

Speciaal verslag

**Binnenvaart in Europa:
het vervoersaandeel en
de bevaarbaarheid zijn
sinds 2001 niet aanzienlijk
verbeterd**



EUROPESE
REKENKAMER

EUROPESE REKENKAMER
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxemburg
LUXEMBURG

Tel. +352 4398-1

E-mail: eca-info@eca.europa.eu
Internet: <http://eca.europa.eu>

Twitter: @EUAuditorsECA
YouTube: EUAuditorsECA

Meer gegevens over de Europese Unie vindt u op internet via de Europaserver (<http://europa.eu>).

Luxemburg: Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2015

Print	ISBN 978-92-872-1956-5	ISSN 1831-0915	doi:10.2865/609195	QJ-AB-15-001-NL-C
PDF	ISBN 978-92-872-1941-1	ISSN 1977-575X	doi:10.2865/512892	QJ-AB-15-001-NL-N
EPUB	ISBN 978-92-872-1974-9	ISSN 1977-575X	doi:10.2865/771134	QJ-AB-15-001-NL-E

© Europese Unie, 2015

Overneming met bronvermelding toegestaan.

Voor iedere vorm van gebruik of reproductie van figuur 2 dient rechtstreeks toestemming aan de auteursrechthebbende te worden gevraagd.

Printed in Luxembourg

Speciaal verslag

**Binnenvaart in Europa:
het vervoersaandeel en
de bevaarbaarheid zijn
sinds 2001 niet aanzienlijk
verbeterd**

(uitgebracht krachtens artikel 287, lid 4, tweede alinea, VWEU)

Controleteam

In de speciale verslagen van de ERK worden de resultaten van haar doelmatigheids- en nalevingsgerichte controles van specifieke begrotingsterreinen of beheerst thema's uiteengezet. Bij haar selectie en opzet van deze taken zorgt de ERK dat deze een maximale impact hebben door rekening te houden met de risico's voor de doelmatigheid of de naleving, de omvang van de betrokken inkomsten en uitgaven, verwachte ontwikkelingen en politieke en publieke belangstelling.

Deze doelmatigheidscontrole werd verricht door controlekamer II – onder leiding van ERK-lid Henri Grethen - die gespecialiseerd is in de uitgaventerreinen structuurbeleid, vervoer en energie. De controle werd geleid door ERK lid Iliana Ivanova, ondersteund door Tony Murphy, kabinetschef; Mihail Stefanov, kabinetsattaché; Pietro Puricella, eenheidshoofd; Enrico Grassi, teamleider; Christian Wieser, controleur; Erika Soveges, controleur; Erki Must, controleur; Di Hai, controleur.



Van links naar rechts: E. Soveges, M. Stefanov, P. Puricella, C. Wieser, I. Ivanova, E. Must, E. Grassi, D. Hai, T. Murphy.

Paragraaf

Afkortingen

Woordenlijst

I – VII Samenvatting

1 – 13 Inleiding

1 – 6 De kenmerken van het goederenvervoer over de binnenwateren in de EU

7 – 10 De belangrijkste beleidsdoelstellingen en belemmeringen met betrekking tot het goederenvervoer over de binnenwateren in de EU

11 – 13 De rol van de Europese Commissie en van de lidstaten

14 – 16 Reikwijdte en aanpak van de controle

17 – 49 Opmerkingen

17 – 27 Het vervoersaandeel van de binnenvaart is niet aanzienlijk gegroeid en door de EU gefinancierde projecten droegen niet doeltreffend bij tot de algehele verbetering van de bevaarbaarheid

18 – 19 Het vervoersaandeel van het goederenvervoer over de binnenwateren is niet significant toegenomen

20 – 24 Er werden slechts enkele geïsoleerde knelpunten aangepakt zonder rekening te houden met corridor- en onderhoudsaspecten

25 – 27 Vertragingen bij de uitvoering, ten dele als gevolg van langdurige administratieve procedures

28 – 49 EU-binnenvaartstrategieën waren niet gebaseerd op een alomvattende en grondige analyse

29 – 32 EU-strategieën waren niet gebaseerd op een grondige analyse

33 – 40 In de EU-strategieën werden de belangrijkste belemmeringen voor de uitvoering ervan in de lidstaten niet volledig aangepakt

41 – 45 De aanpak van de selectie van projecten was onvoldoende gericht

46 – 49 Lidstaten besteden onvoldoende aandacht aan rivieronderhoud

50 – 54 Conclusies en aanbevelingen

- Bijlage I — Classificatie van Europese binnenwateren overeenkomstig Resolutie nr. 92/2 van de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer**
- Bijlage II — Overzicht van de door de Rekenkamer onderzochte projecten**
- Bijlage III — Vervoersaandeel van de binnenvaart ten opzichte van alle vervoerswijzen over land in de lidstaten op de belangrijkste binnenvaartcorridor van 2001 tot en met 2012 (in %)**
- Bijlage IV — De verschillende varianten voor het wegwerken van het knelpunt op het traject Straubing-Vilshofen**
- Bijlage V — De kosten van het wegwerken van knelpunten volgens de Platina-inventarisatie van knelpunten en ontbrekende schakels van 31.3.2010**

De antwoorden van de Commissie

AGN: Europees Verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn

CEF: Financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (Connecting Europe Facility)

DG Milieu: Directoraat-generaal Milieu

DG Mobiliteit en Vervoer: Directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer

DG Regionaal Beleid en Stadsontwikkeling: Directoraat-generaal Regionaal Beleid en Stadsontwikkeling

EFRO: Europees Fonds voor regionale ontwikkeling

IWT: Binnenvaartvervoer(Inland waterway transport)

LS: Lidstaat

TEN-V: Trans-Europees vervoersnetwerk

VN/ECE: Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties

Binnenwateren: Op het vasteland gelegen waterwegen die kunnen worden bevaren door schepen met een minimaal laadvermogen van 50 ton bij normale belading, waaronder bevaarbare rivieren, meren en kanalen.

Diepgang: De hoogte van het ondergedompelde deel van een vaartuig. Hoe meer vracht er wordt geladen, des te hoger is de geladen diepgang.

Doorvaarthoogte: De afstand tussen het wateroppervlak en het laagste punt van de brug.

Kernnetwerk: Deel van het TEN-V-netwerk dat de lidstaten wettelijk verplicht zijn uiterlijk in 2030 te voltooien.

Knelpunt: Volgens Resolutie nr. 49 van 2005 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) wordt de term gebruikt voor secties van binnenwateren waarvan de parameterwaarden aanzienlijk lager zijn dan de nagestreefde minimale vereisten.

Natura 2000: Een netwerk van natuurbeschermingsgebieden op het grondgebied van de Europese Unie.

Operationeel programma: Een door de Commissie goedgekeurd programma van een lidstaat voor door de EU gefinancierde investeringen per lidstaat, in de vorm van een samenhangende reeks prioriteiten die meerjarenmaatregelen omvat, als kader voor gefinancierde projecten.

RIS: River Information Services (rivierinformatiediensten) zijn moderne verkeersbeheersystemen waarmee een snelle elektronische gegevensoverdracht mogelijk wordt gemaakt tussen water en kust via voorafgaande en realtime uitwisseling van gegevens.

Scheepslift: Constructie voor het opheffen en neerlaten van vaartuigen tussen twee waterniveaus.

Sluis: Een inrichting voor het opheffen en neerlaten van schepen tussen delen van een rivier of kanaal met een hoogteverschil.

TEU: De „twenty-foot equivalent unit” is een eenheid die wordt gebruikt voor het beschrijven van de capaciteit van containerschepen en containerterminals, gebaseerd op het volume van een 20 voet (6,1 meter) lange intermodale container, een metalen kast van standaardafmetingen die gemakkelijk kan worden overgezet tussen verschillende vervoerswijzen, zoals schepen, treinen en vrachtwagens.

Tkm: Tonkilometer: maateenheid voor de registratie van de output van vervoer die overeenkomt met het vervoer van één ton over 1 km, berekend door de hoeveelheid aan goederen in ton te vermenigvuldigen met de afgelegde afstand in km. Alleen de afstand op het nationale grondgebied van het rapporterende land wordt in aanmerking genomen voor het binnenlandse en internationale vervoer en voor de doorvoer.

Uitgebreid netwerk: Deel van het TEN-V-netwerk dat de lidstaten wettelijk verplicht zijn uiterlijk in 2050 te voltooien.

Vervoersaandeel (ook wel vervoersverdeling, modaal aandeel of „modal split”): Het aandeel in het totale aantal ritten, volume of gewicht, of de totale voertuig- of de vervoersprestaties (voertuig-, ton- of reizigerskilometers) van alternatieve vervoerswijzen, zoals vervoer over de weg, het spoor, de binnenwateren, de zee en door de lucht, met inbegrip van niet-gemotoriseerd vervoer. In dit verslag heeft „vervoersaandeel” betrekking op de drie voornaamste vervoerswijzen over land: vervoer over de weg, per spoor en over de binnenwateren.

I

De binnenvaart is, samen met het spoor- en wegvervoer, een van de drie belangrijkste vervoerswijzen over land. De goederen worden met schepen vervoerd tussen binnenhavens en werven via de binnenwateren, zoals kanalen, rivieren en meren. De EU beoogt een verschuiving van het wegvervoer naar milieuvriendelijker vervoerswijzen, waaronder de binnenvaart, vanwege de potentiële voordelen in de vorm van kostenbesparingen, vermindering van de verontreiniging en vergroting van de veiligheid van het vervoer. In de EU-strategieën is vastgesteld dat het wegwerken van knelpunten in de infrastructuur een essentieel vereiste is voor de ontwikkeling van de binnenvaart in Europa.

II

De Rekenkamer onderzocht of de strategieën voor het binnenvaartvervoer doeltreffend werden uitgevoerd door de Commissie en de EU-lidstaten. In het bijzonder heeft zij de twee voornaamste controlevragen beantwoord, te weten:

- i) Hebben de uit EU-begroting gefinancierde projecten doeltreffend bijgedragen tot het vergroten van het aandeel van het goederenvervoer over de binnenwateren en de verbetering van de bevaarbaarheid?
- ii) Waren de EU-binnenvaartstrategieën coherent en gebaseerd op relevante en uitgebreide analyses?

III

De controle had betrekking op de beleids- en strategiedocumenten vanaf 2001 en de belangrijkste beleids- en strategiedocumenten, informatie van de Commissie, de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) en andere derde partijen alsmede de relevante financiële, vervoer- en bevaarbaarheidsindicatoren werden beoordeeld. Daarnaast zijn er controles ter plaatse verricht bij twaalf door de EU gefinancierde projecten in België, de Tsjechische Republiek, Duitsland en Hongarije, die gefinancierd zijn uit de begrotingen van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-V) en de structuurfondsen (SF) gedurende de programmeringsperiode 2007-2013.

IV

Over het algemeen constateerde de Rekenkamer dat de beleidsdoelstelling van het verschuiven van verkeer over de weg naar de binnenvaart en van verbetering van de bevaarbaarheid niet werd bereikt. Tussen het moment waarop deze doelstelling werd vastgesteld in 2001 en 2012, het jaar waarvoor de laatste statistische informatie beschikbaar is, is het vervoersaandeel van de binnenvaart niet aanzienlijk gegroeid en bleef het schommelen rond de 6 %. De Rekenkamer is daarom van oordeel dat de Europese binnenvaartstrategieën niet doeltreffend zijn uitgevoerd.

V

De door de EU gefinancierde projecten die werden onderzocht, stemden niet altijd overeen met de doelstellingen voor het goederenvervoer over de binnenwateren en slechts enkele ervan verbeterden de bevaarbaarheid. Er zijn vooral geïsoleerde knelpunten weggewerkt, maar die waren nog omgeven door andere knelpunten. Als gevolg hiervan was de impact van deze projecten op de binnenvaart gering.

VI

Dit was ten dele te wijten aan tekortkomingen in de EU-binnenvaartstrategieën (die niet waren gebaseerd op een voldoende grondige en alomvattende analyse) en aan het ongerichte gebruik van de beperkte middelen op het niveau van de EU en van de lidstaten. Langs de hoofdcorridors was de aanpak van de binnenvaart door de lidstaten bovendien inconsistent. De EU-strategieën hielden onvoldoende rekening met de milieuaspecten en met de aandacht die de lidstaten aan het onderhoud van rivieren besteedden.

VII

De Rekenkamer doet de volgende aanbevelingen:

Aanbeveling 1

Ter verbetering van de doeltreffendheid van de EU-financiering van de binnenvaart en om te zorgen voor betere projectprestaties:

- a) moeten de lidstaten prioriteit geven aan binnenvaartprojecten op de corridors, rivieren of riviersecties met de grootste en meest directe voordelen voor het verbeteren van het vervoer over de binnenwateren;
- b) moet de Commissie bij de selectie van te financieren projectvoorstellen haar financiering richten op projecten die het meest relevant zijn voor de binnenvaart en waarbij reeds vergevorderde plannen bestaan voor het wegwerken van nabijgelegen knelpunten.

Aanbeveling 2

Wat betreft de toekomstige ontwikkeling van de EU-strategie voor het goederenvervoer over de binnenwateren, en met het oog op een betere coördinatie tussen de lidstaten:

- a) moet de Commissie een diepgaande analyse uitvoeren van de potentiële markt en de mogelijke voordelen van de binnenvaart op verschillende riviersecties en de uitvoering coördineren van het TEN-V-kernnetwerk in de lidstaten, waarbij zij rekening dient te houden met het potentieel voor de ontwikkeling van corridors voor het goederenvervoer over de binnenwateren;
- b) moeten de Commissie en de lidstaten het tijdens de implementatie van de corridor eens worden over specifieke en haalbare doelstellingen en gedetailleerde mijlpalen voor het wegwerken van knelpunten in de corridors in het kader van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen. Hierbij moet terdege rekening worden gehouden met de TEN-V-doelstelling van de voltooiing van het kernnetwerk in 2030, de beschikbaarheid van middelen op het niveau van de EU en de lidstaten, en de politieke en milieuoverwegingen in verband met de aanleg van nieuwe (of de verbetering van bestaande) infrastructuur voor de binnenvaart;
- c) moet de Commissie in het licht van de volgende herziening van de TEN-V-richtlijn voorstellen doen om de rechtsgrondslag te versterken, zodat (i) de vereisten met betrekking tot verslaglegging aangaande de bevaarbaarheid van de waterwegen worden uitgebreid, en (ii) de lidstaten ertoe worden verplicht op gecoördineerde wijze nationale plannen voor het onderhoud van binnenlandse waterwegen uit te werken.

De kenmerken van het goederenvervoer over de binnenwateren in de EU

01

De binnenvaart is, samen met het spoor- en wegvervoer, een van de drie belangrijkste vervoerswijzen over land. Schepen vervoeren goederen tussen binnenhavens en werven via binnenwateren, zoals kanalen, rivieren en meren.

02

De helft van de Europese bevolking woont dicht bij de kust of bij binnenwateren en de meeste Europese industriële centra kunnen door de binnenvaart worden bereikt. Het belangrijkste internationale netwerk van binnenwateren is het Rijn-Donaunetwerk dat met een lengte van 14 360 kilometer bijna de helft van de binnenwateren van internationaal belang omvat¹. De belangrijkste stroomgebieden zijn:

- i) het stroomgebied van de Rijn, de waterweg die voor goederenvervoer het meest is ontwikkeld en onderhouden en het meest intensief wordt gebruikt, en wordt gekenmerkt door de grootste dichtheid qua bevolking en binnenwateren. Ongeveer 80 % van al het goederenvervoer over de binnenwateren loopt via deze rivier;
- ii) het stroomgebied van de Donau, de waterweg waarmee de binnenvaartverbinding tussen de Noordzee en de Zwarte Zee kan worden verzekerd. Ongeveer 9 % van al het goederenvervoer over de binnenwateren loopt via de Donau en het Rijn-Main-Donaukanaal.

03

Meer dan een derde van de waterwegen in de stroomgebieden van de Rijn en de Donau voldoet niet aan de door de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer² vastgestelde normen voor waterwegen (zie **bijlage I**) en de kwaliteit van de infrastructuur ten oosten en ten westen van de Beierse waterscheiding³ verschilt aanzienlijk. De Europese Unie streeft deze normen na voor het gehele trans-Europese netwerk (zie **figuur 1**).

04

Goederenvervoer over de binnenwateren kan voordelen opleveren, doordat combinaties van duwbakken meer goederen per afstandseenheid (tkm) kunnen vervoeren dan andere vervoerswijzen over land en kunnen bijdragen tot de vermindering van het wegverkeer. Binnenvaartschepen hebben een laadvermogen dat overeenkomt met dat van honderden vrachtwagens, waardoor op de vervoerskosten kan worden bespaard en emissies en files kunnen worden teruggedrongen (zie **figuur 2**). Bovendien presteren binnenvaartschepen vanouds erg goed qua veiligheid.

