

Donderdag 14 februari 2019

P8_TA(2019)0131

NAIADES II — Een actieprogramma ter ondersteuning van de binnenvaart

Resolutie van het Europees Parlement van 14 februari 2019 over NAIADES II: een actieprogramma ter ondersteuning van het vervoer over binnenwateren (2018/2882(RSP))

(2020/C 449/22)

Het Europees Parlement,

- gezien de vraag voor mondeling antwoord aan de Commissie over NAIADES II — een actieprogramma ter ondersteuning van het vervoer over binnenwateren (O-000016/2014 — B7-0104/2014),
 - gezien de mededeling van de Commissie van 17 januari 2006 betreffende het bevorderen van de binnenvaart “NAIADES” — Geïntegreerd Europees Actieplan voor de binnenvaart (COM(2006)0006),
 - gezien zijn resolutie van 26 oktober 2006 over het bevorderen van de binnenvaart: NAIADES, een geïntegreerd Europees actieplan voor de binnenvaart ⁽¹⁾,
 - gezien de mededeling van de Commissie van 10 september 2013 getiteld “Naar een hoogwaardige binnenvaart — NAIADES II” (COM(2013)0623),
 - gezien zijn resolutie van 6 februari 2014 over NAIADES II: een actieprogramma ter ondersteuning van het vervoer over binnenwateren ⁽²⁾,
 - gezien het werkdokument van de diensten van de Commissie van 18 september 2018: “Tussentijds voortgangsverslag over de tenuitvoerlegging van het actieplan NAIADES II ter bevordering van de binnenvaart (voor de periode 2014-2017)” (SWD(2018)0428),
 - gezien de mededeling van de Commissie van 20 juli 2016 getiteld “Een EU-strategie voor emissiearme mobiliteit” (COM(2016)0501),
 - gezien zijn resolutie van 15 december 2011 over het stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem ⁽³⁾,
 - gezien artikel 123, lid 2, van zijn Reglement,
- A. overwegende dat binnenwateren belangrijke havens, steden, industriële centra en de voornaamste landbouwgebieden in de EU met elkaar verbinden, waarmee ze een aanzienlijke bijdrage leveren aan de EU-doelstellingen van koolstofvrij vervoer, duurzame groei en territoriale cohesie;
- B. overwegende dat een modale verschuiving van het wegvervoer naar de binnenvaart noodzakelijk is om de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs van 2015 (COP21) te halen, en dat de binnenvaart voldoende capaciteit heeft om veel grotere volumes goederen en passagiers aan te kunnen en zo het dichtgeslibde Europese wegvervoerssysteem te ontzien;
- C. overwegende dat de binnenvaart essentieel is om verdere negatieve effecten van het vervoer terug te dringen via een efficiënter gebruik van land en energie en een vermindering van de geluidsoverlast en het aantal ongelukken;

⁽¹⁾ PB C 313 E van 20.12.2006, blz. 443.

⁽²⁾ PB C 93 van 24.3.2017, blz. 145.

⁽³⁾ PB C 168 E van 14.6.2013, blz. 72.

