking tussen modaliteiten en binnen de sector <p>Aanmoedigen van ondernemerschap</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nieuwkomers aantrekken ▪ Toegang tot kapitaal vergemakkelijken voor het MKB <p>Verbeteren van het administratief en regelgevend kader</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Administratieve barrières voor de ontwikkeling van de binnenvaart wegwerken ▪ Zorgen voor gelijke concurrentievoorwaarden/concurrentieverstoring vermijden ▪ Coördinatie tussen betrokken overheidsdiensten verbeteren 	
Instrumenten	Verantwoordelijke actoren
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtsnoeren betreffende staatssteun voor steunprogramma's ▪ Programma's ter ondersteuning van modale verschuiving en ter bevordering van investeringen (met inbegrip van onderzoek en fiscale stimuli) ▪ EU RTD en steunprogramma's (Marco Polo, PCI, INTERREG) ▪ Subsidiehandboek voor de binnenvaart ▪ Eén geïntegreerd administratief contactpunt voor de binnenvaart (zgn. one-stop shops) ▪ Screening van de barrières in bestaande en nieuwe Europese en nationale regelgeving ▪ Geharmoniseerde wetgeving op het gebied van bemanning, vaartuigen, vaarbewijzen, documenten, aansprakelijkheid en laadeenheden bij intermodaal vervoer (ILU) 	<p>EC¹ LS²</p> <p>EU³/LS/industrie EC EC/LS</p> <p>EC/LS/industrie EU</p>

2. STIMULEREN VAN MODERNISERING EN INNOVATIE VAN DE VLOOT

De binnenvaart is een efficiënte, veilige en milieuvriendelijke vervoerswijze. Het toenemend gebruik ervan sluit aan bij de doelstellingen van het vervoers- en milieubeleid. Volgehouden investeringen in modernisering en innovatie blijven echter noodzakelijk om de voorsprong van de sector op deze gebieden te behouden.

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

Efficiëntie technologie leidt meestal tot een betere efficiency in de logistiek en een daling van de bedrijfskosten. Vlootinnovatie kan hiertoe bijdragen: scheepsontwerp, automatisering met inbegrip van ICT. Innoverende scheeps-, exploitatie- en overslagconcepten moeten daarom worden onderzocht en aangemoedigd.

¹ EC = Europese Commissie.
² LS = Lidstaten.
³ EU = Europese Unie.

Door de invoering van bestaande technologieën om het brandstofverbruik en schadelijke emissies verder terug te dringen, bv. hydrodynamica, betere aandrijving, brandstofrendement en filtertechnieken kan de binnenvaart zijn strenge normen aanhouden. Het onderzoek naar alternatieve en commercieel haalbare brandstoffen, bv. waterstof-brandstofcel en nul-emissiemotoren moet intussen actief worden voortgezet⁴.

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

Innovatie kan zowel gebeuren door de bouw van nieuwe schepen (langetermijnbenadering) als de aanpassing van bestaande schepen (korte- en middellangetermijnbenadering). Om ervoor te zorgen dat nieuwe technologieën sneller op de markt worden gebracht moet het regelgevend kader op het gebied van veiligheid en milieu worden versterkt (motoremissies, brandstofkwaliteit, afvalverwijdering, vervoer van gevaarlijke goederen). Onderzoek en ontwikkeling moeten zich toespitsen op de ontwikkeling van renovatieconcepten en worden ondersteund via steunprogramma's (onder meer via proefprojecten), fiscale stimuli en opleiding.