- 1 Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE): „*White Paper on Efficient and Sustainable Inland Water Transport in Europe*” (Witboek over efficiënt en duurzaam vervoer over de binnenwateren in Europa), New York en Genève, 2011.
- 2 Resolutie nr. 92/2 van de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer.
- 3 Een (berg-)gebied waardoor water wordt gescheiden dat naar verschillende rivieren, stroomgebieden of zeeën stroomt.

Figuur 1

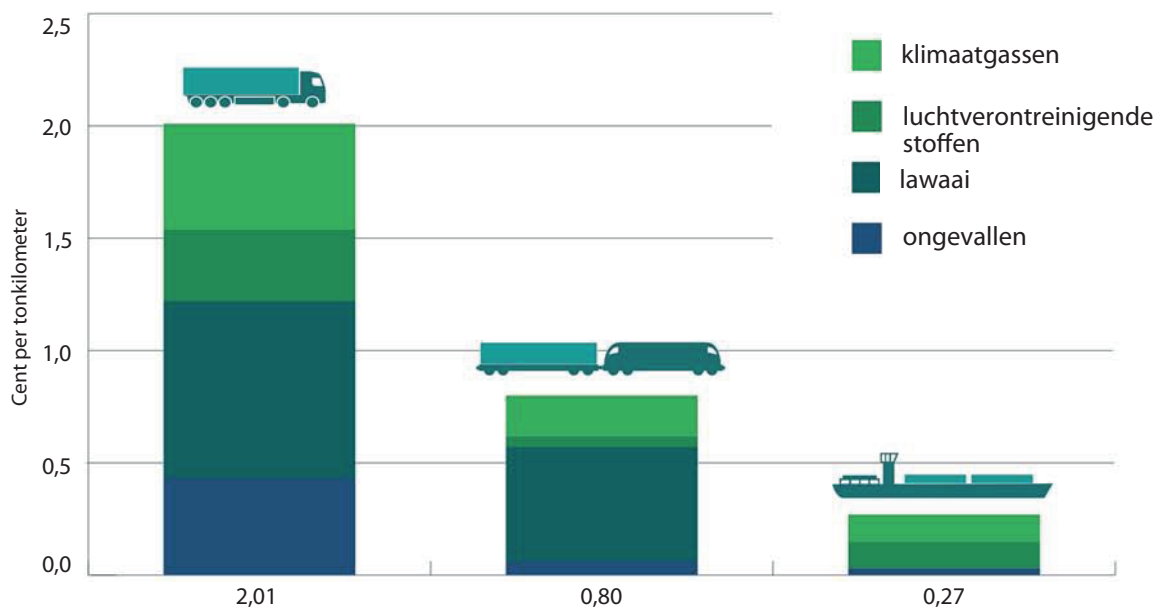
Belangrijkste waterwegen voor de binnenvaart in de EU (TEN-V, het uitgebreide netwerk en het kernnetwerk)



Bron: Europese Commissie.

Figuur 2

Potentiële voordelen van de binnenvaart wat betreft externe kosten (eurocent per tonkilometer) en vervoerscapaciteit



Bron: PLANCO Consulting & Bundesanstalt für Gewässerkunde 2007.

De som van de externe kosten is veruit het laagst voor binnenvaartschepen (gemiddelde waarden voor geselecteerd vervoer van bulkgoederen)

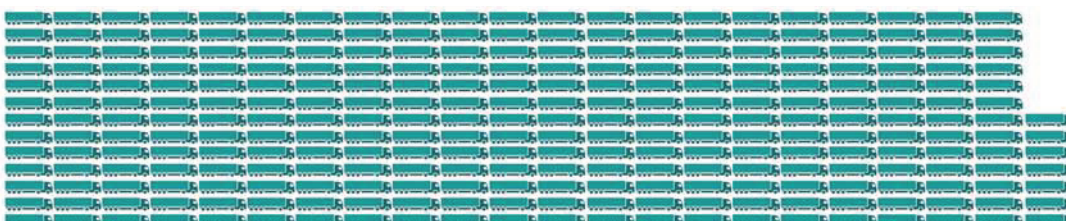
1 konvooi met 4 duwbakken: 7 000 nettoton



175 treinwagons van 40 nettoton per stuk



280 vrachtauto's van 25 nettoton per stuk



Bron: via donau

Binnenvaartschepen winnen het van weg- en spoorvervoer wat betreft vervoerscapaciteit

05

De binnenvaart is energie-efficiënt. Zo kan een binnenvaartschip één ton vracht bijna vier keer zo ver vervoeren als een vrachtwagen bij een verbruik van dezelfde hoeveelheid energie (370 km tegenover 300 km per trein en 100 km per vrachtwagen). Verder zijn de vervoerskosten concurrerend en nemen de kosten per eenheid op lange afstanden af (zie **tabel 1**). Aangezien vervoer over de binnenwateren echter langzamer gaat dan wegvervoer, wordt de binnenvaart meestal gebruikt voor goederen die geen snelle levertijd vereisen, zoals erts, landbouwproducten, cokes en geraffineerde aardolieproducten, kolen en ruwe aardolie. De laatste jaren is ook het containervervoer toegenomen, met name op het stroomgebied van de Rijn.

06

Waterwegen hebben echter een beperkt geografisch bereik. Daarbij kunnen vaartuigen in het geval van problemen op de route, zoals ongevallen, slechte weersomstandigheden of extreem hoge of lage waterstanden, slechts zelden worden omgeleid. Kostenvoordelen doen zich bovendien alleen voor onder bepaalde omstandigheden en zijn afhankelijk van de afstand waarover de goederen over de binnenwateren worden vervoerd, en van de afstand tussen de verlader of ontvanger en de overslaghaven waar de goederen op of van de schepen worden geladen.

Tabel 1

Voorbeelden van vervoerskosten per tonkilometer in eurocent voor vervoersafstanden van 200 km en 1000 km

Wijze van vrachtvervoer	200 km	1 000 km
Weg	14,30	8,80
Spoorwegen	16,04	7,40
Binnenwateren	2,73	1,95

Bron: Planco Consulting GmbH, *Economical and Ecological Comparison of Transport Modes: Road, Railways and Inland waterways (Economische en ecologische vergelijking van vervoerswijzen: weg, spoorwegen en binnenwateren)*, november 2007.

De belangrijkste beleidsdoelstellingen en belemmeringen met betrekking tot het goederenvervoer over de binnenwateren in de EU

07

In juni 2001 heeft de Europese Commissie een witboek inzake het Europese vervoersbeleid gepubliceerd⁴ waarin wordt voorgesteld het evenwicht tussen de verschillende vervoerswijzen te verschuiven, de spoorwegsector nieuwe impulsen te geven, het vervoer over zee en binnenwateren te bevorderen en de groei van de luchtvaart te beheersen. In 2006 werd met de tussentijdse evaluatie van dit witboek⁵ het strategische doel van terugdringing van de congestie op de wegen toegevoegd. Deze doelstellingen werden bevestigd in het witboek Vervoer van 2011⁶, waarin een verschuiving van wegvervoer naar vervoer per spoor en over het water werd beoogd.

08

Om haar beleidsdoelstellingen te behalen, heeft de Europese Commissie het Naiades-programma⁷ vastgesteld ter bevordering van de binnenvaart via acties op vijf onderling afhankelijke terreinen (zie **tekstvak 1**).

09

Zowel de witboeken van 2001 en 2011 als de Naiades-programma's van 2006 en 2013 wezen op de noodzaak om knelpunten weg te werken ter verbetering van de bevaarbaarheid van rivieren, en zo de belangrijkste obstakels in de infrastructuur voor de ontwikkeling van de binnenvaart in Europa weg te werken.

- 4 COM(2001) 370 van 12 september 2001 — „Witboek — Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen”.
- 5 COM(2006) 314 definitief van 22 juni 2006: „Europa duurzaam in beweging — duurzame mobiliteit voor ons continent. Tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer van 2001 van de Commissie”.
- 6 COM(2011) 144 definitief van 28 maart 2011 „Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem”.
- 7 COM (2006) 6 definitief van 17 januari 2006 betreffende het bevorderen van de binnenvaart „Naiades” — geïntegreerd Europees Actieplan voor de binnenvaart.

De Naiades-actieprogramma's

Naiades staat voor „Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe” (Beleidsvoering en ontwikkeling in de scheepvaart op de binnenlandse waterwegen in Europa). Het Naiades-actieplan werd opgesteld in 2006. Het was een initiatief van de Europese Commissie ter bevordering van de gebruikmaking van de binnenvaart als onderdeel van intermodale oplossingen voor het goederenvervoer, om een duurzaam, concurrerend en milieuvriendelijk Europees vervoersnetwerk te ontwikkelen. Het bood een beleidsvisie voor een gemeenschappelijke aanpak ter bevordering van de binnenvaart en stelde maatregelen op vijf interventiegebieden voor: markten, vloot, banen en vaardigheden, imago en de infrastructuur.

Het in 2013 gepubliceerde Naiades II-programma⁸ was de opvolger van het Naiades-programma. Het beoogt de binnenvaart te bevorderen door middel van: i) nieuwe infrastructuur, waaronder het tot stand brengen van ontbrekende schakels, het wegwerken van belangrijke knelpunten en de ontwikkeling van havens, ii) innovatie, iii) goede marktwerking, iv) milieukwaliteit dankzij geringe emissies, v) geschoolde arbeidskrachten en hoogwaardige banen en vi) integratie van de binnenvaart in de multimodale logistieke keten.

8 COM(2013) 623 final van 10 september 2013 „Naar een hoogwaardige binnenvaart — Naiades II”.

10

In dit verband heeft de Commissie ontoereikende infrastructuur (te weten knelpunten en ontbrekende schakels) als een grote belemmering voor de binnenvaart geïdentificeerd. De meest voorkomende soorten knelpunten in rivieren en ontbrekende schakels zijn:

- i) **Bruggen.** De doorvaarthoogte onder bruggen en de doorvaartbreedte tussen de pijlers bepalen de grootte van binnenvaartschepen en het aantal containerlagen

dat zij kunnen vervoeren. De verticale doorvaarthoogte van een brug vermindert bij hoge waterstanden en neemt toe bij lage waterstanden (zie **afbeelding 1**).

Afbeelding 1

Binnenvaartschip passeert onder brug

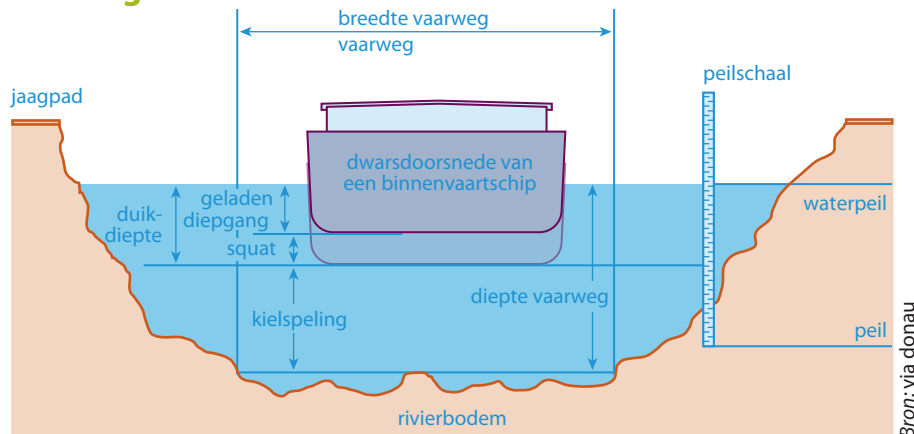


Bron: Europese Commissie.

- ii) **Vaarweg.** De breedte en de vorm van de vaarweg bepalen de vaarsnelheid en of schepen die stroomopwaarts en stroomafwaarts varen tegelijkertijd kunnen passeren. De in de vaarweg beschikbare waterdiepte bepaalt hoeveel ton aan goederen een binnenvaartschip kan vervoeren. De geladen diepgang is bepalend voor de kosteneffectiviteit van de binnenvaart (zie **figuur 3**).

Figuur 3

Terminologie met betrekking tot de afmetingen van de vaarweg



Vaarwegparameters (schematische weergave)

Bron: via donau

iii) **Sluizen.** De sluiscapaciteit kan de reistijden door wachttijden verlengen, doordat de afmetingen van de sluiskolk(en) de grootte bepalen van de schepen of konvooien die kunnen passeren. Bij sluizen

met één enkele sluiskolk bestaat het risico dat de scheepvaart op de hele rivier wordt geblokkeerd als er slechts één is gesloten voor onderhoud (zie **afbeelding 2**).

Afbeelding 2

Binnenvaartschip in de sluis bij Ternaaien

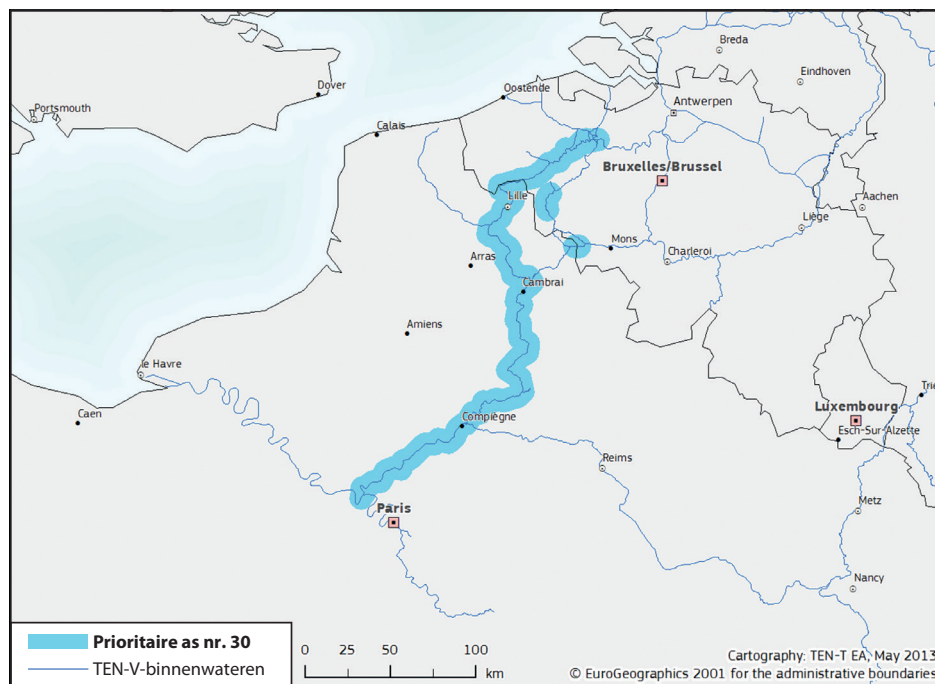


Bron: Europese Rekenkamer.

- iv) **Ontbrekende schakels.** Dit zijn onderdelen van het toekomstige netwerk van waterwegen van internationaal belang die momenteel niet bestaan. Een voorbeeld van een belangrijke ontbrekende schakel is de Seine-Scheldeverbinding tussen Frankrijk en België, waaraan momenteel wordt gewerkt door de betrokken lidstaten en TEN-V (zie **figuur 4**).

Figuur 4

De ontbrekende schakel tussen de Seine en de Schelde



Bron: Europese Commissie.

De rol van de Europese Commissie en van de lidstaten

11

De Europese Commissie voert haar vervoersbeleid hoofdzakelijk uit via twee directoraten-generaal: DG Mobiliteit en Vervoer, dat het vervoersbeleid bepaalt en infrastructurele vervoersprojecten financiert vanuit het TEN-V-programma, en DG Regionaal Beleid en Stadsontwikkeling, dat financiële steun biedt aan lidstaten en de regio's vanuit het EFRO en de cohesiefondsen, die kunnen worden ingezet ten behoeve van vervoersontwikkeling.

12

De vanuit het TEN-T-instrument geboden EU-financiering wordt direct beheerd door het Uitvoerend Agentschap innovatie en netwerken (INEA)⁹. De Commissie publiceert jaarlijkse en meerjarige uitnodigingen tot het indienen van voorstellen en de lidstaten dienen projectvoorstellen in die daarna door de Commissie worden geselecteerd op basis van vooraf bepaalde projectselectiecriteria. Krachtens de richtsnoeren voor¹⁰ het trans-Europees vervoersnetwerk moet een trans-Europees vervoersnet worden voltooid, bestaande uit rivieren en kanalen met een minimumdiepgang van 2,50 meter en een minimumhoogte onder bruggen van 5,25 meter die kunnen worden bevaren door schepen van minimaal 80 meter lang (zie **bijlage I**). De door het Uitvoerend Agentschap in het financieel kader 2007-2013 gefinancierde binnenvaartprojecten belopen 747 miljoen euro, wat overeenkomt met 7,9 % van de totale TEN-V-financiering. De projecten bestonden uit studies, die over het algemeen voor 50 % werden gefinancierd, of uit werkzaamheden die merendeels voor 10 à 20 % werden gefinancierd uit de TEN-V-begroting. De meeste infrastructurele projecten bestonden uit verbeteringen van de vaarwegen ter

bevordering van de bevaarbaarheid, verhogingen van bruggen en de bouw van sluiskolken.

