

PINE

Prospects of Inland Navigation
within the enlarged Europe

Nederlandstalige Samenvatting

Buck Consultants International (Nederland)

ProgTrans (Zwitserland)

VBD Europees Ontwikkelingscentrum voor binnen- en kustvaart (Duitsland)

via donau (Austria)

Maart 2004

Inleiding

In het Witboek 'het Europese vervoerbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen', wordt binnenvaart gezien als de duurzaamste en veiligste wijze van vervoer. Binnenvaart heeft een zeer gunstige energie-efficiency en een aanzienlijk groeipotentieel. Ondanks deze sterke voordelen, heeft binnenvaart slechts beperkt kunnen deelnemen aan de groeiende vervoermarkt. Daardoor heeft binnenvaart in de laatste decennia vervoersaandeel verloren, vooral aan het wegvervoer.

De uitbreiding van de Europese Unie in de jaren 2004 en 2007 zijn belangrijke stappen in de politieke en economische ontwikkeling van Europa. De integratie van de binnenwateren van de toetredingslanden in het bestaande netwerk van de EU maakt hier deel van uit. Tegen deze achtergrond heeft de Europese Commissie besloten om een studie te laten uitvoeren over de huidige en toekomstige situatie in de binnenvaartsector en zijn vooruitzichten in het kader van de uitgebreide Europese Unie.

Gedurende de periode februari 2003 – juni 2004 heeft een consortium van vier ervaren organisaties aan de studie gewerkt. Het consortium bestond uit Buck Consultants International (Nederland), ProgTrans (Zwitserland), VBD (Europees ontwikkelingscentrum voor kust- en binnenvaart (Duitsland)) en via donau (Oostenrijk). Het project werd aangeduid met de titel **PINE: 'Prospects for Inland Navigation within the enlarged Europe'** (Perspectieven voor Binnenvaart in de uitgebreide Europese Unie).

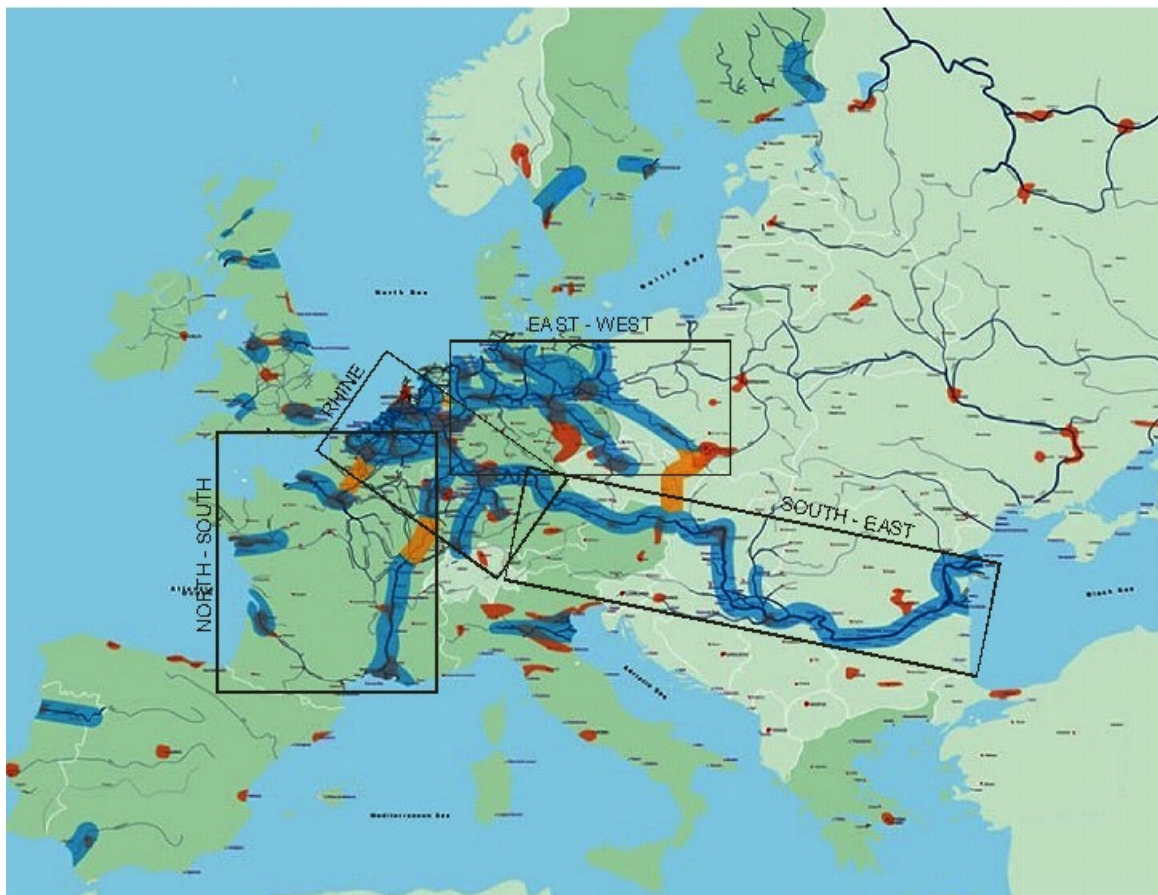
De PINE-studie heeft zich gericht op goederenvervoer. Het Consortium heeft bovenal de situatie in de vier belangrijkste **binnenvaart-corridors** geanalyseerd en vergeleken (zie illustratie op de volgende pagina):

- **Rijn-corridor:** het stroomgebied van de Rijn en zijn zijtakken (Nederland, delen van het westen van Duitsland, delen van België, Luxemburg, Frankrijk en Zwitserland);
- **Oost-west-corridor** (delen van Duitsland, Polen en Tsjechië);
- **Donau-corridor:** stroomgebied van de Donau in zuidoostelijk Duitsland, Oostenrijk, Slowakije, Hongarije, Roemenië en Bulgarije);
- **Noord-zuid corridor** (delen van België en Nederland, Frankrijk).

Voorts zijn geïsoleerde binnenvaartsystemen geanalyseerd van het Verenigd Koninkrijk, Finland, Zweden, Litouwen, Italië, Spanje en Portugal.

Naast een uitvoerig en bijgewerkt overzicht van de binnenvaartsector, heeft de studie het potentieel in beeld gebracht evenals de groeimogelijkheden tegen de achtergrond van de uitbreiding van de Europese Unie.

Het volledige PINE-rapport beslaat meer dan 500 pagina's. Een verkorte versie van de bevindingen, samen met de conclusies en aanbevelingen van het consortium, is voorgelegd aan de Commissie als **'Final Concise Report'** (Beknopt Eindrapport). Het onderhavige document is hier een samenvatting van.