2. STIMULEREN VAN MODERNISERING EN INNOVATIE VAN DE VLOOT	
Vorgestelde acties en maatregelen	
<p>Verbetering van de efficiency in de logistiek en van de milieu- en veiligheidsprestaties van het de binnenvaart</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ontwikkelen en stimuleren van innoverende scheepsconcepten en -technologieën ▪ Aanmoedigen van de toepassing van veiligheidsverhogende technologieën ▪ Aanmoedigen van het gebruik van milieuefficiënte motoren en hernieuwbare energiebronnen ▪ Ontwikkelen van renovatieconcepten voor bestaande schepen 	
Instrumenten	Verantwoordelijke actoren
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtsnoeren betreffende staatssteun voor steunprogramma's ▪ Programma voor de bevordering van technologieën met het oog op een verbetering van de efficiency, milieuprestaties en veiligheid (o.a. onderzoek en fiscale stimuli) ▪ EU RTD en steunprogramma's (KP 7, modelprojecten voor innovatie in de sector) ▪ Europees Fonds voor innovatie in de binnenvaart ▪ Subsidiehandboek voor de binnenvaart ▪ Verbetering van de regelgeving inzake veiligheid en milieu (met inbegrip van afvalverwijdering en gevaarlijke goederen) 	<p>EC LS</p> <p>EU EU/LS/Industrie EC EU</p>

⁴ Zie Richtlijn 2003/30/EG ter bevordering van het gebruik van biobrandstoffen of andere hernieuwbare brandstoffen in het vervoer.

3. BEVORDEREN VAN WERKGELEGENHEID EN VAARDIGHEDEN

Het tekort aan personeel en ondernemerschap is een groot probleem geworden. In de jaren 1990 werd dit gedeeltelijk opgelost door technologische innovatie en de aanwerving van bemanning uit landen die nog niet tot de EU waren toegetreden. De lagere loonkosten vormden een belangrijke stimulans. Door de uitbreiding van de EU zullen de lonen naar elkaar toegroeien, wat zou kunnen leiden tot een beperking van de instroom van personeel. Er is dan ook behoefte aan een duidelijke strategie ter bevordering van duurzame en toekomstgerichte tewerkstelling en ondernemerschap.

Werknemers aantrekken

Het streven naar betere werk- en sociale omstandigheden door een constructief sociaal overleg op Europees niveau moet centraal staan in deze strategie. Een Europese definiëring van de vereiste beroepsbekwaamheden zal leiden tot meer arbeidsmobiliteit en moet worden aangevuld door de wederzijdse erkenning van beroepskwalificaties en opleidingsvereisten. Een gemeenschappelijke benadering van arbeidsmigratie zal de legale toegang tot de arbeidsmarkt vergemakkelijken en bevorderen voor werkzoekenden uit kandidaat lidstaten en geassocieerde landen. Voorts moeten wervingsinitiatieven ervoor zorgen dat de carrièremogelijkheden in de binnenvaart ook buiten de sector voldoende bekendgemaakt worden.

Investeren in menselijk kapitaal

Een goed functionerend onderwijs- en opleidingssysteem is essentieel voor een goed functionerende en competitieve arbeidsmarkt. Het voortbestaan van de onderwijs- en opleidingsinstellingen moet worden gewaarborgd, maar het studieaanbod moet worden aangepast aan de huidige kennisbehoeften inzake management, technologie en zeevaart. In onderwijs en opleiding moet gebruik worden gemaakt van moderne leermiddelen, zoals simulatoren voor het varen in onbekende en moeilijke gebieden. Ook levenslang leren moet worden aangemoedigd.

3. BEVORDEREN VAN WERKGELEGENHEID EN VAARDIGHEDEN
Voorgestelde acties en maatregelen
Werknemers aantrekken <ul style="list-style-type: none">▪ Verbeteren van arbeidsomstandigheden en sociale voorwaarden▪ Stimuleren van arbeidsmobiliteit▪ Bewustwording tot stand brengen en verbeteren van carrièremogelijkheden▪ Bevorderen van samenwerking op het gebied van wederzijdse erkenning van beroepskwalificaties
Investeren in menselijk kapitaal <ul style="list-style-type: none">▪ Instandhouden van onderwijs- en opleidingsinstellingen▪ Stimuleren van levenslang leren▪ Ondernemerschap bevorderen