13

Wat betreft de binnenvaartprojecten die uit het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling (EFRO) en het Cohesiefonds (CF) worden gefinancierd, zijn de lidstaten verantwoordelijk voor de selectie en tenuitvoerlegging van specifieke projecten. De Commissie en de lidstaten moeten ervoor zorgen dat de bijstand van de fondsen coherent is met de activiteiten, beleidslijnen en prioriteiten van de Europese Unie en een aanvulling vormt op de andere financiële instrumenten van de Commissie¹¹. Op het gebied van vervoer boden de EFRO- en CF-verordeningen¹² de mogelijkheid tot financiering van investeringen voor vervoer, met inbegrip van verbeteringen in het trans-Europees netwerk, en steunden zij de doelstelling van de verwezenlijking van een meer evenwichtige verdeling van goederen over de verschillende vervoerswijzen („modal split“). Ten tijde van de controle bedroeg de aan de binnenvaart toegewezen begroting 531 miljoen euro voor de periode 2007-2013, wat overeenkomt met 0,2 % van het totaal aan middelen dat vanuit de structuurfondsen aan de lidstaten werd toegewezen, en met 0,7 % van de 76 674 miljoen euro die is toegewezen aan vervoer. De projecten die in het kader van de operationele programma's voor vervoer van het EFRO/CF werden gefinancierd, bestonden voornamelijk uit werkzaamheden. De projecten die in het kader van regionale of transnationale operationele programma's werden gefinancierd, bestonden hoofdzakelijk uit kleinere werkzaamheden, zoals bruggen om twee lidstaten te verbinden en projecten ter bevordering van de samenwerking tussen nationale autoriteiten van verschillende lidstaten.

- 9 INEA is de opvolger van het Uitvoerend Agentschap voor het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-TEA) waarvan het de tenuitvoerlegging van het bestaande TEN-V-programma heeft overgenomen. Het is ook verantwoordelijk voor de Marco Polo-programma's, die voorheen werden uitgevoerd door het voormalige Uitvoerend Agentschap voor concurrentievermogen en innovatie (EACI).
- 10 Artikel 15 van Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).
- 11 Verordening (EG) nr. 1083/2006 van de Raad van 11 juli 2006 houdende algemene bepalingen inzake het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds en het Cohesiefonds en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1260/1999 (PB L 210 van 31.7.2006, blz. 25).
- 12 Verordening (EG) nr. 1080/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juli 2006 betreffende het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1783/1999 (PB L 210 van 31.7.2006, blz. 1) en Verordening (EG) nr. 1084/2006 van de Raad van 11 juli 2006 tot oprichting van het Cohesiefonds en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1164/94 (PB L 210 van 31.7.2006, blz. 79).

14

Het doel van de controle van de Rekenkamer was te onderzoeken of de strategieën voor het goederenvervoer over de binnenwateren doeltreffend zijn uitgevoerd door de Commissie en de lidstaten. De belangrijkste controle-vragen luiden als volgt:

- i) Hebben de uit EU-begroting gefinancierde projecten doeltreffend bijgedragen tot het vergroten van het aandeel van het vrachtvervoer over de binnenwateren en de verbetering van de bevaarbaarheid?
- ii) Waren de EU-binnenvaartstrategieën coherent en gebaseerd op relevante en uitgebreide analyses?

15

De controle had betrekking op de beleids- en strategiedocumenten vanaf 2001, toen de Commissie voor het eerst in een witboek de noodzaak van milieuvriendelijke vervoerswijzen aangaf. Tijdens de controle zijn relevante documenten onderzocht die ter beschikking werden gesteld door de Commissie, de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) en andere derde partijen, interviews afgenomen, analyses van verslagen gemaakt en evaluaties en

projectgegevens beoordeeld. Bovendien onderzochten de controleurs de belangrijkste indicatoren voor het vervoersaandeel en de bevaarbaarheid, waarbij zij zich baseerden op informatie van de Commissie, andere relevante organisaties zoals de VN/ECE en van derden. Daarnaast werd de verwezenlijking van twaalf projecten die uit de structuurfondsen en de begroting van het trans-Europees vervoersnetwerk werden gefinancierd gedurende de programmeringsperiode 2007-2013, ter plaatse geverifieerd in België, de Tsjechische Republiek, Duitsland en Hongarije. Twee van deze projecten betroffen studies, negen projecten hadden betrekking op infrastructuurwerken en één project was een mix van beide (zie **bijlage II**). Op het moment waarop de controle werd gepland, waren de gecontroleerde landen goed voor 88 % van de uitgaven voor vergevorderde infrastructurele projecten op binnenwateren, dat wil zeggen projecten die waarschijnlijk zouden zijn afgerond tegen het einde van 2013 (zie **tabel 2**).

16

De Rekenkamer analyseerde ook de gegevens van DG Regionaal Beleid en Stadsontwikkeling, DG Mobiliteit en Vervoer en het INEA.

Tabel 2 Bedragen (in miljoen euro) van vergevorderde TEN-V-, EFRO- en Cohesiefondsprojecten op het moment waarop de controle werd gepland

	Totaal	AT	BE	CZ	DE	EU ¹	FR	HU	IT	NL	PL	RO	SK
Werken	253,2	0,0	3,3	138,0	93,5	0,0	6,8	0,0	0,0	2,0	9,6	0,0	0,0
Studies	47,9	3,4	7,4	0,0	16,5	4,5	7,4	5,1	2,9	0,0	0,0	0,1	0,6
Beide	5,5	0,0	5,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal	306,7	3,4	16,2	138,0	110,0	4,5	14,2	5,1	2,9	2,0	9,6	0,1	0,6

1 EU staat voor internationale projecten waarbij meer dan één lidstaat is betrokken.

Het vervoersaandeel van de binnenvaart is niet aanzienlijk gegroeid en door de EU gefinancierde projecten droegen niet doeltreffend bij tot de algehele verbetering van de bevaarbaarheid

17

De Rekenkamer beoordeelde of het vervoersaandeel van de binnenvaart is toegenomen en of de bevaarbaarheid sterk is verbeterd. Daarnaast heeft zij onderzocht of door de EU gefinancierde projecten bijdroegen tot de doelstellingen voor de binnenvaart, dus of de projectdoelstellingen overeenkwamen met de doelstellingen voor de binnenvaart, of de projecten volgens plan werden uitgevoerd en of zij de bevaarbaarheid verbeterden en de verwachte impact hadden op de binnenvaart.

Het vervoersaandeel van het goederenvervoer over de binnenwateren is niet significant toegenomen

18

In 2001 heeft de Commissie een verschuiving van het wegvervoer naar milieuvriendelijker vormen van vervoer als doel vastgesteld (zie **tekstvak 7**). Sindsdien is het aandeel van de binnenvaart echter niet substantieel gegroeid en bleef het schommelen rond de 6 %. De binnenvaart was in 2001 goed voor 6,4 % van alle vervoerswijzen over land, daarna nam dit percentage in 2006 eerst af tot 5,7 %, waarna het aandeel groeide tot het in 2012 6,7 % had bereikt (zie **figuur 5**).

Figuur 5

Vervoersaandeel binnenvaart (EU-27) sinds 2001



Bron van de gegevens: Eurostat.

19

De Rekenkamer constateerde echter een uitzondering op deze situatie in België, Nederland en Frankrijk, waar het aandeel een aanzienlijke groei liet zien¹³. In andere lidstaten bleef het aandeel in principe stabiel of nam het af (zie **bijlage III**).

Er werden slechts enkele geïsoleerde knelpunten aangepakt zonder rekening te houden met corridor- en onderhoudsaspecten

20

De Rekenkamer onderzocht of er knelpunten werden aangepakt tijdens de onderzochte periode. Afgezien van de verslagen over de twee TEN-V-prioriteitsprojecten 18 (de rivierverbinding Rijn/Maas-Main-Donau) en 30 (rivierverbinding Seine-Schelde) hebben noch de lidstaten, noch de Commissie een voortgangsverslag over het wegwerken van knelpunten gepubliceerd. De Rekenkamer heeft daarom een vergelijkende analyse gemaakt van de door de VN/ECE in de jaren 2006 en 2012 gepubliceerde verslagen die een inventarisatie van de bestaande knelpunten bevatten.

Er werden te weinig knelpunten weggewerkt

21

Sinds 2006 is slechts een gering aantal knelpunten weggewerkt. Uit de analyse van de lijst van knelpunten die door de VN/ECE in verschillende jaren werd gepubliceerd, namelijk in 2006 en 2012, blijkt dat slechts 5 van de 47 knelpunten uit de lijst van 2006 waren weggewerkt in 2012¹⁴. In het huidige tempo zou 60 tot 70 jaar nodig zijn om alle knelpunten op de lijst weg te werken.

22

Deze matige voortgang was vooral te wijten aan het feit dat de lidstaten weinig aandacht schonken aan deze vervoerswijze, wat blijkt uit de evaluatie door de Rekenkamer van de nationale strategiedocumenten. De Rekenkamer vergeleek ook het vervoersaandeel met het percentage van de middelen die werden toegekend aan de binnenvaart om te beoordelen welke prioriteit aan deze vervoerswijze werd gegeven. Op de oproepen van de Commissie tot het indienen van voorstellen volgden relatief weinig voorstellen voor TEN-V-financiering voor binnenvaartprojecten. Vergelijken met andere vervoerswijzen waren de meeste projectvoorstellen gericht op het spoorvervoer. Voor de binnenvaart waren er in verhouding tot het vervoersaandeel (zie **tabel 3**) in de meeste lidstaten met substantiële TEN-V-uitgaven voor de binnenvaart minder voorstellen, behalve in Nederland, Frankrijk en België, die het merendeel van de multinationale acties voor de Seine-Schelde-verbinding opnamen.

13 In België zijn er duidelijke aanwijzingen dat er een verschuiving van verkeer plaatsvond van de weg naar de binnenvaart, aangezien het wegvervoer afnam en de binnenvaart tegelijkertijd toenam.

14 De VN/ECE-lijst van knelpunten van 2012 bevat ook 20 extra knelpunten die niet voorkwamen op de lijst van 2006.

Tabel 3

Totale kosten van TEN-V-projectvoorstellen in de lidstaten met de hoogste vervoersvolumes vergeleken met het vervoersaandeel van de binnenvaart

Lidstaat	Projectvoorstellen voor wegen (miljoen euro) A	Projectvoorstellen voor het spoor (miljoen euro) B	Projectvoorstellen voor de binnenvaart (miljoen euro) C	Percentage van projectvoorstellen voor de binnenvaart $C/(A + B + C)$	Vervoersaandeel van de binnenvaart (in het jaar 2012)
EU ¹	170,8	9 866,8	5 399,5	35,0 %	
België ²	209,4	2 712,4	414,0	12,4 %	24,3 % ³
Bulgarije	0,0	9,9	0,0	0,0 %	16,4 %
Tsjechische Republiek	105,2	768,0	0,0	0,0 %	0,1 %
Duitsland	448,4	9 482,2	218,3	2,2 %	12,3 % ⁴
Frankrijk ²	0,0	21 302,7	347,3	1,6 %	4,2 %
Luxemburg		811,1	0,0	0,0 %	3,4 %
Hongarije	0,0	39,3	8,0	16,9 %	4,4 %
Nederland	229,4	496,7	561,4	42,3 %	38,7 %
Oostenrijk	785,7	9 552,3	175,5	1,7 %	4,6 %
Roemenië	0,0	0,0	0,5	100,0 %	22,5 %
Slowakije	27,7	51,4	2,8	3,4 %	2,6 %

1 Internationale projecten waarbij meer dan één lidstaat is betrokken.

2 Projectvoorstellen voor deze lidstaat omvatten niet de voorstellen genoemd onder „EU” voor de voltooiing van de binnenvaartverbinding Seine-Schelde.

3 Voorlopig cijfer.

4 Cijfer geschat door Eurostat.

Bron van de gegevens: Europese Commissie — INEA en Eurostat.

De meeste onderzochte projecten leverden geen resultaten op voor het goederenvervoer

23

Over het algemeen heeft de Rekenkamer geconstateerd dat de impact van de onderzochte projecten op het goederenvervoer beperkt was, omdat andere knelpunten op de corridor niet waren weggewerkt en er ook geen plannen waren om dit in de nabije toekomst te doen. Van de door de Rekenkamer onderzochte projecten hadden er tien betrekking op werkzaamheden; de stand van zaken was als volgt:

- a) Slechts één project, de sluis bij Ternaaien (België), kon na voltooiing ervan potentieel bijdragen tot de ontwikkeling van de binnenvaart (zie **tekstvak 2** en **afbeelding 2**).

Tekstvak 2

De sluis bij Ternaaien (België)

De sluis bij Ternaaien (België) kostte in totaal 151 miljoen euro, waarvan 27 miljoen euro werd gefinancierd door de Commissie. Het was een goed voorbeeld van grensoverschrijdende samenwerking om een internationaal relevant knelpunt weg te werken. Het project werd gedeeltelijk gefinancierd door de regeringen van België en Nederland en de rivier wordt bevaren door binnenvaartschepen die verschillende lidstaten passeren.

Het project is nog niet voltooid. De gemiddelde grootte van schepen is in de afgelopen jaren toegenomen en daarom zal de grotere sluiskolk de bevaarbaarheid verbeteren doordat de wachttijden worden verkort en grotere vaartuigen de sluis kunnen passeren.

- b) Bij zes projecten konden de uit de werkzaamheden voortvloeiende verbeteringen niet optimaal worden benut doordat de doeltreffendheid ervan wordt beperkt door nabijgelegen knelpunten. Dit was het geval voor de spoorbruggen in Deggendorf (DE) en Kolin (CZ), maar ook voor de bruggen over het Albertkanaal (BE), de sluis bij Fankel (DE) en de scheepslift bij Niederfinow (DE) (zie bijvoorbeeld **tekstvak 3** en **afbeelding 3**).

Tekstvak 3

De scheepslift bij Niederfinow

Een scheepslift bij Niederfinow, tussen Berlijn en de Poolse grens, moest worden vernieuwd omdat de oude scheepslift verouderd was. De nieuwe scheepslift kostte in totaal 284 miljoen euro, waarvan 48,5 miljoen euro werd gefinancierd door het EFRO. Het nieuwe ontwerp voorzag in een grotere diepgang om schepen met een zwaardere belading te kunnen verwerken. Het project was ontworpen in de veronderstelling dat het resterende deel van het kanaal zou worden uitgebaggerd om ook daar de diepgang te vergroten. Door de Duitse autoriteiten is onlangs echter een prioriteitenlijst van rivieren opgesteld waarin dit kanaal een dermate lage prioriteit krijgt toegekend (categorie „C”) dat op dat traject geen verdere belangrijke verbeteringen zullen worden aangebracht. De verbeterde diepgang van de scheepslift zal daarom niet worden benut.

Het project loopt nog. De beperkte diepte van de vaarweg zal het rendement van de binnenvaart echter verminderen en zo de potentiële toename van de vervoerscapaciteit beperken.

Afbeelding 3

Bouw van de nieuwe scheepslift bij Niederfinow



Bron: Europese Rekenkamer.

- c) Drie projecten hadden geen invloed op de verbetering van de bevaarbaarheid van de binnenwateren, hoewel ze waren aangemerkt als binnenvaartprojecten voor vervoer (zie bijvoorbeeld **tekstvak 4**).

Tekstvak 4

Projecten die niet op de verbetering van het goederenvervoer over de binnenwateren waren gericht

De voltooiing van de Vltava-waterweg in de sectie České Budějovice — Hluboká (Tsjechische Republiek); kosten: 32 miljoen euro, waarvan 20,5 miljoen euro was gefinancierd door het EFRO in het kader van het operationele programma voor vervoer. Hoewel het was aangemerkt als binnenvaartproject voor vervoer, ging het hier vooral om een project in verband met toerisme. De waterweg is slechts van regionaal belang en maakt geen onderdeel uit van het Europees vervoersnetwerk. Bovendien is het knelpunt niet opgenomen in de lijst van knelpunten gepubliceerd door de VN/ECE en het Platinaproject (zie **afbeelding 4**).

Afbeelding 4

Haven voor kleine passagiers- en particuliere schepen, onderdeel van het door het EFRO gefinancierde project op de Vltava-waterweg

Bron: Europese Rekenkamer.

Twee studies leidden niet tot het wegwerken van de betreffende knelpunten**24**

Twee projecten bestonden uit studies die, hoewel zij een potentiële oplossing boden voor knelpunten, niet werden gevolgd door de noodzakelijke werkzaamheden om de knelpunten weg te werken (zie **tekstvak 5**).