Bron: INE

Resultaten en conclusies

Kenmerken en prestaties

In de Europese Unie van voor de uitbreiding (EU-15) neemt binnenvaart – na weg- en spoorvervoer – een derde plaats in. Het vervoerd tonnage per jaar bedraagt 440 miljoen ton, dit is een marktaandeel van 3,5%. De vervoerprestatie betreft 125 miljard ton-kilometers (tkm) ofwel 6,5% marktaandeel. De binnenvaart heeft het snel groeiende wegvervoer niet kunnen bijhouden en heeft daarbij sinds 1970 geleidelijk aan vervoersaandeel verloren. In absolute zin zijn de vervoerprestaties tijdens deze periode echter gegroeid met 23 miljard tkm, ofwel meer dan 20%. De uitbreiding van de EU in 2004 voegt daar ongeveer 3,5% in binnenvaart-tkm aan toe; de toetreding van Roemenië en Bulgarije zou het tot 5% vergroten.

Het belang van de binnenvaart in de diverse landen van de Unie geeft een grote diversiteit te zien. Het zwaartepunt ligt ongetwijfeld in de Rijn-corridor; hier zal weinig verandering in optreden. Alleen al Nederland, Duitsland en België samen vertegenwoordigen circa 113 miljard tkm, of 90% van de vervoerprestaties in de EU-15. Het vervoersaandeel bedraagt in deze landen respectievelijk 40%, 14% en 12%. In Nederland en sommige gebieden in

Duitsland is dit hoger dan het sporaandeel. Naast de overeenkomstige vervoersvraag is hiervoor vooral een concurrerende infrastructuur nodig, in de vorm van waterwegen en havens.

Echter, ook in andere landen en corridors draagt binnenvaart bij aan duurzaam vervoer, bijvoorbeeld in de Noord-Zuidcorridor, de Donau-corridor en de Oost-Westcorridor. Op deze wijze draagt binnenvaart niet alleen bij tot de **integratie** van deze landen in de bestaande EU-kern, ook kan binnenvaart als '**overloop**' dienen voor weg- en railvervoer. In de toetredingslanden heeft de weg- en railinfrastructuur over het algemeen nog lang niet het kwaliteitsniveau van de EU-15; momenteel is er al op een aantal plaatsen sprake van overbelasting.

In een aantal lidstaten heeft binnenvaart weinig betekenis: het betreft geïsoleerde en/of kleinschalige systemen, bijvoorbeeld in het Verenigd Koninkrijk, Finland, Italië en Litouwen. vaak beperkt tot vrijetijdsverkeer. Op een beperkte schaal vindt in deze landen **zeeriviervaart** plaats, evenals in Zweden, Spanje en Portugal. In deze landen betreft het vooral recreatievaart. In Ierland, Denemarken, Letland, Estland, Slovenië en Griekenland bestaat geen commerciële binnenvaart.

Alles bij elkaar levert Binnenvaart een onontbeerlijke bijdrage aan de facilitering van Europese vervoersstromen.

De binnenvaartsector en -ondernemingen

De **structuur van de Binnenvaartsector** verschilt significant van concurrerende vervoerswijzen spoor en (deels) weg. In West-Europa is er een tendens zichtbaar waarbij de grote binnenvaart-exploitanten zich ontwikkelen tot dienstverleners die het vervoer organiseren. Het vervoer zelf meestal uitgevoerd door kleine bedrijven met één schip, de zogenaamde 'particulieren'. In de genoemde belangrijkste binnenvaartlanden vormen zij veruit de meerderheid van de ondernemingen in de sector. Deze particulieren zijn vaak familieondernemingen, die niet altijd directe contacten hebben met verladers (lading-eigenaars). Ze zijn daardoor grotendeels afhankelijk van expediteurs om lading te krijgen en moeten vaak ze met lage, af en toe zelfs negatieve marges werken.

In tegenstelling tot de belangrijkste West-Europese binnenvaartlanden, waar de particulieren een grote rol vervullen, vindt in de toetredingslanden geleidelijk een opsplitsing van grotere bedrijven plaats (vroegere nationale monopolisten). In de toetredingslanden lopen deze ontwikkelingen uiteen.

Beoordeling van de **financiële situatie** van binnenvaartondernemingen is moeilijk, bij gebrek aan bijgewerkte en betrouwbare statistieken. Voor de EU-15 wordt de totale binnenvaartomzet geschat op €4.15 miljard (2000). Bijna 80% hiervan komt voor de rekening van de belangrijkste vier binnenvaartlanden (NL, D, B, F).

Human resources: werkgelegenheid en onderwijs

De laatste tijd is een **daling opgetreden van de binnenlandse arbeidsmarkt**, vooral in het Rijngebied. Onder de diverse oorzaken hiervan kunnen de aard van het werk en de arbeidsvoorwaarden worden genoemd: lange werktijden en lange periodes ver van huis en haard. In verscheidene landen in zowel het westen als het oosten is ook het aantal leerlingen verminderd. Ondanks de door Duitse opleidingsinitiatieven weer toenemende leerlingenaantallen en hogere productiviteit (bijvoorbeeld grotere schepen die besparingen in personeel mogelijk maken), vormt dit in diverse (westelijke) landen een wezenlijk probleem.

Tot nu toe kon dit grotendeels worden gecompenseerd door personeel uit de toetredingslanden aan te nemen, met de loonkostenverschillen als belangrijke pullfactoren voor de sector. Na de uitbreiding van de EU kan het probleem echter opnieuw gaan groeien omdat de verschillen in loonkosten waarschijnlijk gaan afnemen. Dit zou kunnen leiden tot verminderde immigratie van Oost-Europees personeel en zelfs remigratie naar de herkomstlanden. Daarbij kan worden aangenomen dat ex-binnenvaartwerknemers voor de sector verloren gaan omdat ze ander werk gaan doen. Op de middellange termijn is een verscherping van het personeelstekort te verwachten, ook in de toetredingslanden. Dit zou moeten worden tegengegaan door voortgaande onderwijsprojecten en de verbetering van de arbeidsomstandigheden en sociale zekerheid.

De **vaartopleidingen** verschillen tussen de landen van de uitgebreide EU. De kwaliteitsniveaus van opleidingsprogramma's zijn echter grotendeels vergelijkbaar.

Tekortkomingen ontstaan door de arbeidsmigratie en de hoge mate van internationaal verkeer, vooral tussen oost en west, bijvoorbeeld in talenkennis en de bekendheid met buitenlandse waterwegen. Deze problemen kunnen leiden tot verhoogde veiligheidsrisico's in het internationale binnenvaartverkeer. Het belang van bekwaamheden in bijvoorbeeld elektronische gegevensverwerking (Electronic Data Processing, EDP) en financieel-economische onderwerpen zal toenemen.