Instrumenten	Verantwoordelijke actoren
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sociaal overleg binnen de sector (arbeidsomstandigheden, regeling inzake werktijden, vaststelling op EU-niveau van vereiste beroepskwalificaties) ▪ Aanwervingscampagnes ▪ Subsidiehandboek voor de binnenvaart ▪ Vrij verkeer van werknemers ▪ Europees beleid inzake arbeidsmigratie ▪ Steun van de EU voor onderwijs- en opleidingsinstellingen (bv. SOCRATES en LEONARDO DA VINCI) ▪ Europees fonds voor innovatie in de binnenvaart ▪ Specifieke opleidingsprogramma's voor de binnenvaart ▪ Gemeenschappelijke normen inzake onderwijs en opleiding ▪ Harmonisering van de regelgeving inzake vereiste bemanning en vaarbewijzen 	<p>Sociale partners</p> <p>EC/LS/industrie EC LS LS/EU EU</p> <p>EU/LS/Industrie EU/onderwijs- & opleidingsinstellingen EU/LS EU</p>

4. VERBETERING VAN HET IMAGO EN DE SAMENWERKING

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

Promotie van de binnenvaart als succesvolle zakenpartner

De industrie, politici en de overheid op zowel nationaal als Europees niveau zijn samen verantwoordelijk voor de verbetering van het imago van de binnenvaart. Promotieacties voor logistieke besluitvormers moeten worden ondersteund en gecoördineerd om een positief en coherent imago te creëren voor de binnenvaart en de weg vrij te maken voor een evenwichtiger vervoerssysteem.

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

Een aantal lidstaten heeft een promotiestructuur opgericht om aan de industrie up-to-date informatie te verstrekken over de mogelijkheden van de binnenvaart en bij te dragen tot de ontwikkeling ervan. De invoering van promotiecentra zal samen met de aanstelling van "nationale aanspreekpunten" voor de binnenvaart zorgen voor een vlotte communicatie tussen de overheid en de industrie en een resultaatgericht beleid bevorderen. Dit blijkt uit een vergelijking van de groeicijfers van landen die over een coördinatiestructuur beschikken met landen zonder een dergelijke structuur. Er moet dan ook een Europees netwerk van nationale promotie- en ontwikkelingscentra worden opgezet of uitgebreid, waaraan ook de kandidaat-lidstaten en geassocieerde landen deelnemen.

Monitoring van trends en ontwikkelingen op de binnenvaartmarkt

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

4. VERBETERING VAN HET IMAGO EN DE SAMENWERKING	
Voorgestelde acties en maatregelen	
Promotie van de binnenvaart als succesvolle zakenpartner	
<ul style="list-style-type: none">▪ Ondersteunen en coördineren van promotieactiviteiten▪ Beïnvloeden van de logistieke besluitvorming via public relations	
Opzet en uitbouw van een Europees netwerk voor de promotie en ontwikkeling van de binnenvaart	
<ul style="list-style-type: none">▪ Oprichten van nationale structuren voor promotie en ontwikkeling▪ Bieden van politieke, praktische en financiële steun aan promotiecentra▪ Aanstellen van nationale aanspreekpunten binnen administraties▪ Integratie van nationale promotiecentra en aanspreekpunten in een Europees netwerk	
Monitoring van trends en ontwikkelingen op de binnenvaartmarkt	
<ul style="list-style-type: none">▪ Harmonisering van gegevensverzameling op alle niveaus▪ Compatibele brongegevens ter beschikking stellen	
Instrumenten	Verantwoordelijke actoren
<ul style="list-style-type: none">▪ Steunprogramma voor (een netwerk van) nationale bureaus voor de promotie en ontwikkeling van de binnenvaart▪ Verordening betreffende statistische gegevens over het goederenvervoer over de binnenwateren▪ Marktobservatie voor de binnenvaart	EU/LS EU EC