Tekstvak 5**Ondoeltreffende studies voor het wegwerken van knelpunten in de Donau**

De sectie van de Donau tussen Straubing en Vilshofen in Duitsland is cruciaal voor het gehele binnenvaartnetwerk. Omdat verschillende belanghebbenden, waaronder milieuorganisaties, de eerdere studies naar alternatieve varianten voor het wegwerken van knelpunten in twijfel hadden getrokken, besloten de Europese Commissie en de Duitse autoriteiten een nieuw diepgaand, variant-onafhankelijk onderzoek uit te voeren naar de mogelijke kosten en invloed van twee reële varianten. Dit waren variant „A”, die een iets geringer milieueffect beoogde maar minder vergaande verbeteringen voor de bevaarbaarheid opleverde, en variant „C 2.80”, die op een grotere verbetering van de bevaarbaarheid was gericht, maar ook een iets groter milieueffect sorteerde (de ecologische compensatiegebieden waren 1 360 hectare voor variant „A” en 1 415 hectare voor variant „C 2.80”, zie **bijlage IV**). De studie was dusdanig uitvoerig dat er gedetailleerde technische plannen voor de uitvoering van beide varianten werden opgesteld.

De studie kostte 30 miljoen euro, waarvan 50 % werd gefinancierd uit EU-fondsen.

Hoewel variant „C 2.80” volgens de studie zou leiden tot een betere bevaarbaarheid en een betere kosten-batenverhouding (zie **bijlage IV**), besloten de Duitse autoriteiten variant „A” uit te voeren, die niet zal leiden tot de verbetering van de bevaarbaarheid die noodzakelijk is voor de duurzame ontwikkeling van de binnenvaart in Europa.

In een vergelijkbaar geval ging het om een project van 8 miljoen euro waarvan 50 % werd gefinancierd uit EU-fondsen en dat bestond uit een studie naar de verbetering van de bevaarbaarheid van de Hongaarse sectie van de Donau, waarvoor aan het einde van het project milieuvergunningen moesten worden verkregen voor 31 interventielocaties. Hoewel de milieuautoriteiten een aantal van deze vergunningen hadden verleend, werden deze echter later weer ingetrokken. Op dit moment lopen de rechtszaken nog en zijn er nog geen werkzaamheden gestart of gepland ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Hongaarse sectie van de Donau (zie paragraaf 40).

Vertragingen bij de uitvoering, ten dele als gevolg van langdurige administratieve procedures**25**

De Rekenkamer beoordeelde verder of de projecten werden uitgevoerd volgens plan. Zij heeft haar oordeel gebaseerd op de analyse van de tussentijdse evaluatie van het projectportfolio van het meerjarenprogramma van TEN-V en van tien infrastructurele binnenvaartprojecten die zijn gefinancierd uit de begroting van het EFRO of TEN-V.

26

Volgens de tussentijdse evaluatie van het projectportfolio van het meerjarenprogramma van TEN-V had 60 % van de TEN-V-projecten vertraging opgelopen, waarvan 40 % meer dan een jaar. Volgens de evaluatie waren vele vertragingen te wijten aan het feit dat projecten nog niet ver genoeg waren gevorderd, aangezien lidstaten projecten voorstelden waarvoor nog geen milieuvergunningen waren afgegeven.

27

Ook de meeste van de door de Rekenkamer onderzochte projecten hadden te kampen met vertragingen. In sommige gevallen was dit te wijten aan ontbrekende milieu- of bouwvergunningen, zoals bij de bruggen bij Briegden en Oelegem in België, of aan langdurige geschillen over het milieu of over overheidsopdrachten (sluis bij Fankel in Duitsland, zie **tekstvak 6**, en de sluis van Ternaaien in België).

Tekstvak 6**De voltooiing van het project bij Fankel kostte meer dan 20 jaar**

Het project „de sluis van Fankel” was als een van de projecten met een hogere prioriteit onderdeel van de Duitse vervoersstrategie van 1992. De planning van het project begon in 1993, maar de werkzaamheden gingen pas 13 jaar later van start, in juni 2006, doordat de uitvoering ervan stelselmatig werd uitgesteld.

De uitvoering van het project, waarmee in 2006 werd begonnen, had volgens plan in 2011 moeten worden voltooid, maar werd pas in 2014 afgerond. De vertragingen werden hoofdzakelijk veroorzaakt door geschillen over overheidsopdrachten en door wijzigingen die na de start van de uitvoering werden aangebracht in het projectontwerp.

EU-binnenvaartstrategieën waren niet gebaseerd op een alomvattende en grondige analyse

28

De Rekenkamer heeft beoordeeld:

- a) of de Commissie, samen met de lidstaten, coherente strategieën voor de binnenvaart had ontwikkeld of ontworpen, op basis van beoordelingen van de huidige situatie, de vervoersbehoeften en de inadequate infrastructuur die moet worden aangepakt;
- b) of in deze strategieën voldoende rekening werd gehouden met het onderhoud van rivieren.

EU-strategieën waren niet gebaseerd op een grondige analyse

29

Om te onderzoeken of de beleids- en strategiedocumenten op grondige analyses waren gebaseerd en precieze doelstellingen hadden, analyseerde de Rekenkamer de witboeken van 2001 en 2011 waarin het EU-vervoersbeleid voor ieder decennium werd voorgesteld, alsmede de EU- en nationale vervoersstrategieën en actieprogramma's (van de gecontroleerde lidstaten), met inbegrip van de TEN-V-richtsnoeren en het Naiades-actieplan.

30

Uit de Europese beleids- en strategiedocumenten bleek niet of de investeringen in de modernisering van de infrastructuur van rivieren konden leiden tot de verwachte verschuiving van verkeer van de weg naar de binnenvaart.

31

In geen van deze documenten werd geëvalueerd of het wegwerken van knelpunten op de verschillende corridors de vraag naar vervoer over de binnenwateren zou beïnvloeden, wat voordelen zou opleveren in de vorm van een afname van het wegverkeer, een verminderde uitstoot van verontreinigende stoffen en lagere vervoerskosten¹⁵. De potentiële vraag naar binnenvaartvervoer werd niet geëvalueerd. Daarom waren de kosten en baten van investeringen in verschillende netwerken, rivieren of riviersecties niet bekend.

32

In de beleids- en strategiedocumenten ontbrak het ook aan precieze doelstellingen met betrekking tot binnenvaartvervoer (zie **tekstvak 7**).

¹⁵ Volgens het door de Commissie gefinancierde verslag *Medium and Long Term Perspectives of IWT in the European Union* (Perspectieven voor de binnenvaart in de Europese Unie op de middellange en lange termijn) zal het aandeel van het binnenvaartvervoer in een scenario van lage of gemiddelde groei afnemen, terwijl het in een scenario van grote groei niet verder zal afnemen en uiteindelijk ongeveer 6,0 % zal bereiken in 2040.

In de strategiedocumenten ontbrak het aan precieze doelstellingen met betrekking tot de groei van het vervoersaandeel van de binnenvaart

De witboeken van 2001 en 2011 waren belangrijke beleidsdocumenten van de Commissie op het gebied van vervoer, maar waren juridisch niet bindend. In het eerste werd de algemene doelstelling gepresenteerd van het verschuiven van verkeer van de weg naar milieuvriendelijkere vervoerswijzen, waaronder vervoer over het spoor en over het water. In het recentere witboek van 2011 werd aan dit streven het gekwantificeerde streefdoel verbonden om tegen 2030 30 % van het goederenvervoer over de middellange afstand te verschuiven van de weg naar vervoer over het spoor en over het water. In geen van deze documenten werd echter gespecificeerd in welke mate de binnenvaart tot deze doelstelling zou moeten bij dragen.

In de TEN-V-richtsnoeren van 2010, in de vorm van een besluit van het Europees Parlement en de Raad, werd de voltooiing van het TEN-V-netwerk tegen 2020 als strategische doelstelling gesteld. In de TEN-V-richtsnoeren van 2013, die de vorm kregen van een verordening en daarom wettelijke verplichtingen aan de lidstaten oplegden, werd het vereiste geïntroduceerd van de voltooiing van het „kernnetwerk” en het „uitgebreide netwerk” tegen respectievelijk 2030 en 2050.

Het enige document waarin een gekwantificeerd streefdoel voor het vervoer over de binnenwateren werd vastgesteld, is de Strategie voor de Donauregio¹⁶, in de vorm van een mededeling van de Commissie en met een meer beperkte geografische reikwijdte. Het presenteerde het streefdoel van een uitbreiding van het vrachtvervoer op de rivier met 20 % in 2020 ten opzichte van 2010.

¹⁶ COM (2010) 715 definitief van 8 december 2010 „De strategie van de Europese Unie voor de Donauregio.”

In de EU-strategieën werden de belangrijkste belemmeringen voor de uitvoering ervan in de lidstaten niet volledig aangepakt

De aanpak van de lidstaten was onsamenhangend

33

Knelpunten in de ene lidstaat kunnen de binnenvaart in naburige landen beïnvloeden. Het is daarom van belang dat de vervoersstrategieën van de lidstaten samenhangend zijn en op elkaar worden afgestemd. De Rekenkamer heeft echter vastgesteld dat in de strategieën van de lidstaten verschillende benaderingen worden gehanteerd met betrekking tot de binnenvaart en dat er een zeer wisselende aandacht is voor deze vervoerswijze.

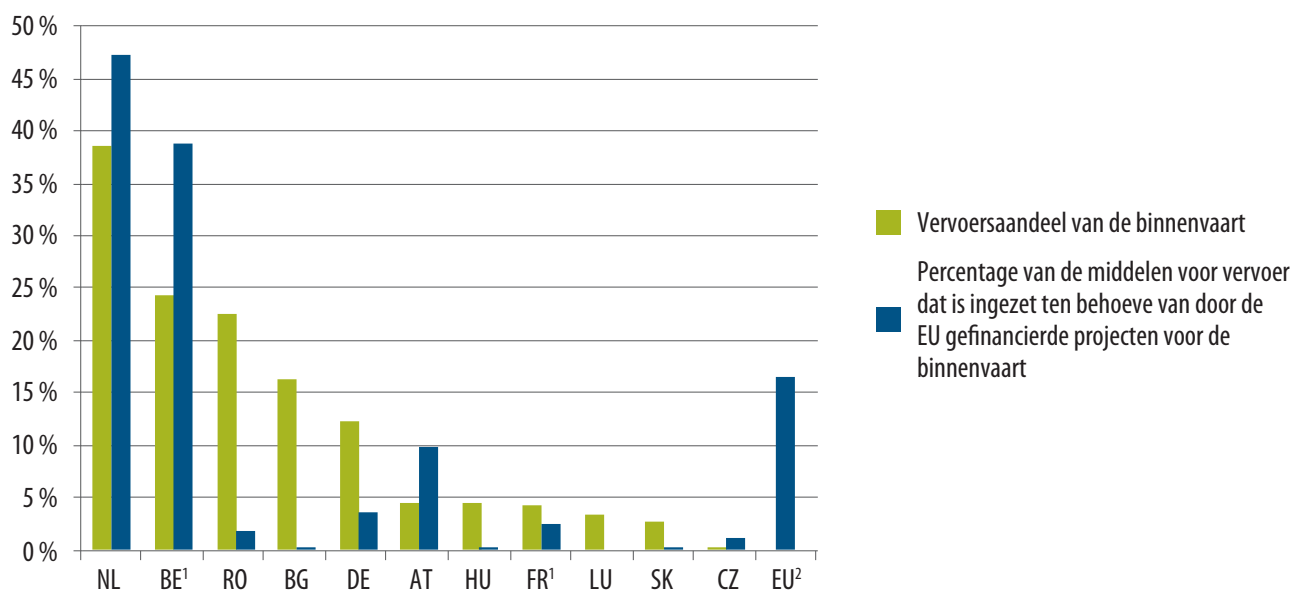
34

De Rekenkamer heeft bijvoorbeeld vastgesteld dat het deel van de begroting dat is toegewezen aan door de EU gefinancierde binnenvaartprojecten per lidstaat sterk verschilt. Hoewel Nederland ongeveer 47 % van de EU-middelen voor vervoer heeft toegewezen aan de binnenvaart (met een vervoersaandeel van 39 %) en België ongeveer 39 % (met een vervoersaandeel van de binnenvaart van ongeveer 29 %), heeft het merendeel van de andere lidstaten in verhouding tot het vervoersaandeel van de binnenvaart een aanzienlijk lager percentage van de middelen toegewezen (zie **figuur 6**)¹⁷. In alle lidstaten, met uitzondering van Oostenrijk, België, Nederland en Frankrijk, werden de middelen vooral besteed aan andere vervoerswijzen, met name aan spoorvervoer (zie ook **tabel 3**). Dit heeft geresulteerd in minder ambitieuze doelstellingen bij en lage begrotingstoewijzingen voor het uitvoeren van projecten waarmee de bevaarbaarheid van de binnenwateren kan worden verbeterd.

¹⁷ Ter vergelijking: Nederland was de lidstaat die de meeste middelen toewees aan de binnenvaart (meer dan 40 % van zijn voor TEN-V-projecten totale beschikbare middelen bij een vervoersaandeel van ongeveer 39 %).

Figuur 6

Vergelijking tussen het vervoersaandeel van de binnenvaart en het percentage van de aan de binnenvaart toegewezen EU-middelen in de periode 2007-2013 in de lidstaten op de hoofdbinnenvaartcorridors. De middelen bestaan uit TEN-V-, EFRO- en Cohesiefondsmiddelen die bestemd zijn voor lokale, regionale en TEN-V-waterwegen



1 Projectvoorstellen voor deze lidstaat omvatten niet de voorstellen genoemd onder „EU” voor de voltooiing van de binnenvaartverbinding Seine-Schelde.

2 Internationale projecten waarbij meer dan één lidstaat is betrokken.

Bron van de gegevens: Europese Commissie.

35

Met betrekking tot binnenvaartcorridors die door verschillende lidstaten lopen, stelde de Rekenkamer vast dat het verschil in benadering van de lidstaten de soepele ontwikkeling van deze vervoerswijze op de belangrijkste Europese rivieren heeft belemmerd, omdat doeltreffende investeringen in de verbetering van de bevaarbaarheid van rivieren coördinatie vergen.

Verschillende benaderingen van de lidstaten — voorbeelden van de Elbe en de Donau

De doelmatigheid van het binnenvaartvervoer in de Tsjechische Republiek hangt onder meer af van de doelmatigheid van het binnenvaartvervoer op de Duitse sectie van de Elbe. Ondanks een onlangs door de Duitse autoriteiten gemaakte indeling van rivieren naar prioriteit is de Elbe nog niet geclassificeerd. Volgens een recente overeenkomst tussen de federale overheid en de betrokken deelstaten¹⁸ moeten de huidige bevaarbaarheidscondities in stand worden gehouden, maar Duitsland zal slechts in beperkte mate onderhoud plegen en niet verder investeren in de verbetering van de bevaarbaarheid.

Hoewel meer dan 400 kilometer van de Donau door Hongarije stroomt, beschikt deze lidstaat over een kleine binnenvaartvloot en slechts over enkele havens die van binnenvaartvervoer zouden kunnen profiteren. Hongarije had daarom geen direct belang bij het ontwikkelen van de werkzaamheden die noodzakelijk zijn voor het verbeteren van de bevaarbaarheid.

¹⁸ *Beschlussfassung der 6. Bund-Länder-Sitzung of 23.5.2013 in Berlin — Eckpunkte für ein Gesamtkonzept Elbe des Bundes und der Länder* (Besluit van de zesde vergadering van de Duitse federale overheid en de deelstaten van 23.5.2013 te Berlijn — Uitgangspunten voor een gezamenlijke aanpak voor de Elbe van de Bond en de deelstaten).

De kosten voor het wegwerken van alle knelpunten zijn veel hoger dan de beschikbare middelen

36

Tot 2006 had de Commissie geen enkele raming van de kosten van de ontwikkeling van de binnenwateren in het trans-Europese netwerk verstrekt. In 2006 werd in het Naiades-programma vastgesteld dat de kosten voor de twee belangrijkste projecten voor binnenvaartvervoer (zie paragraaf 42) ongeveer 3 700 miljoen euro bedroegen¹⁹. In 2010 werden de kosten voor

het wegwerken van knelpunten in Europa in het Platinaproject geraamd op ruim 16 miljard euro (zie **tekstvak 9**).

37

De voor het wegwerken van alle geïdentificeerde knelpunten geraamde kosten zijn veel hoger dan de beperkte middelen uit de EU-begroting die beschikbaar zijn voor binnenvaartinfrastructuur. Om dit gat te dichten is daarom aanvullende financiering nodig uit nationale en/of particuliere bronnen.

¹⁹ Bijlage bij het Naiades-programma (COM (2006) 6 definitief).

Het Platinaproject en de inventarisatie van knelpunten

Om het behalen van de Naiades-doelstellingen te bespoedigen, is de Commissie, samen met een consortium van 23 verschillende partners, het **Platinaproject** gestart. Dit project bestond uit een multidisciplinair kennisnetwerk dat werd gefinancierd uit hoofde van het zevende kaderprogramma voor onderzoek (KP7) van de Europese Unie en dat het momentum moest creëren dat nodig was om de Naiades-doelstellingen te behalen.