De binnenvaartvloot

De Europese vloot wordt gekenmerkt door een grote **verscheidenheid aan schepen**. Twee belangrijke types kunnen worden onderscheiden: gemotoriseerde schepen en duwboten, beiden in verschillende groottes en variaties. De capaciteit van de motorschepen in de vier corridors bedraagt netto circa 7,5 miljoen, waarvan 84% in de Rijn-corridor is geregistreerd. De Noord-zuid- en Oost-west-corridors omvatten 6% elk, en ongeveer 4% behoort tot de Donau-corridor. De duwschepen, met een totale capaciteit van 6,4 miljoen ton, zijn evenwichtiger verdeeld. 44% behoort tot de Donau-corridor, 34% tot de Rijn, 13% tot de Oost-west-corridor en 8% vaart op de Noord-zuid-corridor.

Over het algemeen staan de **veiligheidsnormen** op een vrij hoog niveau, vooral in de Rijn-corridor.

Een ander duidelijk kenmerk van de binnenvaartvloeden is **de lange levensduur van de schepen**. Dit leidt tot een zekere vorm van inertie, en heeft zowel voor- als nadelen. Een voordeel is dat de initiële investering over meerdere decennia kan worden terugbetaald. Helaas belemmert de lange levensduur van schepen de vernieuwing in de vloot. Dit betreft zowel de grootte van schepen (schaalvergroting) als de implementatie van technische innovaties. Per saldo spelen in de concurrentieslag met andere vervoerswijzen toch vooral de nadelen een rol.

Om te komen tot meer efficiency en veiligheid in de verkeersafwikkeling, verbetering van de milieuproductie en uiteindelijk verhoging van het concurrentievermogen is **modernisering van de binnenvaartvloot vereist**. In de meeste landen zijn de systematische onderzoeksactiviteiten in dit opzicht helaas zeer beperkt. Tegen de achtergrond van het grote aantal particulieren met beperkt kapitaal voor vernieuwing en de lange levensduur van schepen zijn overheidsinvesteringen wat dit betreft van essentieel belang.

Delen van de vloeden van de toetredingslanden zijn onvoldoende marktgericht. Een voorbeeld is het tekort aan gemotoriseerde schepen en het surplus aan duwboten op de midden- en beneden-Donau. De interoperabiliteit (mogelijkheden om schepen in te zetten in andere corridors) hangt af van technische normering en dimensies van schepen in relatie met de infrastructuur. Mede vanwege de vereiste technische voorschriften op de Rijn is de toegang van de schepen uit de Donau-corridor tot de Rijn zeer beperkt.

De wisselwerking tussen schepen en infrastructuur, evenals de impact van binnenvaartinfra op het prestatie- en concurrentievermogen van de binnenvaart, dat hieronder zal worden behandeld, onderstrepen het belang van een behoorlijke toestand van de infrastructuur. Zolang dit niet kan worden verbeterd is het van belang de bestaande infrastructuur zo goed mogelijk te benutten. Een verdere **optimalisatie** van de schepen aan de bestaande vaarcondities kan zo bijdragen aan versterking van de concurrentiepositie van de binnenvaart.

De infrastructuur

Er is veel variatie in de schaal en staat van de binnenvaartinfra van de EU. De belangrijke rivieren met hoge capaciteit, vooral de Rijn en de Donau, verzorgen uitstekende verbindingen met zeehavens en vormen de ruggengraat van het systeem. Zij worden aangevuld door waterwegen van een lagere orde. Vooral in Nederland en delen van België, Duitsland en Frankrijk zijn deze onderliggende netwerken fijnmazig, maar buiten deze landen is dit veel minder het geval. De dekking door binnenvaartinfra kan in geen geval worden vergeleken met de dichtheid van het Europese spoor- en wegennet, maar de binnenvaart doet wel degelijk economisch belangrijke industriële gebieden en bevolkingscentra aan.

Duidelijk is dat de toestand van de infrastructuur mede het **concurrentievermogen** bepalen, aangezien de infra grenzen stelt aan de scheepsgrootte en zo de transportkosten beïnvloedt. Het is essentieel om dit op gelijk niveau te brengen omdat binnenvaart vaak over lange afstanden gaat. De ladingcapaciteit wordt op deze manier bepaald door het

ernstigste knelpunt op een langere route. In dit opzicht kunnen lokale knelpunten het concurrentievermogen over **lange afstanden** beïnvloeden. Dat geldt zowel voor de diepgang (vooral bulkgoederen) als voor de doorvaarthoogte (voornamelijk containervervoer)

Juist deze voorwaarde (uniforme toestand van de infra) is vanwege allerlei, **zowel lokale als grootschalige knelpunten** verre van opgelost. Daardoor zijn in veel gevallen doorgaande en concurrerende langeafstandstransporten per binnenvaart slechts beperkt mogelijk. Voorbeelden hiervan zijn diverse gedeeltes van de hogere en midden-Donau, en de Oder en Elbe. Bovendien zijn waterwegen (of secties ervan) vaak niet of onvoldoende met elkaar verbonden, bijvoorbeeld in Frankrijk. Een overzicht van knelpunten en 'missing links' is verstrekt in de rapporten van dit project.

Als dit alles op een rijtje wordt gezet, komt naar voren dat de Unie nog geen algemene beleidsvisie of **Strategisch Plan** heeft samengesteld voor het volledige netwerk van de 25 nieuwe lidstaten. Een dergelijk document zou ook het gehele Donaugebied (inclusief Kroatië, Servië-Montenegro, Roemenië, Bulgarije en Oekraïne) moeten omvatten, evenals de aanpassing van de havens en terminals en hun weg- en spoorverbindingen. De lijst van prioritaire projecten binnen de Trans-Europese netwerken (TEN-T) is een belangrijke aanzet, maar verstrekt niet het noodzakelijke kader om de potentie van de binnenvaart op Europees niveau ten volle te benutten.

De binnenhavens

Het binnenvaartnetwerk van de EU beschikt over ongeveer 300 belangrijke officiële (openbare) havens. In de Rijn- en de Noord-zuid-corridors bestaan bovendien vele extra kleinschaliger overslaglocaties (vooral in Duitsland, Nederland en België). De kenmerken van de havens geven veel variëteit te zien, vooral tussen de EU-15 havens en die in de toetredingslanden. Het gaat dan bijvoorbeeld om de dichtheid langs waterwegen, productiviteit en omzet, faciliteiten, en beheer- en verantwoordelijkheidsaspecten.

Vele havens hebben zich omgevormd van zuivere overslagplaatsen naar **'tri-modale hubs'**. Vooral in het Westen zijn moderne logistieke centra ontstaan, die ook waarde-toevoegende diensten hebben ontwikkeld. Vooral in West-Europa zijn er volwassen havenstelsels, in de regel goed aangepast aan economische ontwikkelingen en relevante locatie-eisen.