5. VOORZIEN IN AANGEPASTE INFRASTRUCTUUR

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

Verbeteren van het multi-modale netwerk

Om de efficiëntie van het trans-Europese waterwegennet te verhogen dient een Europees ontwikkelingsplan te worden opgesteld voor de verbetering en het onderhoud van de binnenwateren en overslagfaciliteiten. Dit plan moet worden afgestemd op het TEN-V netwerk⁵ en moet erop gericht zijn knelpunten op te heffen en zal de leidraad vormen voor de financiering en het bepalen van prioriteiten. Een Europees coördinator kan worden aangesteld om de invoering van het plan te stroomlijnen. Het waterwegennet moet op een geïntegreerde en gecoördineerde manier worden ontwikkeld, door het wederzijdse begrip te bevorderen inzake het multifunctioneel gebruik van waterwegen en milieubescherming en duurzame mobiliteit met elkaar te verzoenen. Via infrastructuurheffingen kunnen middelen worden verzameld.

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

Invoering van River Information Services

River Information Services (RIS) zijn ondersteunende instrumenten voor de planning en het beheer van het verkeer en het vervoer op de binnenwateren. Ze kunnen een belangrijke bijdrage leveren tot een efficiënter en veiliger gebruik van waterwegen, sluisen, bruggen en terminals door een verbetering en optimalisering van gegevensuitwisseling en logistieke handelingen. De RIS zijn voor beheerders van waterwegen van onschatbare waarde voor de ondersteuning van het verkeersbeheer en het volgen van gevaarlijke goederen en zal zeer nuttig zijn voor commerciële actoren. RIS zullen tevens zorgen voor een verbetering van de concurrentiepositie en de veiligheid van de Europese binnenvaart. De RIS moeten in het kader van de trans-Europese netwerken op een gecoördineerde manier verder worden ontwikkeld en ingevoerd.

⁵ Zie rectificatie van de communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (PB L 201 van 7.6.2004).

5. VOORZIEN IN AANGEPAST INFRASTRUCTUUR	
Voorgestelde acties en maatregelen	
<p>Verbeteren van het multi-modale netwerk</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Instandhouding en verbetering van het Europees waterwegennet ▪ Verbetering van de wederzijdse verstandhouding inzake het multifunctioneel gebruik van waterwegen ▪ Aanmoedigen van de ontwikkeling van overslagfaciliteiten – ook in kandidaat-lidstaten en geassocieerde landen ▪ Reconversie van industriële sites nabij waterwegen <p>Invoering van River Information Services</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ondersteunen en coördineren van de ontwikkeling en invoering van RIS in Europa 	
Instrumenten	Verantwoordelijke actoren
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Europees ontwikkelingsplan voor de verbetering en het onderhoud van waterwegen en overslagfaciliteiten ▪ Europees coördinator ▪ TEN-V bijstand voor prioritaire projecten nr. 18 en 30, andere projecten van gemeenschappelijk belang, ontwikkeling van havens en terminals ▪ RIS-richtlijn en projecten (TEN-V IMP) ▪ EU RTD en steunprogramma's (PHARE, ISPA, CARDS, INTERREG) ▪ Nationale subsidieregelingen ▪ Kader voor infrastructuurheffingen ▪ Ruimtelijke ordeningsbeleid waarin meer prioriteit wordt gegeven aan de reconversie van bedrijvenszones nabij waterwegen ▪ Interdisciplinair overleg op projectniveau 	<p>EU/LS</p> <p>EU/LS EU/LS</p> <p>EU/LS EU LS EU LS</p> <p>EC/LS</p>

6. VERBETERING VAN HET INSTITUTIONEEL KADER

Het institutioneel kader voor de binnenvaart in Europa is gefragmenteerd en de verantwoordelijkheden zijn verspreid over diverse organisaties. Daardoor vindt de binnenvaart slechts weinig weerklank op politiek niveau en wordt onvoldoende werk gemaakt van beleidsvoorbereiding.