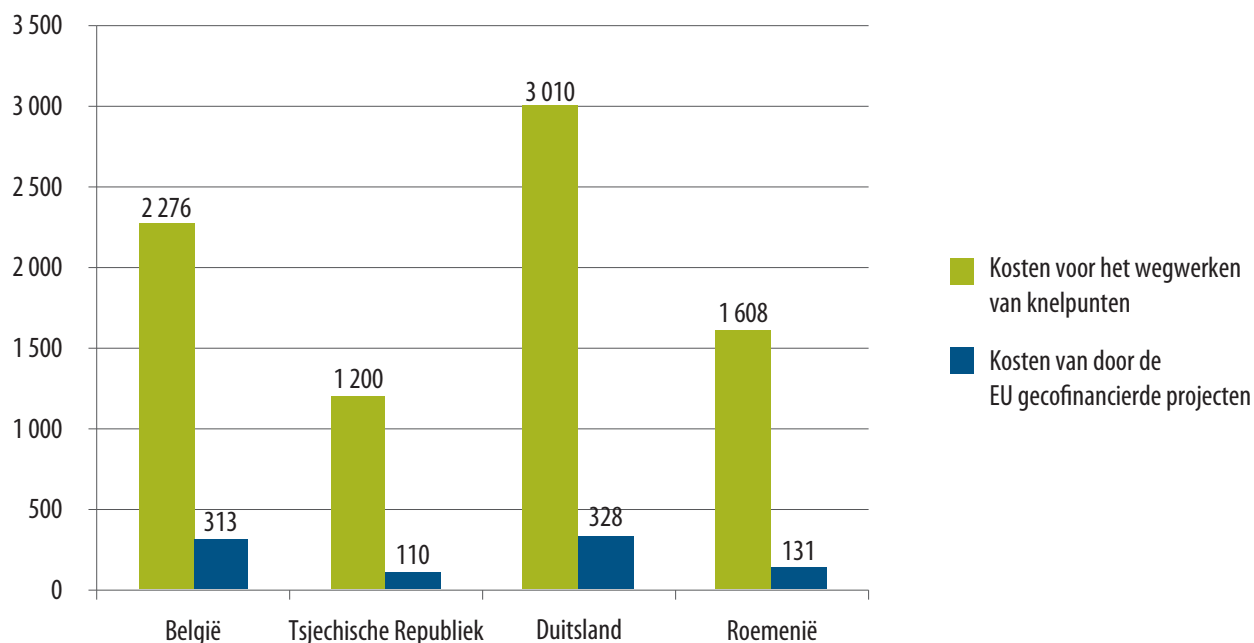
In 2010 heeft het Platinaproject de geschatte kosten gekwantificeerd van het wegwerken van veel van de in Europa geïdentificeerde knelpunten op de binnenwateren (zie **figuur 7**). Volgens deze lijst bedroegen de geraamde kosten voor het wegwerken van knelpunten en het tot stand brengen van ontbrekende schakels in op belangrijke binnenvaartcorridors gelegen landen²⁰ meer dan 16 miljard euro²¹ (zie **bijlage V**).

²⁰ België, Bulgarije, Tsjechische Republiek, Duitsland, Frankrijk, Hongarije, Nederland, Oostenrijk en Roemenië.

²¹ In dit cijfer ontbreken de kosten voor het wegwerken van knelpunten in Hongarije, omdat deze niet werden gekwantificeerd, en de kosten voor de verbinding Saône-Moezel/Rijn in Frankrijk, die op ongeveer 10 miljard euro werden geschat.

Figuur 7

De kosten van het wegwerken van knelpunten (in miljoen euro) versus de kosten van door de Commissie gefinancierde projecten die zijn uitgevoerd in de periode 2007-2013 in de gedurende de controle bezochte landen



De kosten voor het wegwerken van knelpunten in Hongarije waren niet gekwantificeerd.

Bron van de gegevens: Platina-inventarisatie van knelpunten en de Europese Commissie.

Behoeften op het gebied van milieubescherming botsten met die op het gebied van de ontwikkeling van binnenvaartvervoer

38

Rivieren zijn de natuurlijke habitat van verschillende soorten, die door de uitvoering van infrastructurele projecten kunnen worden geschaad²². Daarom zijn er milieuvergunningen nodig voordat dergelijke projecten mogen worden uitgevoerd. De Rekenkamer onderzocht of er vertragingen werden veroorzaakt door moeilijkheden bij het verkrijgen van milieuvergunningen.

39

Bij binnenvaartprojecten werden veel moeilijkheden ondervonden wegens de noodzaak om te zorgen voor een adequaat niveau van milieubescherming enerzijds, en een adequate ontwikkeling van deze vervoerswijze anderzijds. Projecten werden vaak beïnvloed door politieke en milieuoverwegingen en waren onderwerp van geschillen tussen de verschillende belanghebbenden en met maatschappelijke organisaties, waardoor de uitvoering ervan werd vertraagd of geblokkeerd. Bovendien was voor het verkrijgen van de noodzakelijke milieuvergunningen vaak een tijdrovende administratieve procedure nodig en waren daaraan kostbare milieucompensatiemaatregelen verbonden.

²² Veel riviergebieden zijn onderdeel van de beschermde natuurgebieden van het zogenaamde „Natura 2000“-netwerk.

40

In een aantal lidstaten leidde dit ertoe dat er minder projecten werden uitgevoerd, of dat er projecten werden gefinancierd die een lagere prioriteit hadden:

- a) Aan het begin van de programmeringsperiode 2007-2013 was 75 miljoen euro uit het Cohesiefonds toegewezen aan het binnenvaartvervoer in Hongarije. Dit bedrag werd vervolgens echter teruggebracht tot slechts 3,2 miljoen euro, bijna 96 % minder dan de oorspronkelijke toewijzing. De aanvankelijke toewijzing was gebaseerd op de veronderstelling, gebaseerd op een door TEN-V gefinancierd onderzoek met een begroting van 8 miljoen euro, dat de daaropvolgende werkzaamheden ter verbetering van de bevaarbaarheid van de Hongaarse sectie van de Donau tijdig zouden plaatsvinden en tegen 2015 zouden worden voltooid. De vereiste milieuvergunningen werden echter niet afgegeven. Aangezien het budget dat was toegewezen aan het binnenvaartvervoer in Hongarije onderdeel uitmaakte van dezelfde prioritaire as als het spoorvervoer, werden de middelen daarnaar overgeheveld, waarvoor geen voorafgaand overleg met de Commissie nodig was.
- b) In de Tsjechische Republiek was de hoogte van de aan de binnenvaart toegewezen EFRO-middelen voor de periode 2007-2013 gebaseerd op de veronderstelling dat tegen 2015 een belangrijk knelpunt in Děčín zou zijn weggewerkt, voor een geschat totaalbedrag van 142 miljoen euro. De milieuvergunningen konden echter niet op tijd worden afgegeven om de uitvoering van het project mogelijk te maken binnen de periode waarin dergelijke projecten konden worden gefinancierd. Daarom werd, teneinde deze middelen niet aan het operationele programma te

onttrekken, een aantal andere, voor het goederenvervoer veel minder belangrijke projecten uitgevoerd. Daardoor zijn de toegewezen middelen verbruikt zonder dat het goederenvervoer over de binnenwateren significant is verbeterd.

De aanpak van de selectie van projecten was onvolledig gericht**41**

De twee belangrijkste EU-financieringsbronnen voor de uitvoering van de binnenvaartvervoersstrategie waren de TEN-V-begroting enerzijds en het EFRO en het Cohesiefonds anderzijds (zie de paragrafen 12 en 13):

- a) De financiering uit de TEN-V-begroting strookt in beginsel met de doelstellingen van het EU-vervoersbeleid. Uit deze begroting gefinancierde projecten worden naar aanleiding van jaarlijkse en meerjarige oproepen tot het indienen van voorstellen door de lidstaten ingediend bij de Commissie, en de Commissie selecteert de projecten uit alle door de lidstaten ingediende projectvoorstellen voor de verschillende vervoerswijzen.
- b) De doelstellingen van het EFRO en het Cohesiefonds zijn aanzienlijk breder dan de vervoersdoelstellingen. De projecten worden rechtstreeks geselecteerd door de lidstaten na de goedkeuring van de operationele programma's waarmee de prioritaire assen werden vastgesteld en aan elk daarvan een begroting werd toegewezen. Alleen grote projecten (ter waarde van meer dan 50 miljoen euro) moeten specifiek worden beoordeeld door de Commissie.

42

In de TEN-V-verordening en de richtsnoeren van 2010²³ werd een TEN-V-netwerk met een lengte van meer dan 30 000 kilometer vastgesteld. Het omvatte ook twee prioritaire projecten op het gebied van de binnenvaart, die reeds in 2007 door de Commissie waren goedgekeurd: Prioritair project nr. 18 (rivierverbindingsas Rijn/Maas-Main-Donau) en prioritair project nr. 30 (rivierverbinding Seine-Schelde). Er werden echter geen criteria gegeven om de prioriteit van knelpunten op deze corridors te bepalen. De enige prioriteit die met betrekking tot knelpunten werd genoemd, was de Donausectie tussen Straubing en Vilshofen in Duitsland, die in het witboek van 2001 was opgenomen als een voorbeeld van een weg te werken knelpunt.

43

Om de prioriteit van de waterwegen in het TEN-V-netwerk te bepalen, werden in de nieuwe richtsnoeren betreffende de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen en TEN-V van 2013²⁴ een kernnetwerk en een uitgebreid netwerk vastgesteld, die de lidstaten uiterlijk in 2030, respectievelijk 2050 moeten voltooien (zie **figuur 1**). Voor de binnenwateren wordt er echter geen onderscheid gemaakt tussen het kernnetwerk en het uitgebreide netwerk, wat niet helpt bij het bepalen van de prioriteit van de waterwegen.

44

De uit het EFRO gefinancierde binnenvaartprojecten bevonden zich over het algemeen niet op de binnenwateren met grote volumes vrachtvervoer en waren vaak niet gericht op de behoeften van het goederenvervoer op de binnenwateren (zie de paragrafen 23 en 24). Dit was te wijten aan het feit dat niet alle in aanmerking komende landen en regio's zich op waterwegen met grote vervoersvolumes bevonden²⁵, en dat de lidstaten besloten middelen uit het EFRO/Cohesiefonds toe te wijzen aan binnenvaartprojecten op rivieren met kleine volumes vrachtvervoer.

45

De beperkte middelen moeten op de behoeften met de hoogste prioriteit worden gericht om de impact te maximaliseren. Het zou relevant zijn om de prioriteit te bepalen van rivieren of riviersecties, aangezien de meeste voordelen die voortvloeien uit het wegwerken van een knelpunt pas worden verwezenlijkt nadat de gehele riviersectie dienovereenkomstig is gemoderniseerd (zie ook paragraaf 23 b). De Rekenkamer stelde vast dat in de EU-strategieën de prioriteit van de beoogde activiteiten niet werd bepaald en evenmin werd bepaald welke rivieren voorrang krijgen bij de investering van de beperkte middelen.

- 23 Besluit nr. 661/2010/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende uniale richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (PB L 204, van 5.8.2010, blz. 1).
- 24 Verordening (EU) nr. 1315/2013.
- 25 De in 2007-2013 voor de Cohesiefondsen in aanmerking komende landen zijn Bulgarije, de Tsjechische Republiek, Estland, Griekenland, Cyprus, Letland, Litouwen, Hongarije, Malta, Polen, Portugal, Roemenië, Slovenië, Slowakije en Spanje (overgangssteun). De regio's die in aanmerking komen voor financiering in het kader van de convergentiedoelstelling van het EFRO bevinden zich in België, Bulgarije, de Tsjechische Republiek, Duitsland, Estland, Griekenland, Spanje, Frankrijk, Italië, Letland, Litouwen, Hongarije, Malta, Polen, Portugal, Roemenië, Slovenië, Slowakije en het Verenigd Koninkrijk.

Lidstaten besteden onvoldoende aandacht aan rivieronderhoud

46

Ondanks het belang van onderhoud wordt dit vaak verzuimd en de lidstaten hebben onvoldoende middelen toegewezen voor onderhoud, wat een aanzienlijke onderhoudsachterstand tot gevolg heeft²⁶. De Rekenkamer heeft daarom onderzocht of de EU-strategieën het aspect van rivieronderhoud omvatten. Zij heeft hiertoe verschillende onderzoeken en verslagen over rivieronderhoud met elkaar vergeleken, om te beoordelen of onderhoudswerkzaamheden in overeenstemming waren met de betreffende EU-strategieën.

47

De Rekenkamer stelde vast dat rivieronderhoud een cruciaal aspect van de binnenvaart is, aangezien een gebrek aan onderhoud verslechtering van de bestaande bevaarbaarheid en vorming van nieuwe knelpunten kan veroorzaken, waardoor de doeltreffendheid van infrastructurele binnenvaartprojecten afneemt. Het is daarom zeer belangrijk dat de Commissie zekerheid verkrijgt over de doeltreffendheid van het onderhoud dat is uitgevoerd door alle lidstaten die van belang zijn voor de binnenvaart.

48

De Rekenkamer stelde ook vast dat niet alle lidstaten de verklaring inzake het doeltreffende onderhoud van de waterinfrastructuur hebben geratificeerd (zie **tekstvak 10**).

49

Er is momenteel, met uitzondering van de Donau²⁷, geen bewijs dat de lidstaten de Commissie systematisch informeren over de bevaarbaarheid, de onderhoudsbehoeften, het werkelijk uitgevoerde onderhoud en mogelijke achterstanden. De Commissie weet daardoor zelf niet of de door haar gefinancierde projecten op de middellange en lange termijn duurzaam zullen zijn en of de bevaarbaarheid op alle secties van de belangrijkste Europese rivieren op een acceptabel niveau zal worden gehouden.

26 In het verslag „Medium and Long Term Perspectives of IWT in the European Union” (Perspectieven voor de binnenvaart in de Europese Unie op de middellange en lange termijn) wordt bevestigd dat het slechte onderhoud van waterwegen in verschillende lidstaten een probleem is, vooral op de oost-west-corridor en de Donaucorridor.

27 In verband met de rivier de Donau vindt de systematische verslaglegging door de lidstaten met betrekking tot de bevaarbaarheid van de Donau plaats in het kader van de EUSDR stuurgroep voor PA1A (binnenvaartvervoer). Dit wordt georganiseerd en gecoördineerd door Roemenië en Oostenrijk (de ministeries van Vervoer en Via Donau), in samenwerking met de Commissie (DG Regionaal Beleid en Stadsontwikkeling en DG Mobiliteit en Vervoer) en de corridorcoördinator.

Hongarije heeft de „Verklaring inzake het doeltreffende onderhoud van de waterinfrastructuur van de Donau en haar bevaarbare zijrivieren” niet ondertekend

Op 7 juni 2012 kwamen de ministers van Verkeer van de landen in het stroomgebied van de Donau bijeen in Luxemburg voor de ondertekening van een verklaring inzake het doeltreffende onderhoud van de waterinfrastructuur. Deze verklaring hield voor deze landen onder meer de verplichting in om ervoor te zorgen dat er regelmatig onderhoud werd gepleegd aan de vaarweg van de Donau en haar zijrivieren, en dat de vaarwegparameters op een adequaat niveau blijven voor een goede bevaarbaarheid.

De verklaring inzake het doeltreffende onderhoud van de waterinfrastructuur werd in 2012 ondertekend door alle betrokken lidstaten, behalve door Hongarije.

Conclusies en aanbevelingen

50

De Rekenkamer stelde vast dat, ondanks de doelstelling van het verschuiven van verkeer van de weg naar milieuvriendelijke vervoerswijzen, het vervoersaandeel van de binnenvaart binnen de EU sinds 2001 niet significant is gestegen. De Rekenkamer is daarom van oordeel dat de Europese binnenvaartstrategieën niet doeltreffend zijn uitgevoerd, aangezien de beleidsdoelstelling van het verschuiven van goederenvervoer van de weg naar de binnenwateren niet is behaald en de totale bevaarbaarheid niet is verbeterd. Bovendien waren de uit de EU-begroting gefinancierde projecten die zijn gecontroleerd niet doeltreffend in het verbeteren van de bevaarbaarheid en het vergroten van de verkeersvolumes op de binnenwateren.

51

De Rekenkamer merkt ook op dat de ontwikkeling van het vervoer over de binnenwateren een aanzienlijke mate van coördinatie tussen de lidstaten vergt en dat, zoals ook geldt voor andere grotere infrastructurele projecten, politieke en milieuoverwegingen van invloed kunnen zijn op de uitvoering van binnenvaartprojecten.

52

De Rekenkamer is van oordeel dat het feit dat het niet gelukt is het vervoersaandeel te vergroten en de totale bevaarbaarheid te verbeteren te wijten is aan het zeer beperkte aantal projecten dat is voorgesteld en uitgevoerd door de lidstaten, aan het feit dat de uitgevoerde projecten vaak niet de meest relevante waren voor het wegwerken van knelpunten, en aan het feit dat er geïsoleerde knelpunten zijn weggewerkt.