Naast de infra- en suprastructuur van de havens moet ook belang worden gehecht aan de **landzijdige ontsluiting**. Alleen bij hoogwaardige aansluitingen op weg en rail zullen havens zeker geen knelpunt vormen voor de ontwikkeling van de binnenvaart.

Het concurrentievermogen van de binnenvaart wordt nog altijd sterk beïnvloed door de **handling- en voor- en natransportkosten**. Deze bedragen vaak meer dan 50% van de kosten van de hele vervoerketen, vooral voor gecombineerd vervoer. Oplossingen voor het vermijden c.q. beperken van deze kosten zijn sterk gewenst.

De binnenvaarthavens in de nieuwe lidstaten hebben de gevolgen van de politieke en economische veranderingen van de jaren '90 en hun gevolgen voor vervoerstructuren en havendiensten op verschillende manieren doorgemaakt. Terwijl sommige havens nu diensten op westers niveau aanbieden, hebben anderen de aanpassing nog niet voldoende kunnen maken. In veel havens in de toetredingslanden bestaat een **significante investeringsbehoefte** aan op- en overslagfaciliteiten.

Informatie- en communicatiesystemen

Hedendaags logistiek management vereist een intensieve uitwisseling van informatie tussen partners in de logistieke keten. De integratie van Informatie en Communicatietechnologie (ICT) in het operationele binnenvaartproces vindt momenteel plaats door middel van zogenaamde RIS-toepassingen (River Information Services). De bestaande RIS-diensten hebben in het bijzonder taken op het gebied van vaarweginformatie, verkeersinformatie en navigatie.

Door het gebruik van RIS kunnen de volgende fundamentele **strategische voordelen** voor de binnenvaart worden verwacht:

- verhoging van de concurrentiekracht;
- optimaal gebruik maken van de infra en de gerelateerde openbare gelden;
- verhoging van de veiligheid;
- betere bescherming van het milieu.

River Information Services dragen bij aan ontwikkeling van de binnenvaart tot een transparant, betrouwbaar en toegankelijk vervoermiddel. Naast de huidige betekenis van RIS als waardevol instrument voor beheersinstanties, zouden in de toekomst ook mogelijke commerciële gebruikers kunnen profiteren van probleemloos en **efficiënt informatiebeheer** in de logistieke keten, versterkt door geharmoniseerde RIS-systemen.

Met de recente **RIS-richtlijn** van de Europese Unie wordt aan de voorwaarde voor harmonisering van deze systemen op Europees niveau voldaan. Een vlotte en complete implementatie van geharmoniseerde systemen op Europees niveau zal een duidelijke verbetering in de concurrentiekracht van binnenvaart teweegbrengen.

Huidige transportvolumes in de binnenvaart

Van de **totale vervoerprestatie** (weg, spoor en binnenvaart) binnen het onderzoeksgebied vindt 84% binnen de EU-15 plaats, en 16% in de toetredingslanden (met inbegrip van Bulgarije en Roemenië). Voor de **binnenvaart** komt slechts 5% van het volume van de EU-25 voor rekening van de toetredingslanden inclusief Bulgarije en Roemenië. Binnenvaart speelt echter een belangrijke rol in **internationaal goederenvervoer**, omdat dat meer dan de helft uitmaakt van het binnenvaartvolume van de EU-15. Dit staat gelijk aan ongeveer 26% van alle goederen die de binnengrenzen van de EU-15 overschrijdt (tegen 14% voor rail).

Zoals vermeld, zijn in de drie belangrijkste landen België, Duitsland en Nederland de marktaandeelen van binnenvaart het hoogst: 12%, 14% en 40%. In andere landen is het overall minder dan 5%. Op corridorniveau is het binnenvaartaandeel echter aanmerkelijk hoger. In Oostenrijk is in de Donaucorridor het marktaandeel wel 22%. In de toetredingslanden is binnenvaart vooral in het Donauebekken van belang, met name in Slowakije, Hongarije, Roemenië en Bulgarije, alsmede in Polen en Tsjechië. Onderstaande getallen illustreren de interne verschillen binnen de EU:

- 90% van de ton-kilometers per binnenvaart binnen de EU-15 vindt plaats in Duitsland, Nederland, België en Frankrijk;
- 56% van de ton-kilometers per binnenvaart binnen de EU-15 gaat via de Rijn.

Hierin zal naar aanleiding van de uitbreiding van de EU weinig wezenlijke verandering komen.

Toekomstige binnenvaartvolumes

Verschillende bronnen voorspellen uiteenlopende groei van de binnenvaart. Het 'Prognos European Transport Report 2002' gaat ervan uit dat het aantal **ton-kilometers** per jaar ongeveer 2% zal toenemen tot 2015 (tegen 2,6% voor alle vervoersmiddelen). Deze orde van grootte wordt onderschreven door een recente prognose voor Duitsland (Planco 2003). De TEN-STAC studie schat de groei van het **vervoerd tonnage** op 2,5% per jaar voor binnenlands vervoer en 3,4% voor internationaal vervoer. Het PINE-consortium is van mening dat deze laatste cijfers wat aan de optimistische kant zijn, vooral het binnenlands vervoer¹.

Beide voorspellingen voorzien in Oost-Europa een enigszins hogere groei dan in de EU-15. Allebei gaan ze uit van verwezenlijking van het beleid van het EU Witboek, terwijl TEN-STAC ook voltooiing van bepaalde grootschalige infrastructuurprojecten veronderstelt. Het Surviway consortium (onder leiding van Ecorys) houdt het op een gemiddelde jaarlijkse groei van 1,4% (in tonnen) tijdens het huidige decennium, een afname van het binnenlandse goederenvervoer van 1,1% per jaar, en een jaarlijkse groei in het totale internationale vervoer van 2,6%.

Over het algemeen wordt verwacht dat het aandeel van binnenvaart binnen de drie vervoerwijzen over land op ongeveer 6% zal blijven, met een lichtjes dalende tendens. Om dit marktaandeel vast te houden en de trend van een teruglopend binnenvaart-aandeel te keren, zijn **sterke beleidsmaatregelen** vereist (Witboek van 2001, aanbevelingen van dit PINE-project).

¹ Zonder de mogelijkheid om de methodologie en aannames van de TEN-STAC studie grondig te bestuderen kunnen we hierover geen definitieve conclusie trekken.

De huidige voorspellingen voor verschillende goederencategorieën houden in:

- Relatief hoge groei (meer dan 3% jaarlijks) voor metaalproducten, chemische producten, mechanische producten en overige industrieproducten, alsmede lading van containers en andere intermodale laadeenheden;
- Relatief beperkte groei (minder dan 1% per jaar) voor vaste minerale brandstoffen, ruwe olie, ertsen, metaalafval en kunstmeststoffen.