Donderdag 14 februari 2019

- D. overwegende dat de binnenvaartvloot moet worden gemoderniseerd en aangepast aan de technische vooruitgang om de milieuprestaties van de vaartuigen te verbeteren, en daardoor het concurrentievoordeel van de binnenvaart in het multimodaal vervoer te waarborgen;
- E. overwegende dat er tot nu toe beperkte financiële middelen zijn uitgetrokken voor de binnenvaartsector, en dat de toegang tot financiering een heikel punt blijft voor de sector die voornamelijk uit kleine ondernemingen bestaat;
1. staat achter de specifieke maatregelen die tot nu toe zijn genomen en is ingenomen met de verdere maatregelen die gepland zijn in het kader van het actieplan NAIADES II (2014-2020);
 2. dringt er bij de Commissie op aan het programma NAIADES uiterlijk in 2020 bij te werken en te vernieuwen zodat het potentieel van de binnenvaart als een veilige, duurzame en doeltreffende vervoerswijze in het multimodale vervoerssysteem volledig kan worden benut via een EU-strategie voor de lange termijn waarmee een succesvolle modale verschuiving wordt beoogd;
 3. onderstreept dat de binnenvaart bij het formuleren van vervoersinitiatieven in overweging moet worden genomen als onderdeel van een holistische aanpak voor de lange termijn in het kader van het intermodale en duurzame vervoersbeleid van de EU;
 4. benadrukt dat de toeristische binnenvaart een bloeiende sector is en dat het concurrentievermogen van belangrijke bedrijfstakken in de EU afhangt van een betrouwbare en kosteneffectieve binnenvaart voor de aanlevering van goederen; pleit daarom voor proactieve beleidsmaatregelen die gericht zijn op de ondersteuning van een duurzame binnenvaartsector, vooral gezien de digitale, technologische en ecologische uitdagingen op het vlak van logistiek en mobiliteit;
 5. merkt op dat in 2050 80 % van de bevolking van de EU in stedelijke gebieden zal wonen, waardoor de vraag naar openbaar vervoer en betere stadslogistiek toeneemt, en dat het vaak moeilijk en duur is om de bestaande infrastructuur op het land uit te breiden; verzoekt de Commissie en de lidstaten om de binnenvaart op te nemen in het stedelijk en havenbeleid en het potentieel ervan voor goederen- en personenvervoer volledig te benutten, aangezien veel steden in de EU zich in de buurt van binnenwateren bevinden, teneinde de levenskwaliteit te verbeteren en files terug te dringen;
 6. onderstreept dat eerdere actieprogramma's hun doelstellingen niet hebben gehaald vanwege een gebrek aan specifiek daarvoor bestemde middelen; verzoekt de Commissie dan ook erop toe te zien dat het actieplan NAIADES II toereikende en specifieke financiering ontvangt om zijn doelen te halen, en geschraagd wordt door een gestructureerde beleidsstrategie met haalbare doelen voor de korte en middellange termijn en een concreet stappenplan waarin onder andere wordt vermeld hoeveel middelen er beschikbaar worden gesteld voor de tenuitvoerlegging;
 7. verzoekt de Commissie regelmatig marktonderzoek uit te voeren en prognoses te maken om de verschuivingspatronen voor goederen en passagiers in de binnenvaart beter te kunnen analyseren, op bewijs gestoelde beleidsvoering mogelijk te maken en beter in te spelen op opkomende trends en nieuwe markten;
 8. onderstreept hoe belangrijk het is dat knelpunten worden opgeheven om te bewerkstelligen dat binnenwateren van hoge kwaliteit zijn zodat de binnenvaart en binnenhavens kunnen worden ontwikkeld en opgenomen in het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T); verzoekt de Commissie in het kader van de Financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen financieringsprioriteit te verlenen aan het herstellen, aanpassen, moderniseren en automatiseren van de infrastructuur voor vaarwegen, sluisen, bruggen, oevers en havens en het verbeteren van grensoverschrijdende onderdelen van het kernnetwerk;
 9. benadrukt, naast de verplichtingen van de lidstaten om het kernnetwerk in 2030 te voltooiën, hun verantwoordelijkheid om de prestaties, betrouwbaarheid, beschikbaarheid en klimaatbestendigheid van de bestaande infrastructuur te verbeteren door rehabilitatie, en zo de rol van de binnenvaart als een betrouwbare vervoerswijze te garanderen en een slim gebruik van de beperkte financiële middelen te bevorderen;
 10. is ingenomen met de werkzaamheden die zijn gepland en uitgevoerd aan de corridors Atlantische Oceaan, Oostzee-Adriatische Zee, Middellandse Zee, Noordzee-Oostzee, Noordzee-Middellandse Zee, Oriënt-oostelijke Middellandse Zee, Rijn-Alpen en Rijn-Donau, en met het feit dat er over de hele lijn meer lidstaten investeren in de ontwikkeling van binnenwateren en -havens; verzoekt de Commissie dan ook zich te scharen achter de tenuitvoerlegging van projecten in het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T);