Concentreren van beschikbare kennis

Het voorgestelde actieplan kan slechts vruchten afwerpen, indien het op een coherente manier wordt uitgevoerd. Zonder wijzigingen aan het bestaande kader, zal geen enkele organisatie over de middelen beschikken om het voortouw te nemen. De riviercommissies beschikken slechts over een beperkte beslissingsbevoegdheid. De Gemeenschap kan haar bevoegdheden niet ten volle benutten. Daarom moeten de beschikbare middelen en kennis worden geconcentreerd. Bureaucratische coördinatie of overlappingsen moeten worden vermeden.

De Gemeenschapswetgeving biedt de ruimste rechtsgrondslag voor een strategisch en doelmatig binnenvaartbeleid op Europees niveau. Een Europees agentschap voor de binnenvaart zou een sleutelrol kunnen spelen als coördinator voor de uitvoering

van het actieprogramma. Het agentschap moet over technische expertise en kennis beschikken voor de uitoefening van zijn taken en bevoegdheden, zoals bijdragen tot de ontwikkeling van regelgeving voor de invoering van strenge veiligheidsvoorschriften en technische normen en de uitvoering van een aantal andere specifieke taken (zie de actieteclusters hiervoor). Het Agentschap moet nauw samenwerken met enerzijds de industrie en de sociale partners en anderzijds de riviercommissies. Deze Europese instantie zou ook openstaan voor deelname van derde landen.

Soepeler besluitvorming

De communautaire regelgeving biedt een enkelvoudige besluitvormingsprocedure voor de vaststelling van de gemeenschappelijke regels die nodig zijn voor het vrij en veilig verkeer van werknemers, vaartuigen, bemanningen, vracht op het hele waterwegennet te garanderen. Het gaat niet om een extra administratieve laag. Door de betrokkenheid van zowel de Raad als het Europees Parlement wordt gewaarborgd dat de beslissingen democratisch onderbouwd zijn en dichter bij de burger staan.

Derde landen kunnen door het sluiten van bi- of multilaterale overeenkomsten bij de werkzaamheden van het Agentschap worden betrokken. Het zou ideaal zijn, naar analogie met de bestaande werkwijze binnen de CCR, ook experts uit een aantal van dezen landen of zelfs al deze landen te betrekken bij de opstelling van de regels in de werkgroepen van het agentschap. In deze overeenkomst kunnen ook mechanismen worden opgenomen voor de invoering van de geharmoniseerde regels op het ruimere Europese waterwegennet.

De internationale Riviercommissies zouden hun rol blijven spelen voor de specifieke rivierbekkens, met name op gebieden die specifiek zijn voor een bepaalde rivier een waarvoor geen harmonisatie op Europees niveau nodig is (vaarregels, politieregels, riviertoezicht). De ervaring en expertise die ze hebben opgebouwd kan op die manier worden instandgehouden en verder worden uitgebreid.

Grotere politieke zichtbaarheid

De behoefte aan institutionele ondersteuning is bij de binnenvaart groter dan bij andere vervoersmodaliteiten. Door de oprichting van het Agentschap voor de Binnenvaart zou deze vervoerswijze aan belang winnen binnen de Gemeenschap en de lidstaten. Het Agentschap kan ervoor zorgen dat de binnenvaart een volwaardige plaats krijgt in een doelmatiger vervoersbeleid. De binnenvaart zou hierdoor wat uit de marginaliteit worden gehaald en politiek beter zichtbaar worden.

6. VERBETERING VAN HET INSTITUTIONEEL KADER

Voorgestelde acties en maatregelen

Concentreren van beschikbare kennis

- Concentreren van beschikbare kennis en middelen
- Vermijden van dubbel werk in de verschillende organisaties
- Diverse taken combineren om synergieën tot stand te brengen

Soepeler besluitvorming

- Gemeenschappelijke regels vaststellen op het gepaste niveau
- Derde landen betrekken bij de opstelling van de regelgeving

Grotere politieke zichtbaarheid

- Integreren van binnenvaartbeleid in het Europees vervoersbeleid

Instrumenten

Verantwoordelijke actoren

- Oprichting van een Europees Agentschap voor de Binnenvaart
- Overeenkomsten met derde landen over hun deelname

EU/LS
EU/LS