Dit geldt voor alle vier de corridors. Aangezien de onderhavige volumes in het stroomgebied van de Rijn nu reeds hoog zijn, wordt verwacht dat het zwaartepunt van de toekomstige groei met name in de toetredingslanden zal liggen. Deze inschatting van de Ecorys-studie wordt mede onderschreven door een prognose van het Oostenrijks Instituut voor Ruimtelijke Ordening. Verwacht wordt dat door de dynamische economische ontwikkeling in de Donau-toetredingslanden tot 2015 een jaarlijkse groei in het binnenvaartvolume van 2,4 tot 7% zal optreden.

Beleid en wetgeving

De binnenvaart werkt binnen het **politieke en juridische kader**, dat door de EU en nationale autoriteiten, met inbegrip van internationale overeenkomsten tot stand is gebracht. Tijdens de afgelopen decennia hebben significante veranderingen geleid tot liberalisering van (grote segmenten van) de Europese goederenvervoermarkt. Ondanks het principe van gelijke behandeling van alle vervoerwijzen, zijn er binnenvaart-gerelateerde dossiers op EU-niveau langzamer opgepakt dan bij de andere modaliteiten. Dit heeft te maken met internationale regelingen (onder andere de verdragen van de Rijn en de Donau, UN-ECE) en het feit dat sommige lidstaten geen sprake is van actief binnenvaartbeleid.

Binnenvaartlanden als Duitsland, Nederland, België, Frankrijk en Oostenrijk voeren wel **nationaal beleid** op het gebied van binnenvaart. Bij de andere lidstaten is er minder aandacht voor de sector, en dit geldt ook voor de toetredingslanden. Een analyse van de beleidspositie geeft de indruk dat binnenvaart niet altijd de aandacht krijgt die gezien het potentiële belang verdient.

Slechts in enkele landen bestaan binnenvaartpromotie- of ontwikkelingsorganisaties. De lobby-activiteiten van nationale groeperingen hebben vaak ontoereikende mogelijkheden of resources. In het Donaugebied ontbreken dergelijke organisaties in het geheel. Wat dit betreft mag de groeiende samenwerking op Europees niveau binnen en tussen koepelorganisaties (bijvoorbeeld INE, EFIP, EBU, etc.) worden genoemd. Hun inspanningen dragen bij aan een sterkere invloed voor binnenvaart in het Europese verkeers- en vervoersbeleid. Zo kan de positie van binnenvaart in de intermodale concurrentieslag worden verstevigd.

De vervoerseconomie van de binnenvaart houdt sterk verband met de **locatie van industriële activiteit**. In vroeger tijden koos de industrie veelal voor 'natte locaties', vooral in relatie met bulkgoed. Tegenwoordig ligt dat anders. De ruimtelijke ontwikkeling van de lichte industrie en de dienstensector richt zich op de ontsluiting over de weg – en soms per rail. In het kader van het milieuvriendelijke karakter van binnenvaart zou een heroverweging

kunnen worden gemaakt. Dit is een taak voor regionale en lokale overheden maar stimulatie van de nationale autoriteiten en de EU zou belangrijke steun kunnen geven.

Intermodale concurrentie

Een eerste voorwaarde voor eerlijke concurrentie is **harmonisatie van wettelijke regelingen**. Dit is een heel eind gevorderd maar nog niet voltooid. Ontbrekende schakels en knelpunten kunnen de efficiëntie over de gehele linie beperken. Waar echter sprake is van adequate infra, heeft binnenvaart aanzienlijke voordelen boven weg en spoor:

- Meestal heeft binnenvaart de **laagste vervoerskosten per ton-km** tussen de havens, zeker voor bulkproducten.
- Binnenvaart is **zeer betrouwbaar** als het gaat om het nakomen van afgesproken deadlines (behalve bij extreme en onbetrouwbare weersomstandigheden) wat vooral voor containervervoer van belang is.
- Binnenvaart heeft een **hoog veiligheidsniveau** wat van belang is voor het vervoeren van gevaarlijke stoffen.
- Binnenvaart veroorzaakt de **laagste externe kosten** (vervuiling en geluidsemissies) van de drie vervoerwijzen over land (weg, rail, binnenvaart).

Terwijl juridisch gezien al het vrachtvervoer binnen de Europese Unie in **gedereguleerde marktomstandigheden** geschiedt, is dit voor in de praktijk nog niet voor alle modaliteiten het geval. De binnenvaartsector in de EU is sinds 1 januari 2000 volledig geliberaliseerd (in het kader van EU Directive 96/75) terwijl het railgoederenvervoer in de praktijk nog behoorlijk achterligt. In zowel de 'oude' als de 'nieuwe' lidstaten van de EU, kunnen de (vroegere) nationale spoorwegbedrijven nog steeds met directe of verborgen subsidies werken, wat de concurrentie met de binnenvaart vertekent.

Bovendien zijn marktstructuren van invloed op intermodale concurrentie. Vermeld werd al dat de particulieren beperkte contacten hebben met verladers. Daardoor zijn ze grotendeels afhankelijk van tussenpersonen als grote logistieke dienstverleners of expediteurs. De spoorsector beschikt echter over grote hoeveelheden rollend materieel, alsmede eigen of gelieerde verkooporganisaties. Daardoor is het voor grote spoorexploitanten gemakkelijker om om strategische redenen de prijzen voor bepaalde routes te verlagen, terwijl kleine binnenvaartschippers alleen kunnen concurreren door hun eigen inkomen te verlagen.

Intra-modale concurrentie

Op vergelijkbare wijze zijn **marktderegulering en harmonisatie** de belangrijkste voorwaarden voor eerlijke intra-modale concurrentie. Er bestaan bijvoorbeeld verschillen in belastingheffing over winst uit scheepsverkoop tussen Duitsland en Nederland, die van invloed zijn op de binnenvaartbedrijven. Een ander aspect betreft concurrentie tussen bedrijven in de EU-15 en bedrijven uit de nieuwe lidstaten. Het klopt dat bedrijven uit de toetredingslanden hun diensten kunnen aanbieden tegen lage prijzen, maar door de structuur van de vloot hebben ze maar een beperkte toegang tot deze markt. Exploitanten uit de EU-15 zullen weer een concurrentievoordeel hebben vanwege de moderne schepen,

marktkennis en organisatorische efficiency. Terwijl voor fiscale en juridische wet- en regelgeving duidelijk Europese harmonisering nodig is, kan men er vanuit gaan dat aspecten als marktkennis, bedrijfsorganisatie en uitrusting van de vloot onder invloed van markwerking na een overgangperiode geleidelijk in overeenstemming zullen worden gebracht.

Vervoerwijzekeuze

De vervoerwijzekeuze van verladers, dienstverleners en expediteurs worden bepaald door **harde en zachte factoren**. De harde factoren zijn gebaseerd op rationele berekeningen van kosten- en kwaliteitsaspecten. De zachte factoren hebben te maken met individuele voorkeur zoals ingewortelde gewoonten, vooroordelen of gebrek aan kennis van alternatieven. De toetreding van de nieuwe lidstaten zal weinig effect hebben op de eisen van de verladers. Ondernemingen in de nieuwe lidstaten hebben echter over het algemeen nog een lange weg te gaan tot ze het kwaliteitsniveau bereiken, dat door hun collega-bedrijven uit westerse landen wordt aangeboden.