Aanbeveling 1

Ter verbetering van de doeltreffendheid van de EU-financiering van het vervoer over de binnenwateren en om te zorgen voor betere projectprestaties:

- a) moeten de lidstaten prioriteit geven aan binnenvaartprojecten op de corridors, rivieren of riviersecties met de grootste en de meest directe voordelen voor de verbetering van het vervoer over de binnenwateren;
- b) moet de Commissie bij de selectie van te financieren projectvoorstellen haar financiering richten op de projecten die het meest relevant zijn voor het binnenvaartvervoer en waarbij reeds vergevorderde plannen bestaan voor het wegwerken van nabijgelegen knelpunten.

53

De Rekenkamer stelde vast dat voor de EU-strategieën enkele belangrijke analyses ontbraken. Zo werd niet vastgesteld wat de algemene voordelen zijn van de binnenvaart op verschillende corridors en werd niet beoordeeld in welke mate vervoer over de binnenwateren zou moeten bijdragen tot de beleidsdoelstelling van het verschuiven van verkeer van de weg naar milieuvriendelijke vervoerswijzen. De lidstaten hanteerden verschillende benaderingen en gaven deze vervoerswijze verschillende prioriteitsniveaus, wat een ongecoördineerde aanpak van de binnenvaartcorridors tot gevolg had. Binnenvaartvervoer kreeg meer aandacht in lidstaten waar het een belangrijke rol speelt in de vervoersmix, terwijl het aanzienlijk minder prioriteit kreeg in lidstaten die op minder rechtstreekse voordelen rekenden.

54

De concentratie en de prioriteitstelling van de financieringsinzet voor het goederenvervoer op de binnenwateren waren niet doeltreffend. Alle oeverlidstaten werden geacht bij te dragen tot de uitvoering van de strategie, hoewel het rechtstreekse belang van enkele landen klein was. Bovendien werd er onvoldoende aandacht besteed aan het rivieronderhoud op de belangrijkste corridors voor de binnenvaart. Er is daarom ruimte om de problemen aan te pakken en de noodzakelijke EU-meerwaarde te leveren.

Aanbeveling 2

Met betrekking tot de toekomstige ontwikkeling van de EU-strategie voor het goederenvervoer over de binnenwateren en met het oog op een betere coördinatie tussen de lidstaten:

- a) moet de Commissie diepgaande analyses uitvoeren van de potentiële markt en de mogelijke voordelen van de binnenvaart op verschillende riviersecties en de uitvoering coördineren van het TEN-V-kernnetwerk in de lidstaten, waarbij zij rekening dient te houden met het potentieel voor de ontwikkeling van corridors voor het goederenvervoer over de binnenwateren;
- b) moeten de Commissie en de lidstaten tijdens de implementatie van de corridor afspraken maken over specifieke en haalbare doelstellingen en gedetailleerde mijlpalen voor het wegwerken van knelpunten in de corridors in het kader van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen. Hierbij moet terdege rekening worden gehouden met de TEN-V-doelstelling van de voltooiing van het kernnetwerk in 2030, de beschikbaarheid van middelen op het niveau van de EU en de lidstaten, en de politieke en milieuoverwegingen in verband met de aanleg van nieuwe (of de verbetering van bestaande) infrastructuur voor de binnenvaart;
- c) moet de Commissie in het licht van de volgende herziening van de TEN-V-richtlijn voorstellen doen om de rechtsgrondslag te versterken, zodat (i) de vereisten met betrekking tot verslaglegging aangaande de bevaarbaarheid van de waterwegen worden uitgebreid en (ii) de lidstaten ertoe worden verplicht op gecoördineerde wijze nationale plannen voor het onderhoud van binnenlandse waterwegen uit te werken.

Dit verslag werd door kamer II onder voorzitterschap van de heer Henri GRETHEN, lid van de Rekenkamer, te Luxemburg vastgesteld op haar vergadering van 28 januari 2015.

Voor de Rekenkamer



Vítor Manuel da SILVA CALDEIRA
President

Bijlage I

Classificatie van Europese binnenwateren overeenkomstig Resolutie nr. 92/2 van de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer

Type binnenwater	Klassen bevaarbare waterwegen	Motorschepen en sleepschepen						Duwstellen						Minimale doorvaart-hoogte
		Type vaartuig algemene kenmerken						Type konvooi algemene kenmerken						
		Aanduiding	Maximale lengte	Maximale breedte	Diep-gang	Laadver-mogen	Lengte	Breedte	Diepgang	Laadvermo-gen				
											L(m)	B(m)	D(m)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
Van regionaal belang	Ten westen van de Elbe	I	Barge	38,5	5,05	1,80-2,20	250-400						4,0	
		II	Kampine-Barge	50-55	6,6	2,50	400-650						4,0-5,0	
		III	Gustav Koenigs	67-80	8,2	2,50	650-1 000						4,0-5,0	
	Ten oosten van de Elbe	I	Gross Finow	41	4,7	1,40	180						3,0	
		II	BM-500	57	7,5-9,0	1,60	500-630						3,0	
		III		67-70	8,2-9,0	1,60-2,00	470-700		118-132	8,2-9,0	1,60-2,00	1 000-1 200	4,0	
	Van internationaal belang	IV	Johann Welker	80-85	9,5	2,50	1 000-1 500		85	9,5	2,50-2,80	1 250-1 450	5,25 of 7,00	
		Va	Large Rhine vessels	95-110	11,4	2,50-2,80	1 500-3 000		95-110	11,4	2,50-4,50	1 600-3 000	5,25 of 7,00 of 9,10	
		Vb							172-185	11,4	2,50-4,50	3 200-6 000		
		Via							95-110	22,8	2,50-4,50	3 200-6 000	7,00 of 9,10	
Vib			140	15,0	3,90		185-195	22,8	2,50-4,50	2,50-4,50	6 400-12 000	7,00 of 9,10		
Vlc								270-280	22,8	2,50-4,0	9 600-18 000	9,10		
								195-200	33,0-34,2	2,50-4,50	9 600-18 000			
	VII							285	33,0-34,2	2,50-4,50	14 500-27 000	9,0		

Overzicht van de door de Rekenkamer onderzochte projecten

LS	Project/ OP-referentie	Fonds	Beschrijving	Rivier/ corridor	Totale kosten (in miljoen euro)	EU-finan- ciering (in miljoen euro)	Afgerond
BE	2009-BE-00049-E	TEN-V	Herbouw van de Noorderlaanbrug over het Albertkanaal	Albertkanaal	13,42	1,34	ja
BE	2010-BE-92214-P	TEN-V	Herbouw van de bruggen bij Briegden en Oelegem (I) over het Albertkanaal	Albertkanaal	15,72	1,57	nee
BE	2010-BE-18070-P	TEN-V	Bouw van een sluiskolk en pompstation in het Albertkanaal bij Ternaaien	Albertkanaal	151,22	26,930	nee
CZ	CZ 1.01/6.2.00/09.0131	EFRO	Herstel van de spoorbrug bij Kolín	Elbe	41,06	28,86	ja
CZ	CZ 1.01/6.2.00/09.0130	EFRO	Voltooiing van de Vltava-waterweg in de sectie České Budějovice — Hluboká	Vltava	31,91	20,52	ja
CZ	CZ 1.01/6.2.00/08.0081	EFRO	Openbare haven Ústí nad Labem — Vaňov, modernisering van de havenkade door middel van de aanleg van overstromings-bescherming voor schepen	Elbe	5,22	3,99	ja
DE	2007-DE-18050	TEN-V	Onafhankelijk onderzoek naar varianten voor de ontwikkeling van de Donau tussen Straubing en Vilshofen	Prioritair project nr. 18 (Donau)	26,7	13,35	ja
DE	2007-DE-18030	TEN-V	Nieuwbouw van de spoorbrug over de Donau bij Deggendorf	Prioritair project nr. 18 (Donau)	35,05	7,01	ja
DE	2007-DE-90602-P	TEN-V	Aanleg van een tweede sluiskamer in Fankel (Moezel)	Moezel	49,14	4,91	ja
DE	2009-DE-161-PR003 (SF)	EFRO	Bouw van de scheepslift bij Niederfinow	Havel-Oderkanaal (HVO)	284,00	48,52	nee
DE	2007-DE-161P0002 (SF)	EFRO	Gedeeltelijke herinrichting van de Hohenbruchsuis	Ruppinerkanaal	0,49	0,35	ja
HU	2007-HU-18090S	TEN-V	Onderzoeken naar de verbetering van de bevaarbaarheid van de Donau, Hongaarse sectie van prioritair project nr. 18	Prioritair project nr. 18 (Donau)	8,00	4,00	Ja
TOTAAL					661,93	161,35	

Bijlage III

Vervoersaandeel van de binnenvaart ten opzichte van alle vervoerswijzen over land in de lidstaten op de belangrijkste binnenvaartcorridor van 2001 tot en met 2012 (in %)

Lidstaat	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
EU	6,4	6,2	5,8	5,9	5,9	5,7	5,8	5,9	6,0	6,7	6,1	6,7
BE	11,3	11,8	12,5	13,1	14,1	14,7	14,9	15,6	14,3	17,6	18,5	24,3 ²
BG ¹	3,1	4,0	4,0	3,9	3,7	3,9	4,8	12,6	20,7	21,0	15,0	16,4
CZ	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
DE	15,0	15,0	14,0	14,0	14,0	12,8	12,0	12,3	12,1	13,0	11,2	12,3 ³
FR	3,1	3,1	3,1	3,2	3,5	3,4	3,4	3,5	4,1	4,3	3,9	4,2
LU	3,8	3,7	3,0	3,5	3,6	4,0	3,3	3,8	3,1	3,9	3,2	3,4
HU	4,0	5,2	5,5	6,1	5,8	4,5	4,6	4,7	4,1	5,3	4,0	4,4
NL	34,0	33,0	32,0	31,0	32,0	32,1	35,0	34,7	31,3	36,0	36,7	38,7
AT	4,5	4,9	3,9	2,9	3,0	3,0	4,2	4,0	4,1	4,7	4,2	4,6
RO ¹	7,3	8,2	7,1	11,0	11,0	10,0	9,8	10,8	20,6	27,0	21,7	22,5
SK	4,0 ³	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	2,7	2,8	2,5	3,2	2,4	2,6

1 In 2009 veranderden Bulgarije en Roemenië van methode voor de registratie van het binnenvaartverkeer. Gegevens vanaf 2009 kunnen daarom niet worden vergeleken met gegevens uit eerdere jaren.

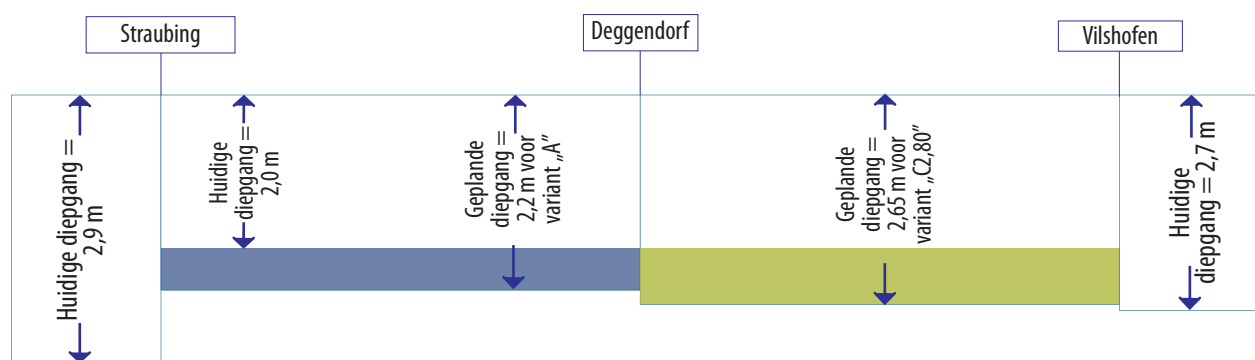
2 Voorlopig cijfer.

3 Cijfer geschat door Eurostat.

Bron van de gegevens: Eurostat.

De verschillende varianten voor het wegwerken van het knelpunt op het traject Straubing — Vilshofen

Figuur — Knelpunt tussen Straubing en Vilshofen en alternatieve varianten voor het wegwerken daarvan



Diepgang van de Donau in de sectie Straubing-Vilshofen

Bron: Europese Rekenkamer.

Tabel — Vergelijking tussen variant „A” en variant „C2,80”

	variant „A”	variant „C2,80”
Verschuiving van weg en spoor naar de binnenvaart	1,17 miljoen ton	3 miljoen ton
Aantal schepen per jaar	9 742 (+336 per jaar)	10 896 (+1 490 per jaar)
Jaarlijkse besparing vervoerskosten	33,9 miljoen euro	78,6 miljoen euro
Verschillen in gemiddelde wachttijden op dit traject	Van 4,11 tot 4,20 uur	Ondanks de grotere vervoersvolumes, gedaald van 4,11 tot 2,65 uur
Totale vervoerscapaciteit	11,02 miljoen ton	12,83 miljoen ton
Ongevallencijfer: Aantal ongevallen/(lengte van de sectie x aantal vaartuigen) x 1 000 000	82,9 naar 62,2	82,9 naar 30,4
(in vergelijking met de Rijn tussen 10-25)	722 million euro	1 728 million euro
Verschil kosten-baten in euro	722 miljoen euro	1 728 miljoen euro
Kosten-batenverhouding	6,6	7,7
Uitgaven voor maatregelen ter bescherming tegen overstromingen	ca. 300 miljoen euro (netto)	ca. 280 miljoen euro (netto)
Uitgaven werkzaamheden aan vaarweg	ca. 160 miljoen euro (netto)	ca. 320 miljoen euro (netto)
Ecologische compensatiegebieden voor maatregelen ter bescherming tegen overstromingen en werkzaamheden aan de vaarweg (alle ingrepen kunnen worden gecompenseerd)	ca. 1 360 hectare	ca. 1 415 hectare
Diepgang van 2,5 meter (momenteel 144 dagen/jaar)	200 dagen/ jaar	301 dagen/ jaar

De kosten van het wegwerken van knelpunten volgens de platina-inventarisatie van knelpunten en ontbrekende schakels van 31.3.2010

Lidstaat	Traject	Uit te voeren werkzaamheden/op te lossen problemen	Planningshorizon	Geraamde kosten (in miljoen euro)
Frankrijk	Verbinding Saône-Moezel (E 10-02) en Rijn (E 10)	Voor de ontsluiting van het Rhônebekken — waarmee een verbinding ontstaat van Lyon, Marseille, de rivier de Rhône en de Middellandse Zee naar het noordelijke netwerk — is lang gediscussieerd over de verbinding tussen de Saône/Rhône en het noordelijke netwerk.	Voltooid vóór 2025	10 000,00
	Verbinding Seine-Moezel (E 80)	Om een meer rechtstreekse verbinding te creëren van Parijs, de haven van Le Havre en Rouen en het bekken van Parijs naar het noordelijke netwerk.	Voltooid vóór 2025	Nog te bepalen
	Verbinding Seine-Schelde (E 05)	Om een verbinding te creëren van Parijs, de haven van Le Havre en Rouen en het bekken van Parijs naar het noordelijke netwerk. Het kanaal zal 106 kilometer lang zijn.	Voltooid vóór 2025	4 000,00
	Rhône-Rijn-kanaal (E 10)	Geen prioriteit voor de Franse overheid.		
	Oise (E 80) vanaf Conflans tot Creil. Sectie is uit te breiden tot Compiègne	Onderdeel van het Seine-Scheldeproject - 75 kilometer lengte. Project loopt nog.	Voltooid vóór 2025	130,00
	Oise (E 80) Creil en Conflans	In het vorige knelpunt te overwegen project.	finalised before 2025	budget included in Seine Scheldt project
	Verbinding Duinkerken-Schelde en Schelde (E 01) tot Condé.	Kanaal is dichtgeslibd. Geen scheepvaart mogelijk. Kanaal moet worden uitgebaggerd om verkeer naar België opnieuw mogelijk te maken.	Voltooid vóór 2025	Budget opgenomen in het Seine-Scheldeproject
	Moezel (E 80) Metz en Apach	Verhogen van zes bruggen tussen Metz en Apach — 59 kilometer — om drielaags containervervoer mogelijk te maken.	Voltooid vóór 2025	10,00
	Deûlekanaal (E 02) — sluis bij Quesnoy sur Deûle	Sluis is te klein, waardoor duwstollen worden gedwongen te ontkoppelen voordat de sluis kan worden gepasseerd. Deze ontkoppeling levert een aanzienlijk tijdverlies op.	Voltooid vóór 2025	40,00
	Haven van Le Havre (E 80-02)	Geen rechtstreekse toegang tot de „Port 2000“-containerterminals voor binnenvaartschepen.		166,00
	Seine (E 80-04) — sectie Bray en Nogent-sur-Seine	Een verbetering van de vervoersdienst over de rivier is voorgenomen, waarmee een verbinding wordt gecreëerd naar de regio Parijs voor landbouwindustrie en -producten, en ook voor groeven die bouwmaterialen leveren vanuit de regio Champagne.	Voltooid vóór 2025	250,00
	Het Rhônekanaal naar Sète (E 10-04) Rhône naar Sète	Herstel van de oevers en het verhogen van bruggen (tot 5,25 meter) om de route bevaarbaar te maken voor konvooien van 120 meter lengte, 11,40 meter breedte en met twee lagen containers (tussen klasse IV en Va).	Voltooid vóór 2025	130,00
Totaal Frankrijk				14 726,00