Donderdag 14 februari 2019

11. wijst erop dat voldoende sluiscapaciteit cruciaal is voor doeltreffend en duurzaam achterlandvervoer en dat sluisen een belangrijke rol spelen bij een veilige waterregulering en bij het opwekken van schone energie; verzoekt de Commissie daarom voldoende subsidies beschikbaar te stellen voor het herstel, de modernisering en de vernieuwing van sluisen;
12. dringt er bij de Commissie op aan subsidies speciaal te bestemmen voor algemene binnenvaartprojecten, aangezien de ervaring met blindingprojecten in het verleden heeft aangetoond dat private partners alleen waren betrokken bij de uitvoering van de werkzaamheden en de overheidsinstanties verantwoordelijk waren voor de financiering, gezien het publieke en multifunctionele doel van waterwegen;
13. merkt op dat de digitalisering van de binnenvaart een belangrijke rol speelt bij een grotere efficiëntie, veiligheid en milieuprestaties van die binnenvaart; verzoekt de Commissie dan ook een uitvoeringsstrategie op te stellen voor de digitale binnenvaart (Digital Inland Waterway Area — DINA) en te zorgen voor een passend regelgevingskader voor verbonden en geautomatiseerd vervoer over het water, waaronder een evaluatie van Richtlijn 2005/44/EG betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap⁽¹⁾, waarbij rekening wordt gehouden met bestaande initiatieven zoals het Rhein Ports Information System (RPIS) en er een solide, voor de hele EU geldende rechtsgrond wordt gecreëerd voor grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over vaarroutes, reizen, goederen en verkeer, met één toegangspunt;
14. onderstreept hoe belangrijk het is om digitale binnenvaartdiensten te integreren in de gegevensstroom van andere vervoerwijzen teneinde naadloze multimodale diensten van deur tot deur mogelijk te maken, aangezien met de combinatie van internet en synchromodaliteit volumes op corridors tussen havens en achterland beter kunnen worden gebundeld, wat leidt tot een evenwichtiger gebruik van de capaciteit van de infrastructuur op het land en minder files en andere negatieve externe effecten;
15. benadrukt dat, om te voldoen aan de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs van 2015 (COP21), het vervoerssysteem weerbaar en koolstofvrij moet worden gemaakt door versneld over te stappen op koolstofarm vervoer, hulpbronnefficiëntie en schone aandrijvingen; wijst erop dat er voor deze overgang bijbehorende normen en financiering nodig zijn als stimulans voor een innovatief beheer van de waterwegen, een bredere inzet van schone en waar mogelijk modernere vaartuigen, en de aanleg van de noodzakelijke tankinfrastructuur;
16. beveelt aan de synergieën tussen schone-energieën en netwerken van waterwegen te benutten om optimaal gebruik te maken van waterkracht die wordt opgewekt bij waterwegen, van windenergie in havens en van andere energiebronnen bij mobiliteitsknooppunten aan het water voor de toelevering van de vervoerssector, huishoudens en industrieën waarbij de distributiekosten tot een minimum kunnen worden beperkt;
17. benadrukt het belang van toereikende financiering voor nieuwe technologie, innovatie en duurzame vervoersinfrastructuur en -diensten in het kader van huidige en op stapel staande EU-programma's zoals de Financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, Horizon 2020, Horizon Europa, de interne markt, het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling en het Cohesiefonds om innovatie te stimuleren en de milieu- en digitale prestaties van de binnenvaart te verbeteren; verzoekt de Commissie om specifieke financieringsstromen op te zetten om dit doel te verwezenlijken;
18. merkt op dat specifiek technologisch onderzoek moet worden aangevuld met sociaal-economisch en prenormatief onderzoek om innovatieve regelgeving en financiering aan te wakkeren en marktspelers warm te maken voor de grootschalige invoering ervan;
19. verzoekt de lidstaten nationale strategieën verder te ontwikkelen om de binnenvaart te stimuleren en te ondersteunen, waarbij rekening moet worden gehouden met de huidige NAIADES-actieplannen en het volgende Europese actieprogramma voor de binnenvaart, en regionale, lokale en havenautoriteiten aan te sporen hetzelfde te doen;
20. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Commissie en de regeringen en parlementen van de lidstaten.

⁽¹⁾ PB L 255 van 30.9.2005, blz. 152.