Betreffende de volgorde van **factoren voor de vervoerwijzekeuze** kunnen de volgende gevolgtrekkingen worden gegeven:

- de prijs-kwaliteitverhouding is het belangrijkste **algemene** criterium;
- betrouwbaarheid ('just-in-time') is het belangrijkste **kwaliteitscriterium**;
- de **frequentie** van vervoersdiensten en mogelijkheden voor kleine hoeveelheden tegelijk komt het beste tegemoet aan bedrijfslogistiek, gevolgd door;
- **beschikbaarheid** van ladingdragers en capaciteit;
- een zekere **regelmaat** in de ladingstromen is een vereiste van intermodaal vervoer;
- **deur-tot-deurdiensten** met duidelijke verantwoordelijkheden voor alle actoren zijn van belang voor optimalisatie van de keten (inclusief voortdurende informatie-uitwisseling).

Vervoerwijzekeuzen worden meer en meer beïnvloed door het feit dat logistieke concepten vaak tot stand komen binnen een beperkte groep actoren. Dit resulteert in duurzame overeenkomsten tussen verladers en dienstverleners en gaat gepaard met belangrijke investeringen. Daarom moet de binnenvaartsector zich sterker gaan profileren in deze kringen van beslissers, wil het zijn positie in logistieke ketens versterken.

De belangrijkste voordelen van binnenvaart, economische efficiency en veiligheid, die te koppelen zijn met milieu-overwegingen, **spreken duidelijk niet vanzelf**. De efficiency hangt sterk samen met de toestand van de infrastructuur, in samenhang met grote volumes, laadeenheden en afstand, terwijl milieuoverwegingen überhaupt een beperkte rol spelen in de besluitvorming.

Het potentieel van binnenvaart

De uitbreiding van de EU zal voor alle goederen en alle modaliteiten de vervoervraag beduidend doen groeien. De grootste groei is te verwachten in de Donaucorridor. Het wordt in de komende decennia de **belangrijkste uitdaging van de binnenvaart om dit op een duurzame manier te faciliteren**, tegen de achtergrond van toenemende beperkingen van weg- en spoorinfrastructuur. Het groeipotentieel voor binnenvaart kan worden gevonden in:

- A expansie in sectoren, waar binnenvaart van oudsher al een belangrijke rol heeft, bijvoorbeeld vloeibare en droge bulkgoederen;
- B het aanboren van **nieuwe nichemarkten**, bijvoorbeeld nieuwe auto's, afval en recycling-goederen;
- C het penetreren in veelbelovende/groeiende sectoren, bijvoorbeeld de consumenten-goederen.

Voor al deze categorieën ligt een belangrijk deel van het groeipotentieel in de groei van **containertransport**. Dit wordt onderschreven door het Surviway-project (Ecorys c.s., 2003). Containertransport zal een aanzienlijke doorgroei doormaken, en binnenvaart zal hieraan een bijdrage leveren (tot 40% tussen 2000 en 2010). Dit geldt ook voor zee-riviervervoer. Met optimale randvoorwaarden zou zich in de Oost-west- en Donau-corridors wel eens een verdrievoudiging van de containervolumes kunnen voordoen, ook al wordt gerekend op basis van een totnogtoe gering uitgangsniveau. Dit brengt echter geen verandering in het beeld van de Rijn als grootste containermarkt. Wel wordt bijvoorbeeld veel verwacht van het achterlandverkeer van een haven als Constanta.

Bijna elk product kan met containers worden vervoerd. Dit betekent dat binnenvaart in principe interessant is voor een grote variëteit aan goederen en economische sectoren. Zo zou binnenvaart markten kunnen penetreren waar haar rol nu nog niet zo groot is. Helaas ontbreekt het in de Donau-corridor aan exploitatiestructuren voor lijndiensten.

De groei in de (vloeibare en vaste) bulk zal bescheidener zijn (maximaal 13% tussen 2000 en 2010). Er is in de meeste gebieden nog wel enige groei, maar aangezien de desbetreffende economische sectoren niet of nauwelijks nog zullen groeien, zal er niet veel beweging meer zijn. Dit drukt het totale binnenvaartpotentieel in vergelijking met de andere modaliteiten. In de toetredingslanden, met name in de Donau-corridor, kan overigens een positiever beeld te zien zijn omdat de economie naar verwachting bovengemiddeld zal groeien.

Voorts kunnen, met de introductie van **innovatieve logistieke concepten** nieuwe binnenvaartmarkten worden geopend en bestaande markten worden uitgebreid. Voorbeelden hiervan zijn het 'floating inventory'-concept (bijvoorbeeld het Nederlandse initiatief 'Distrivaart'), en het vormen van logistieke netwerken: het bundelen van goederen van verschillende bedrijven. Dit is een taak voor de particuliere sector, maar ondersteuning van lokale, regionale en nationale overheden en de autoriteiten op Europees niveau is eveneens nodig.

Een andere mogelijkheid voor binnenvaart om tot extra markten door te dringen, is het **'Modal Shift'-concept**. Programma's op het gebied van Modal Shift promotie kunnen op

individuele basis bedrijven inzicht geven of, en in welke mate, binnenvaart voor hen een alternatief is. De positieve resultaten bereikt tot dusver wijzen erop dat het zinvol is om de programma's in West-Europa voort te zetten. In toetredingslanden zouden dergelijke initiatieven kunnen worden opgezet.

Enig potentieel ligt in het netwerk van **kleinere vaarwegen**. Hierbij zijn de binnenvaartschaalvoordelen beperkter, en bij gebruik van kleinschalige vaarwegen steken vaak problemen rond sluizen en diepgang de kop op. Toch kunnen deze waterwegen zeker een bijdrage leveren aan de functie van de binnenvaart, en in specifieke omstandigheden zou er wellicht groeipotentieel kunnen zijn. Voorbeelden hiervan zijn vervoer van bouwmaterialen, of grootschalige transporten, met oorsprong en bestemming vlakbij de waterweg. Dit moet vooral worden geplaatst in de context van ruimtelijke ordening van het verladende bedrijfsleven en de locatie van terminals (vermindering van voor- en natransport). Wat dit betreft zijn vooral doeltreffend ruimtelijke ordeningsbeleid (locatie nabij waterwegen) en het plannen van geschikte havens van belang.