Lidstaat	Traject	Uit te voeren werkzaamheden/op te lossen problemen	Planningshorizon	Geraamde kosten (in miljoen euro)
Luxemburg	Totaal Luxemburg	Geen		0,00
Nederland	Zuid-Willemsvaart (E 70-03)	Onvoldoende toegankelijkheid van het binnenwater-traject tussen Den Bosch en Veghel. Activiteiten die zijn gepland, zijn de aanleg van een klasse IV-omleidingskanaal rond Den Bosch en de modernisering naar klasse IV van de Zuid-Willemsvaart tot Veghel.	Voltooid vóór 2025	469,00
	IJssel (E 70)	De dimensies van en de bochten in de sectie tussen Arnhem en Zutphen veroorzaken problemen in verband met de bevaarbaarheid voor schepen van klasse Va.	Voltooid vóór 2025	43,00
	Meppel-Ramspol (E 12-02)	Door lage/hoge waterstanden is de sluis bij Zwartsluis gemiddeld 16 dagen per jaar geblokkeerd waardoor binnenvaart gedurende deze periode niet mogelijk is.	Voltooid vóór 2025	47,00
	Traject Lemmer-Delfzijl (fase 1) (E 15)	Het noordelijke deel van Nederland is niet toegankelijk voor schepen met vier lagen containers. Zes bruggen op het traject veroorzaken problemen voor vierlaags containervervoer.	Voltooid vóór 2025	205,00
	Traject Lemmer-Delfzijl (fase 2) (E 15)	Onvoldoende wachtplaatsen	Voltooid vóór 2025	Nog te bepalen
	Twentekanaal (E 70)	Ontoereikende sluiscapaciteit	Voltooid vóór 2025	125,00
	Lekkanaal (E 11-02)	Diepte vaarweg en sluiscapaciteit	Voltooid vóór 2025	225,00
	Maasroute (E 01)	Diepte vaarweg en sluiscapaciteit	Voltooid vóór 2025	1 600,00
	Maasroute — Albertkanaal (E 01)	Sluiscapaciteit	Voltooid vóór 2025	10,50
	Julianakanaal (onderdeel van de Maasroute) (E 05)	Diepte vaarweg en sluiscapaciteit	Voltooid vóór 2025	79,00
	Corridor Rotterdam-Gent (inclusief het kanaal van Gent naar Terneuzen) (E 03, E 06)	Diepte en breedte vaarweg en sluiscapaciteit	Voltooid vóór 2025	Nog te bepalen

Lidstaat	Traject	Uit te voeren werkzaamheden/op te lossen problemen	Planningshorizon	Geraamde kosten (in miljoen euro)
Nederland	IJsselmeer-Meppel (E 12)	Diepte en/of breedte vaarweg (ondiep water)	Voltooid vóór 2025	43,00
	Amsterdam-Rijnkanaal (E 11)	Sluiscapaciteit	Voltooid vóór 2025	17,00
	Amsterdam-Lemmer (E 11)	Diepte en/of breedte vaarweg (ondiep water)	Voltooid vóór 2025	16,00
	Amsterdam-Lemmer (E 15)	Diepte en/of breedte vaarweg (ondiep water)	Voltooid vóór 2025	7,00
	De Zaan (E 11-01)	Diepte en/of breedte vaarweg, doorvaarhoogte brug	Voltooid vóór 2025	Nog te bepalen
	Verbinding Rijn-Schelde (E 06)	Onvoldoende wachtplaatsen	Voltooid vóór 2025	Nog te bepalen
	Burgemeester Delenkanaal (E01)	Smalle bochten	Project is uitgevoerd	
	Wilhelminakanaal (E 11)	Breedte vaarweg, sluiscapaciteit	Voltooid vóór 2025	83,00
	IJssel (E 12)	Onvoldoende wachtplaatsen	Voltooid vóór 2025	36,00
	Waal (E 10)	Diepte en breedte vaarweg	Voltooid vóór 2025	187,00
	Gouwe (E 10)	Sluiscapaciteit	Voltooid vóór 2025	Nog te bepalen
	Merwede (E 10)	Onvoldoende wachtplaatsen	Voltooid vóór 2025	Nog te bepalen
	Noordzeekanaal (E 01)	Sluiscapaciteit en -toegankelijkheid	Voltooid vóór 2025	Nog te bepalen
	Totaal Nederland			3 192,50
Oostenrijk	Verbinding Donau-Oder-Elbe (E 20)	Aanleg van een kanaal (500 km) met meer dan 30 sluizen om de Donau met de Oder en de Elbe te verbinden.	Onbekend	Nog te bepalen
	Donau (E 80) kilometer 2 037,0 - 2 005,0	Diepte en/of breedte vaarweg (ondiep water)	Voltooid vóór 2025	65,40
	Donau (E 80) kilometer 1 921,0 - 1 872,7	Diepte en/of breedte vaarweg (ondiep water)	Voltooid vóór 2025	220,00
	Totaal Oostenrijk			285,40

Lidstaat	Traject	Uit te voeren werkzaamheden/op te lossen problemen	Planningshorizon	Geraamde kosten (in miljoen euro)
Roemenië	Donau-Boekarestkanaal (E 80-05)	Volgens het ontwerp van het algemeen masterplan voor vervoer (AMPV) is al in 1986 begonnen met de aanleg van een kanaal om de Roemeense hoofdstad Boekarest via water te verbinden met de Donau (op kilometer 430,5). De werkzaamheden werden stilgezet in 1990 toen ongeveer 70 % van de grondwerken en dammen was voltooid, ongeveer 40 % van de oeverbescherming gereed was en slechts enkele hydromechanische installaties waren aangelegd. Sindsdien zijn er geen onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd voor het behoud van deze investeringen die door de natuur en de mens zijn aangetast.	Voltooid vóór 2025	900,00
	Olt (E 80-03)	De Olt is een zijrivier van de Donau die volgens de planning bevaarbaar zal worden gemaakt tot Slatina.	Voltooid vóór 2025	Onbekend
	Prut (E 80-07) kilometer 407,0 - 0,0	Diepte en/of breedte vaarweg (ondiep water)	Voltooid vóór 2025	Nog te bepalen
	Begakanaal (E 80-01-02) kilometer 65,6 - 109,6	Diepte en breedte vaarweg en sluiscapaciteit	Voltooid vóór 2025	Nog te bepalen
	Donau (E 80) kilometer 863,0 - 175,0	Diepte en/of breedte vaarweg (ondiep water)	Voltooid vóór 2025	160,00
	Donau (E 80) kilometer 170,0 - 0,0	Diepte en/of breedte vaarweg (ondiep water)	Voltooid vóór 2025	143,00
	Donau-Zwarte Zeekanaal (E 80-14) kilometer 64,4 - 0,0	Diepte en/of breedte vaarweg (ondiep water), versteviging van de kanaaloevers, herstel van de sluis	Voltooid vóór 2025	230,00
	Poarta Albă-Midia-Năvodari- kanaal (E 80-14-01) kilometer 27,5 - 0,0	Diepte en/of breedte vaarweg (ondiep water), versteviging van de kanaaloevers, herstel van de sluis	Voltooid vóór 2025	175,00
Totaal Roemenië				1 608,00

Samenvatting

IV

De Commissie is van mening dat het gebruik van de binnenvaart afhangt van het relatieve concurrentievermogen daarvan in vergelijking met het wegvervoer en derhalve van talrijke elementen, zoals de brandstofprijzen, arbeidskosten en belastingen. Voorts onderstreept de Commissie dat de beleidsdoelstelling van de verschuiving van het verkeer over de weg naar de binnenvaart een indicatieve, brede doelstelling is, waarvan de verwezenlijking niet uitsluitend van de Commissie afhangt en die ook moet worden gezien tegen de achtergrond van een basis-scenario waarin het risico bestaat dat het vervoer van goederen over de weg bijna een monopoliepositie krijgt als geen actie wordt ondernomen. Bovendien is het aandeel van de binnenvaart toegenomen in de periode van 2006, het jaar van vaststelling van het Naiades-programma¹, tot 2012. In het algemeen kan worden gesteld dat de binnenvaart nog een grote beschikbare vervoerscapaciteit heeft die, wanneer die op een duurzame wijze wordt benut, zeker kan bijdragen tot een verlichting van de congestie op wegen, en op die manier tegelijk de totale impact op het milieu kan verminderen.

V

De Commissie is van mening dat de door de EU gefinancierde projecten consistent waren met de doelstellingen van de desbetreffende financieringsprogramma's. Wanneer vele knelpunten moeten worden aangepakt, is het onvermijdelijk dat in de aanvangsfasen de omringende knelpunten het effect van de eerste projecten beperken. Gezien echter de op de lidstaten berustende juridische verplichting om het kernnetwerk uiterlijk in 2030 te voltooien, is de Commissie van oordeel dat het mogelijk moet zijn de nabijgelegen knelpunten binnen een redelijk tijdsbestek weg te werken en zo de impact van deze projecten geleidelijk te vergroten.

¹ Voor nadere informatie over het Naiades-programma, zie tekstvak 1.

VI

De Commissie is van mening dat de EU-strategieën gebaseerd waren op een toereikende analyse. Het witboek ging bijvoorbeeld vergezeld van een effectbeoordeling, terwijl het Naiades-programma gebaseerd werd op een studie betreffende de vooruitzichten van de binnenvaartsector op de middellange en lange termijn. De financiële middelen van de EU zijn gebruikt overeenkomstig de prioriteiten van de respectieve financieringsprogramma's, en in de context van het nieuwe TEN-V-kader zal de prioritering en coördinatie van de aanpak van de lidstaten in verband met de hoofdcorridors worden versterkt. Het onderhoud van rivieren is recentelijk in de context van het nieuwe TEN-V-kader versterkt en er worden richtsnoeren voor het onderhoud van rivieren ontwikkeld in het kader van het Platina II-project. De milieuaspecten zijn aangepakt via het in 2012 verspreide Commissiedocument met richtsnoeren betreffende de binnenvaart en Natura 2000.

VII — Aanbeveling 1 a)

De Commissie ondersteunt deze aanbeveling.

VII — Aanbeveling 1 b)

Voor de TEN-V-financieringsinstrumenten aanvaardt de Commissie deze aanbeveling en is zij van mening dat deze aanpak verder zal worden verbeterd via de totstandbrenging van de kernnetwerkcorridors als bedoeld in Verordening (EU) nr. 1315/2013. De eerste uitnodiging tot het indienen van voorstellen in het kader van de nieuwe financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen („Connecting Europe”) was toegespitst op het wegwerken van knelpunten en ontbrekende schakels in de kernnetwerkcorridors. Opgemerkt moet worden dat tegen 2030 alle kernpunten in het kernnetwerk moeten zijn aangepakt door de lidstaten. Dit opent het vooruitzicht van aanzienlijke baten voor alle projecten voor de aanpak van bedoelde knelpunten.

Zoals voor de Europese structuur- en investeringsfondsen aanvaardt de Commissie gedeeltelijk deze aanbeveling. In het tijdvak 2014-2020 zullen projecten met betrekking tot binnenvaartvervoer („het IWT”) moeten bijdragen tot de thematische doelstelling „bevordering van duurzaam vervoer wegwerken van knelpunten in cruciale netwerkinfrastructuur”. Voorts is een voorafgaande voorwaarde voor het vrijmaken van financiële middelen het bestaan van een vervoersstrategie en een afdeling „binnenvaart” binnen die strategie. De gedecentraliseerde aard van de projectselectie maakt het voor de Commissie echter onmogelijk om prioriteiten vast te leggen binnen de door de lidstaten geselecteerde subsidiabele projecten.

VII — Aanbeveling 2 a)

De Commissie aanvaardt deze aanbeveling.

De Commissie heeft reeds een eerste analyse uitgevoerd met betrekking tot elk van de afzonderlijke kernnetwerkcorridors („corridorstudies”) volgende op de inwerkingtreding van de nieuwe TEN-V-verordening. De corridorstudies omvatten niet alleen analyses betreffende de vervoersmarkten, maar ook een grondige analyse van de gehele corridor, inclusief de overeenstemming van de infrastructuur met de TEN-V-eisen. In 2015/2016 zal deze analyse verder worden verfijnd. Voor TEN-V zijn Europese coördinatoren aangewezen voor elk van de TEN-V-corridors.

VII — Aanbeveling 2 b)

De Commissie aanvaardt deze aanbeveling.

De kernnetwerkcorridors zijn het voornaamste instrument om het kernnetwerk binnen het afgesproken tijdsbestek tot stand te brengen. Voor alle negen kernnetwerkcorridors stelt de Europese coördinator een werkplan op dat de doelstellingen van de corridors bevat, inclusief die welke verband houden met het IWT, als bedoeld in Verordening (EU) nr. 1315/2013. Dit werkplan zal ter goedkeuring aan de lidstaten worden voorgelegd. De lidstaten zullen hun opmerkingen formuleren, waarbij zij rekening houden met de haalbaarheid van de projecten en de budgettaire beperkingen.

Zodra de definitieve plannen zijn goedgekeurd door de lidstaten, kunnen er met hen uitvoeringsbesluiten worden afgesproken.

VII — Aanbeveling 2 c)

De Commissie aanvaardt deze aanbeveling.

Wat het rivierbekken van de Donau betreft, hebben de desbetreffende oeverstaten zich ertoe verbonden op gezette tijden bij de Donaucommissie verslag uit te brengen over de toestand en het onderhoud van de rivier. Op EU-niveau bestaat geen dergelijke verbintenis.

Inleiding

12

De Commissie voegt hieraan toe dat ook rivieren en kanalen met kenmerken die overeenkomen met lagere normen in aanmerking kunnen komen voor financiering met het oog op hun aanpassing aan de TEN-V-eisen.

Opmerkingen

Gezamenlijk antwoord op de paragrafen 18 en 19

De Commissie is van mening dat deze conclusie het gevolg is van de keuze van het jaar 2001 als basisjaar voor de vergelijking. De Commissie is pas in 2006, met de vaststelling van het Naiades-programma, begonnen het binnenvaartvervoer actief te bevorderen en pas vanaf dat jaar zijn er aanzienlijke EU-middelen toegewezen aan projecten met betrekking tot de binnenvaart.

21

De aan de gang zijnde corridoranalyse zal een benchmark opleveren voor de toekomstige monitoring van het wegwerken van knelpunten in de infrastructuur voor het binnenvaartvervoer.

23 c)

De Commissie merkt op dat die projecten in aanmerking kwamen en in overeenstemming waren met de doelstellingen van hun respectieve programma's.

Tekstvak 5 — Derde alinea

Wat het Duitse project met betrekking tot het wegwerken van knelpunten op de Donau betreft, hebben de bevoegde nationale en regionale autoriteiten besloten om te kiezen voor variant „A” ondanks de beperktere voordelen daarvan voor de scheepvaart. Dit besluit is op unilaterale basis genomen zonder overleg met de diensten van de Europese Commissie. In 2013 hebben de Duitse en Beierse autoriteiten een aanvullende studie besteld met het oog op een verbetering van de „variant A”-oplossing.

Tekstvak 5 — Vierde alinea

Op soortgelijke wijze heeft de Hongaarse regering, na de studie over de verbetering van de bevaarbaarheid van de Hongaarse sectie van de Donau, op unilaterale wijze beslist om de verdere ontwikkeling een halt toe te roepen, zonder overleg en zonder rekening te houden met de aanbevelingen van de studie.

Gezamenlijk antwoord op de paragrafen 26 en 27

De Commissie erkent het probleem van het ontbreken van een zekere maturiteit bij TEN-V-projectvoorstellen uit het verleden en heeft maatregelen getroffen om de situatie in de komende programmeringsperiode te verbeteren, zoals blijkt uit de nieuwe aanpak van de faciliteit voor Europese verbindingen. Ook het in 2012 aangenomen Commissiedocument met richtsnoeren betreffende het vervoer over de binnenwateren en Natura 2000 moet bijdragen tot een betere behandeling van de milieuaspecten.

Gezamenlijk antwoord op de paragrafen 30 en 31

Het doel van de modernisering van de infrastructuur van rivieren was inderdaad de aantrekkelijkheid van de binnenvaart te vergroten, ook al was dat verband niet in alle beleids- en strategiedocumenten uitdrukkelijk beklemtoond. In de Naiades II-mededeling is echter een duidelijke link gelegd tussen de verwezenlijking van het IWT-potentieel en de modernisering van de infrastructuur.