Vooruitzicht en aanbevelingen

Doelstellingen

De belangrijkste doelstelling van het binnenvaartbeleid van de Europese Commissie is **het versterken van de positie van binnenvaart binnen het Europese vervoersysteem** door het verplaatsen van het evenwicht tussen de vervoerwijzen en het aanpakken van knelpunten (Witboek, 2001). Voorts speelt het innovatievermogen van de sector een belangrijke rol, bijvoorbeeld in relatie met een vlotte implementatie van RIS. Vooral gezien de uitbreiding van de Unie zal de binnenvaart een onontbeerlijke rol spelen in de te verwachten groei van de vervoersvolumes. Daarmee kan worden verhinderd dat knelpunten qua vervoer geen knelpunten qua economische ontwikkeling van Europa worden.

De aanbevelingen van het PINE Consortium ter versterking van de positie van de binnenvaart zijn verdeeld in 10 thema's. Het betreft 48 maatregelen.

De doelstelling is dat de binnenvaart de huidige trend van een teruglopend modal split-aandeel doorbreekt, **het huidige marktaandeel behoudt** en zo bijdraagt aan een duurzaam Europees verkeer- en vervoersbeleid. Binnenvaart beschikt over fundamentele voordelen: lagere kosten, hogere veiligheidsstandaard, alsmede de laagste externe kosten van de vervoerswijzen over land. Zo is binnenvaart in staat om significant bij te dragen aan de ontlasting van het wegverkeer. Ook de mogelijkheden van zee-riviervervoer spelen hierbij een rol.

Kern-aanbevelingen

De inzichten van het PINE-project verduidelijken de bestaande kansen en potenties. Om deze te gebruiken, moeten verscheidene basisvoorwaarden worden vervuld. Om met het belangrijkste te beginnen; er moet gezorgd worden voor gelijke en eerlijke concurrentievoorwaarden, zowel tussen de verschillende modaliteiten (intermodale concurrentie) als binnen de sector in verschillende landen. Naast de totstandkoming van **geharmoniseerde** (bovenal wettelijke en fiscale) **randvoorwaarden** gaat het hierbij om **adequate infrastructuur van waterwegen en havens** in Europese samenhang. Alleen als men naadloos vervoer kan aanbieden, met schepen van voldoende schaal over infrastructuur in behoorlijke conditie over het gehele tracé, kan binnenvaart kostentechnisch echt concurreren. Deze twee aspecten worden als kern-aanbevelingen onderstreept, ze hebben de hoogste prioriteit en moeten nadrukkelijk worden opgepakt. Krijgen deze aspecten niet voldoende aandacht, dan zullen de verdere aanbevelingen het gewenste effect missen.

Parallel aan deze verantwoordelijkheden van de overheid moet ook de sector zelf (binnenvaartondernemingen en -organisaties) zich inspanningen getroosten om te voldoen aan de toegenomen eisen uit de markt. Het gaat hierbij vooral om **innovatie en samenwerking** met andere vervoerswijzen.

Aanbevelingen

Gebaseerd op het bovenstaande heeft het PINE consortium een uitgebreide reeks aanbevelingen geformuleerd. Voor een gedetailleerde rekening van allen hen verwijzen wij naar het Definitieve Beknopte Rapport (FCR). Voor deze samenvatting wordt alleen op de kernpunten ingegaan.

1 De wetgeving: verbeter en harmoniseer het wettelijk kader

Om de eerlijke concurrentie tot stand te brengen, is het essentieel het wettelijk kader zowel te harmoniseren als te verbeteren. Het gaat hier onder andere om vaartuig-gerelateerde technische voorschriften, vereisten rond de bemanning, arbeidsomstandigheden en sociale zekerheid, patenten en andere vereisten van de gezagvoerder, alsmede fiscale aspecten. Het is wat dit betreft belangrijker om bestaande wetgeving aan te passen, te controleren, bekrachtigen en sanctioneren dan te werken aan nieuwe regels. Intermodale concurrentievoorwaarden (infrastructuurbegrotingen, subsidies voor schepen en rollend materiaal, etc.) moeten worden geharmoniseerd. In bepaalde gevallen, zowel in westen als in het oosten, ontvangt het spoorwegvervoer een preferentiële behandeling in vergelijking tot de binnenvaart. Deze verstoringen van intermodale concurrentie moeten worden aangepakt.

2 De Infrastructuur: verbeter en breid waterweginfrastructuur uit

Op bepaalde secties van het netwerk bestaan duidelijk suboptimale vaarwegcondities ('bottlenecks'). Deze knelpunten hebben een significante invloed op het algemene kostenniveau van de binnenvaart. De belangrijkste beleidsdoelstelling wat dit betreft is daarom om door het juiste onderhoud en het verwijderen van bepaalde knelpunten de waterweginfrastructuur te verbeteren en, waar noodzakelijk en gerechtvaardigd, zelfs uit

te breiden. Dit zou moeten worden gebaseerd op een inhoudelijk allesomvattende en coherente Europese investeringsregeling (Masterplan). Milieuoverwegingen, duurzaam vervoer en de economische argumenten betreffende de binnenvaart sluiten elkaar niet uit en zouden in een pragmatische aanpak een even belangrijke rol moeten spelen.

3 *Binnenhavens: verbeter de performance van overslaglocaties*

Havens en overslagterminals zijn onontbeerlijk voor het concurrentievermogen van volledige intermodale ketens. Wat dit betreft moet de implementatie van innovaties in havenmaterieel worden opgevoerd. Andere belangrijke aspecten zijn de verbetering van achterlandverbindingen van binnenhavens per spoor en weg, het aanbieden van de nieuwe of betere logistieke diensten evenals het stimuleren van tri-modaliteit (weg, water, spoor). Aangezien de kosten van overladen en voor- en natransport vaak 50% en meer van de totale transportkosten uitmaken, zouden industriële activiteiten, waar mogelijk, dichtbij binnenwater moeten worden gevestigd. Op deze wijze zouden industriezones langs waterwegen aantrekkelijker kunnen worden gemaakt door een coördinerend ruimtelijke-orderingsbeleid in te zetten ten gunste van de binnenvaart. Deze aspecten zijn van bijzonder belang voor havenontwikkeling in de toetredingslanden.

4 *Informatiesystemen: gebruik RIS ter verhoging van de veiligheid en de efficiency van de binnenvaart*

River Information Services (RIS; Rivier-informatiediensten) kunnen beduidend bijdragen aan veiligheid en efficiency. Hiervoor zou extra aandacht moeten worden gegeven aan technische randvoorwaarden, interfaces met externe systemen en toepassingen, alsmede acceptatie door gebruikers / systeemoperators en implementatie-ondersteuning. Ook de samenwerking met actoren buiten de sector zou moeten worden bevorderd. In dit verband stemt in het Consortium in met de onlangs voorgestelde RIS-Richtlijn van de Commissie. Er moet worden gestreefd naar spoedige implementatie van RIS met behulp van TEN-T-gelden. Voor niet-EU Donaulanden kunnen speciale fondsen worden gecreeëerd.

5 *Human resources: verzeker de bekwaamheid van arbeidskrachten en zorg voor adequate arbeidsomstandigheden en sociale zekerheid*

Om het tekort aan bekwaam vaartpersoneel in sommige Europese landen en de beschreven tekortkomingen in kennis aan te pakken, zijn investeringen in onderwijs en trainingsprogramma's van het grootste belang. een aanvullend punt is de openstelling van de arbeidsmarkt van de EU voor werknemers van buiten de Unie, met de doelstelling om te komen tot legale en langdurige werkgelegenheid. Essentieel in dit opzicht zijn duidelijke en geharmoniseerde wetgeving rond arbeidsomstandigheden, sociale zekerheid en onderwijs, die ook worden gehandhaafd. Naast het vergroten van het personeelsaanbod is er ook de mogelijkheid om, op langere termijn, de vraag naar personeel te beperken, bijvoorbeeld door productiviteitsaanwinsten, grotere en efficiëntere schepen en automatisering van bepaalde taken.

6 *Vloot: moderniseer de schepen*

Centraal staat de lange levensduur van schepen, die schaalvergroting en implementatie van innovatieve technologieën belemmert. Om de juiste randvoorwaarden tot stand te brengen, zouden additionele systematische onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma's moeten worden opgezet ter ontwikkeling van moderniseringmaatregelen en scheepstechnologie. De positieve effecten van deze maatregelen liggen onder andere in beperking van de exploitatielasten ten gevolge van brandstofbesparingen, verdere automatisering, vermindering van emissies door nieuwe voortstuwingstechnieken en milieuvriendelijke motoren en verdere verhoging van de veiligheid door de inzet van dubbelromptechologie. Er wordt verwacht dat vooral de vele financieel zwakke MKB-ondernemingen wat dit betreft profijt zouden hebben van financiële steun om hun schepen aan de markteisen aan te passen.

7 *Markt: integreer binnenvaart beter in logistieke ketens*

Het succes van het de binnenvaart in nieuwe en meer veeleisende markten hangt af van de integratie in en aanpassing aan de vereisten van de volledige logistieke keten van deur tot deur. Wat dit betreft zijn er diverse maatregelen zoals verdere ontwikkeling van geharmoniseerde intermodale laadeenheden (ILUs) en stimulatie voor verladers om modal shift toe te passen in intermodaal vervoer. Betere samenwerking met logistieke dienstverleners, tussen binnenvaart en spoor, met wegvervoerders maar ook binnen de sector zou hier eveneens zeker aan bijdragen. De versterkte inzet van ICT, gesteund door de reeds genoemde implementatie van RIS-toepassingen, zal de integratie van binnenvaart in intermodale logistieke ketens verder bevorderen.

8 *Sector: verbeter samenwerking en innovatie op bedrijfsniveau*

Natuurlijk hebben overheden duidelijke taken op verschillende niveaus om de positie van binnenvaart binnen het Europese vervoersysteem te versterken. De ondernemingen van de sector hebben echter een eigen verantwoordelijkheid om de belangrijkste uitdagingen op te pakken. De belangrijkste taken voor de sector zelf (vak- en brancheorganisaties en de ondernemingen zelf) hebben betrekking op samenwerking en innovatie.

9 *Imago: verbeter de beeldvorming van binnenvaart*

Binnenvaart heeft qua prestaties en concurrentievermogen een nadrukkelijk – helaas vaak negatief – imago bij besluitvormende sleutelpersonen in de overheid (beleid) en bedrijfsleven (logistieke ketens). Het verbeteren van dit vertekende beeld, met doelgerichte en professionele informatieverstrekking zou bijdragen tot een betere concurrentiepositie.

10 *Feiten & cijfers: creëer een kennisbank voor de binnenvaart*

'Facts and figures' vormen essentiële informatie voor alle actoren, of het nu schippers, verladers of beleidsmakers betreft. Gedurende dit project is op verschillende deelgebieden een duidelijk en nijpend gebrek aan bijgewerkte, compatibele en betrouwbare gegevens geconstateerd. Dit is niet alleen het geval op regionaal niveau, lidstaat- en EU-niveau, maar geldt in het bijzonder voor de vier corridors en de nieuwe lidstaten (inclusief Bulgarije en Roemenië). Het is overduidelijk dat er betere kennis nodig is dan momenteel beschikbaar. Mogelijke benaderingen zijn onder andere een

centraal gegevensbestand van binnenvaartstatistieken en geïntensifieerde inspanningen betreffende het systeem van de marktobservatie van de binnenvaartmarkt.

De uitbreiding van de EU

In relatie met de aanbevelingen moet speciale aandacht uitgaan naar de uitbreiding van de EU. Zelfs met een bescheiden aandeel van binnenvaart in de meeste toetredingslanden, zijn belangrijke bijdragen mogelijk tot duurzaam vervoerbeleid. Voor deze landen is de toetreding tot de EU het begin van een nieuwe politieke en economische era, waarbij diverse unieke kansen ontstaan.

Economische ontwikkeling en groei behoren tot de doelstellingen van de EU-uitbreiding. Vervoer mag hierbij geen knelpunt worden. Om dit aan te kunnen zijn echter wel **alle vervoerswijzen nodig**, wat beleidsmatig wordt onderschreven.

Binnenvaart biedt goederenvervoer de kans aan om **de weg en het spoor te verlichten** met om de stijgende vervoervraag tussen de EU-15 en de toetredingslanden het hoofd te bieden. Dit wordt nog eens versterkt door het feit dat de weg- en spoorinfra van de toetredingslanden nog niet op het niveau zijn gebracht zoals in het westen doorgaans bestaat. Ook de beperkte (financiële) middelen van de andere modaliteiten spelen een rol. Dit geldt vooral in de Donau-corridor, waar aanzienlijke en veelbelovende vaarmogelijkheden bestaan, maar nog onvoldoende worden benut. Binnenvaart kan ervoor zorgen dat de economische groei in deze landen niet de zelfde vervoereffecten (modal split) zal hebben als in het westen. Daarmee kan binnenvaart bijdragen tot duurzaamheid in de **verbinding met en de integratie van de toetredingslanden in de Europese Unie**.

Naar implementatie

Behalve de aanzienlijke rol voor de uitgebreide Europese Unie, zullen uiteraard veel andere actoren en organisaties bij moeten dragen om het volledige potentieel van Binnenvaart te kunnen benutten. Duidelijk is dat binnenvaart alleen zijn veelbelovende potentieel kan vervullen als alle relevante organisaties actief deel zullen nemen. Naast actieve ondersteuning in lidstaten is een **gecoördineerde Europese aanpak** nodig. De afstemming van nationaal beleid, ondersteund door Europees beleid zou moeten uitmonden in een **overkoepelend actieplan** ter versterking van binnenvaart.