Voorts is het verband tussen de marktvraag voor IWT-vervoer en het wegwerken van knelpunten niet altijd even duidelijk aangezien er te veel elementen zijn die naast de modernisering van de infrastructuur ook een invloed hebben op de marktvraag.

De Commissie heeft een gedetailleerde analyse opgezet betreffende de negen in de verordening inzake de „Connecting Europe”-faciliteit genoemde TEN-V-vervoerscorridors, wat het juiste niveau is om de bijdragen van de binnenwateren in de multimodale corridors en de kosten en baten van een verbetering van de binnenwaterinfrastructuur af te wegen.

Tekstvak 7

In de witboeken worden niet-bindende beleidsdoelstellingen geformuleerd. Waar dat mogelijk en passend is, worden de doelstellingen ook geïllustreerd met kwantitatieve streefcijfers. Niet-bindende streefcijfers voor een dergelijk lange tijdsperiode en voor zulke brede beleidslijnen staan echter doorgaans niet onder de volledige controle van de Commissie. De aangroei en bewegingen van de bevolking, de economische ontwikkeling, voorkeuren van het publiek, keuzes van het zakenleven, enz. spelen bijvoorbeeld allemaal een rol. Door de streefcijfers specifiek te maken (in het onderhavige geval bijvoorbeeld uitsluitend voor het IWT-vervoer) wordt dit probleem niet opgelost.

De Commissie beklemtoont dat de richtsnoeren van 2013 een fundamenteel nieuwe aanpak vertegenwoordigen, met de totstandbrenging van een kernnetwerk en een uitgebreid netwerk, met specifieke infrastructurele eisen voor het hele netwerk, met juridisch bindende streefcijferdatums voor de tenuitvoerlegging en met een multimodale corridor aanpak om de tenuitvoerlegging te ondersteunen. Geen van deze elementen waren aanwezig in de richtsnoeren van 2010. In 2013 heeft de Commissie haar focus op indicatieve kwantitatieve doelstellingen — waarvan de verwezenlijking niet onder de controle van het vervoerbeleid van de EU staat — vervangen door een focus op juridisch bindende streefcijfers, vastgelegd op EU-niveau, in verband met elementen die een intensivering van het vervoer over de binnenwateren en het railvervoer mogelijk maken.

33

De Commissie stemt in met het belang dat wordt gehecht aan gecoördineerde en samenhangende strategieën voor het vervoer over de binnenwateren.

Dit is de geest van de nieuwe TEN-V-verordening die de totstandbrenging van een EU-breed netwerk ten doel heeft. Het doel van de door de Europese coördinatoren aangestuurde instrumenten voor de totstandbrenging van het kernnetwerk — de multimodale kernnetwerk-corridors — is te zorgen voor een gecoördineerde en samenhangende tenuitvoerlegging van het kernnetwerk.

Dit zal het mogelijk maken de potentiële synergieën en de complementariteit van de op nationaal niveau en binnen verschillende programma's opgezette acties ten volle te benutten.

35

Zie het antwoord van de Commissie op paragraaf 33.

Tekstvak 9 — Het Platinaproject en de inventarisatie van knelpunten

Tweede alinea: De Platina-analyse heeft bijgedragen tot de identificatie van de prioriteiten in het kader van de nieuwe TEN-V/CEF**-verordeningen, waarvoor de EU-financiering aanzienlijk is opgetrokken, met name als ook naar het gebruik van de financiële instrumenten wordt gekeken. De nationale financiering blijft echter doorslaggevend en de lidstaten hebben zich op juridisch bindende wijze ertoe verbonden het kernnetwerk tot stand te brengen en dus ook voor de desbetreffende financiering te zorgen.

40 a)

Zie het antwoord van de Commissie op tekstvak 5.

40 b)

Volgens de Commissie is het normaal dat bij de uitvoering van een programma naar andere projecten wordt gegrepen om de gewenste doelstellingen te bereiken wanneer een essentieel project uitvoeringsproblemen ondervindt. Zij is bovendien van mening dat de andere uitgevoerde projecten wel degelijk effect hadden en de bevaarbaarheid in meer of mindere mate verbeterden.

41 b)

De investeringen van het cohesiebeleid worden geconcentreerd op noodlijdende regio's met een economische achterstand. Daarom is bij de vrachtvervoersdoelstellingen navenant rekening gehouden met het potentieel voor de ontwikkeling van de regio.

42

De twee prioritaire projecten 18 en 30 zijn aangewezen in de wetgeving die door het Parlement en de Raad werd vastgesteld. De Commissie heeft in 2007 besloten een Europese coördinator aan te wijzen.

Sindsdien brengt de Europese coördinator jaarlijks verslag uit aan het Parlement over de vorderingen die in het desbetreffende jaar zijn gemaakt met het wegwerken van de knelpunten. Omdat elk knelpunt afbreuk doet aan de bevaarbaarheid, worden zij alle als belangrijk beschouwd en heeft de Commissie de verbeteringen gesteund waar zulks politiek, technisch en financieel uitvoerbaar was.

De Commissie heeft de ontwikkeling gecoördineerd van een masterplan voor het herstel en het onderhoud van de Donau en haar bevaarbare zijrivieren in het kader van de EU-strategie voor de Donauregio. Dit in oktober 2014 voltooide document wijst alle knelpunten aan en is onderschreven door de ministers van de oeverstaten. Momenteel wordt gewerkt aan het stellen van prioriteiten voor het wegwerken van de meest nijpende knelpunten.

43

De Europese Commissie wijst erop dat de afbakening van het kernnetwerk het gevolg is van de toegepaste methodologie, die voor alle vervoerswijzen geldt. Nagenoeg alle waterwegen van internationaal belang behoren tot het aldus afgebakende kernnetwerk. Daarom zal prioritering van de binnenwateren binnen het TEN-V-kernnetwerk plaatsvinden op het niveau van de uitvoering van het netwerk, via de corridorwerkplannen.

44

Zie het antwoord van de Commissie op paragraaf 41, onder b).

45

Alle rivieren en kanalen van internationaal belang zoals vastgesteld in Verordening 1315/2013 hebben een hoge prioriteit. De coördinatie van de uitvoering van de projecten wordt verzekerd in het kader van de TEN-V-corridors.

46

De Commissie is het ermee eens dat het onderhoud van rivieren een cruciaal aspect is van de binnenvaart.

Het thema „onderhoud” van waterwegen is voor het eerst aan de orde gesteld in het Naiades-programma van 2006. Tot dan werd dit als een exclusieve bevoegdheid van de lidstaten beschouwd. Voorts is in het regionaal beleid de Donastrategie uitgewerkt, waarin het onderhoud van vaargeulen een belangrijke plaats inneemt.

De Commissie wenst te benadrukken dat onderhoudswerkzaamheden onder de verantwoordelijkheid van elke oeverstaat vallen en in beginsel niet uit de EU-begroting kunnen worden gefinancierd.

Wat de Donau betreft, heeft de Commissie de ondertekening door de ministers van verkeer, van de ministeriële conclusies betreffende de toepassing van het masterplan voor onderhoud en herstel gefaciliteerd.

Krachtens de nieuwe TEN-V-verordening moet de binnenwatereninfrastructuur naar behoren worden onderhouden (art. 15, lid 3, b)) en is financiering mogelijk voor de aanschaf van onderhoudsapparatuur.

47

De Commissie is van mening dat voor het zich verschaffen van zekerheid over de effectiviteit van onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd op het niveau van de lidstaten een adequate rechtsgrondslag vereist is waarin de nieuwe TEN-V-verordening in haar huidige vorm niet voorziet.

Tekstvak 10 — Eerste alinea

Na de eerste vergadering waarnaar de Rekenkamer verwijst, is op 3 december 2014 in Brussel een tweede ministeriële bijeenkomst van Donau-oeverlanden gehouden. Alle oeverstaten, EU-lidstaten en andere, waren daarop aanwezig. Alle, met uitzondering van Servië (dat heeft aangegeven zich in een later stadium bij de conclusies aan te sluiten) en Hongarije, hebben de conclusies voor gecoördineerde onderhouds- en herstelactiviteiten ondertekend.

49

Zie antwoord op paragraaf 47.

Conclusies en aanbevelingen

50

De Commissie is van mening dat de doeltreffendheid van de strategieën is getoetst aan indicatieve, brede, politieke doelstellingen op sommige aspecten waarvan zij geen invloed heeft. Het Witboek van 2001 bepaalt inderdaad niet-bindende politieke doelstellingen. Waar mogelijk en relevant, zijn de doelstellingen ook gespecificeerd met streefcijfers. Het is echter normaal dat de Commissie voor dergelijke (niet-bindende) politieke doelstellingen voor een dergelijke periode en voor dergelijke brede beleidsterreinen geen invloed heeft op sommige aspecten, zoals de bevolkingsaan-groei en -bewegingen, de economische ontwikkeling, de voorkeuren van mensen, zakelijke keuzes, enz. De benutting van de binnenvaart is afhankelijk van de concurrentiepositie ten opzichte van het wegvervoer en derhalve van talrijke factoren, zoals de brandstof-prijzen, de loonkosten en de fiscaliteit.

Om de ontwikkeling ervan sinds de aanneming van strategiedocumenten te beoordelen, moet volgens Commissie de algemene vooruitgang worden afge-meten tegen de basisscenario's. Een basisscenario was volgens het Witboek van 2001 het gevaar dat het wegvervoer het virtuele monopolie van het goede-renvervoer zou krijgen in de EU in de toekomst indien geen maatregelen werden genomen. Tegen deze achtergrond kan de toename van het vervoersaandeel van de binnenvaart als een positieve ontwikkeling worden gezien.

Bovendien wil de Commissie benadrukken dat het totale vervoersaandeel van de binnenwateren effec-tief is gestegen sinds 2006, een scharniermoment in het binnenwaterenbeleid van de Commissie, want toen werd het Naiades-programma goedgekeurd en de financiële steun voor binnenvaartprojecten uit het TEN-V-programma opgetrokken.

51

De Commissie is van mening dat coördinatie van de lidstaten van essentieel belang is voor de ontwikke-ling van de binnenvaart. Het is om die reden dat de multimodale kernnetwerkcorridors door de Con-necting Europe Facility in samenhang met de nieuwe

TEN-V-verordening zijn opgezet om de gecoördineerde uitvoering van het kernnetwerk te ondersteunen.

52

Tot 2013 heeft de Commissie haar steun geconcentreerd op projecten die het belangrijkst zijn voor de binnenvaart, zoals het Seine-Schelde-kanaal of de opwaardering van het traject Straubing-Vilshofen op de Donau.

Vanaf 2013, maakt de nieuwe opzet, op basis van de kernnetwerkcorridors zoals voorzien in Verordening 1315/2013, het mogelijk meer nadruk te leggen op de corridorvoordelen.

Zie ook het antwoord van de Commissie op paragraaf 50.

Aanbeveling 1 a)

De Commissie treedt deze aanbeveling bij.

Aanbeveling 1 b)

Wat de TEN-V-financieringsinstrumenten betreft, is de Commissie het met deze aanbeveling eens en is zij van mening dat deze aanpak verder zal worden verbeterd met de uitvoering van de kernnetwerkcorridor, zoals voorzien in Verordening 1315/2013. De eerste uitnodiging tot het indienen van voorstellen in het kader van de nieuwe Connecting Europe Facility spitst zich toe op het wegnemen van knelpunten en het invullen van ontbrekende schakels op de kernnetwerkcorridors. Opgemerkt moet worden dat tegen 2030 alle knelpunten op het kernnetwerk door de lidstaten moeten zijn aangepakt. Dit biedt het vooruitzicht op aanzienlijke voordelen voor alle projecten om die knelpunten aan te pakken.

Wat de Europese Structuur- en Investeringsfondsen betreft, is de Commissie het ten dele met deze aanbeveling eens. In de periode 2014-2020 zullen projecten op het gebied van de binnenvaart moeten bijdragen aan de thematische doelstelling „bevordering van duurzaam vervoer en opheffing van knelpunten in centrale netwerkinfrastructuren”. Bovendien is de aanwezigheid van een vervoersstrategie en, binnen die strategie, van een deel over de binnenwateren een voorafgaande conditie voor de toekenning van steun. Door het gedecentraliseerde karakter van de projectselectie kan de Commissie echter geen prioriteiten stellen voor de subsidiabele projecten die door de lidstaten zijn geselecteerd.

53

De Commissie is van mening dat de EU-strategieën met een adequate analyse op EU-niveau zijn onderbouwd. Een analyse corridor per corridor valt buiten het bestek van de strategiedocumenten voor de hele EU. Bovendien is de rol die de binnenvaart kan spelen in de modal shift te afhankelijk van te veel factoren waarop het EU-vervoersbeleid geen invloed heeft om kwantitatieve doelstellingen vast te leggen voor een modal shift in de richting van de binnenvaart.

De Commissie is het ermee eens dat sommige lidstaten een afwijkende benadering van de binnenvaart hebben gehanteerd, en dat is een van de redenen waarom de Commissie heeft voorgesteld het TEN-V-beleid te versterken.

54

De concentratie op de prioriteiten die de Commissie had gesteld, was gedeeltelijk ondoeltreffend wegens een gebrek aan inzet van de lidstaten.

In het kader van de nieuwe TEN-V-richtsnoeren hebben de lidstaten toegezegd tegen 2030 alle kernnetwerken, met inbegrip van de binnenwateren, te realiseren.

De eerste uitnodiging tot het indienen van voorstellen in het kader van de nieuwe Connecting Europe Facility maakt het mogelijk de aanschaf van onderhoudsapparatuur te financieren, maar voor de onderhoudswerkzaamheden zelf blijven de lidstaten budgettair verantwoordelijk.

Aanbeveling 2 a)

De Commissie treedt deze aanbeveling bij.

De Commissie heeft al een eerste analyse uitgevoerd voor elk van de afzonderlijke corridors van het kernnetwerk („corridorstudies”), na de inwerkingtreding van de nieuwe TEN-V-verordening. De corridorstudies bevatten niet alleen analyses van de vervoersmarkt, maar ook een grondige analyse van de gehele corridor, inclusief de verenigbaarheid van de infrastructuur met de TEN-V-eisen. De analyse zal verder worden verfijnd in 2015/2016. Voor TEN-V, zijn Europese coördinatoren aangewezen voor elk van de corridors.

Conclusies en aanbevelingen

Aanbeveling 2 b)

De Commissie treedt deze aanbeveling bij.

De corridors van het kernnetwerk zijn het belangrijkste instrument voor de realisatie van dat kernnetwerk binnen het overeengekomen tijdschema. Voor elk van de negen kernnetwerkcorridors stelt de Europese coördinator een plan van aanpak op, dat de doelstellingen van de corridors zal bevatten, met inbegrip van die voor de binnenvaart, zoals voorzien bij Verordening 1315/2013. Dit plan zal ter goedkeuring aan de lidstaten worden voorgelegd. Zij zullen hun opmerkingen kenbaar maken, rekening houdend met de haalbaarheid van projecten en de budgettaire beperkingen.

Zodra de definitieve werkplannen door de lidstaten zijn goedgekeurd, kunnen uitvoeringsbesluiten met hen worden overeengekomen.

Aanbeveling 2 c)

De Commissie treedt deze aanbeveling bij.

Wat het Donaubekken betreft, hebben de oeverstaten zich ertoe verbonden periodiek aan de Donaucommissie verslag uit te brengen over de toestand en het onderhoud. Een dergelijke verbintenis bestaat niet op EU-niveau.

Waar zijn EU-publicaties verkrijgbaar?

Gratis publicaties:

- één exemplaar:
via EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- meerdere exemplaren of posters/kaarten:
bij de vertegenwoordigingen van de Europese Unie (http://ec.europa.eu/represent_nl.htm),
bij de delegaties in niet-EU-landen (http://eeas.europa.eu/delegations/index_nl.htm),
door contact op te nemen met Europe Direct (http://europa.eu/europedirect/index_nl.htm),
door te bellen naar 00 800 6 7 8 9 10 11 (gratis in de hele Europese Unie) (*).

(*) De informatie wordt gratis verstrekt en bellen is doorgaans gratis, maar sommige operatoren, telefooncellen of hotels kunnen kosten aanrekenen.

Betaalde publicaties:

- via EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).

Het binnenvaartvervoer is een van de drie belangrijkste vervoerswijzen over land in Europa. Het omvangrijke laadvermogen van binnenvaartschepen — dat overeenkomt met dat van honderden vrachtwagens — kan bijdragen tot besparingen op de vervoerskosten en tot minder emissies en files.

In dit verslag heeft de Rekenkamer beoordeeld of de EU-binnenvaartstrategieën coherent waren en of deze op een relevante en alomvattende analyse waren gebaseerd. Daarnaast heeft de Rekenkamer onderzocht of de uit de EU-begroting gefinancierde projecten doeltreffend hebben bijgedragen tot het vergroten van het vervoersaandeel van deze vervoerswijze en tot de verbetering van de bevaarbaarheid.



EUROPESE
REKENKAMER



Publicatiebureau