



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 25.05.2004
COM(2004) 392 definitief

2004/0123 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**betreffende geharmoniseerde River Traffic Information Services op de binnenwateren
in de Gemeenschap**

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

1. INLEIDING

In de laatste decennia van de twintigste eeuw hebben nieuwe technologieën hun intrede gedaan in de binnenvaart en zijn met name radiotelefoondiensten ontwikkeld, waardoor schip-walverkeer en schip-schipverkeer mogelijk werd voor het regelen van passeermanoeuvres. De daaropvolgende ontwikkeling van hogeresolutieradar voor de binnenvaart, waarbij boeien en bakens werden uitgerust met radarreflectoren, maakten het mogelijk ook bij slecht zicht te varen. Voor het regelen van moeilijke verkeerssituaties werden verkeerscentra opgericht die het verkeer in de gaten houden via radarstations die zich aan wal bevinden.

Tegenwoordig vinden ook geavanceerde informatie- en communicatietechnologieën (ICT) hun weg naar de binnenvaart. Zo worden pc's die via mobiele communicatie met het internet zijn verbonden, systemen voor plaatsbepaling per satelliet, elektronische navigatiekaarten en transponders ontwikkeld en toegepast. Aan wal worden radarstations met target tracking en scheepsrapporteringssystemen met onderling verbonden databanken geïnstalleerd.

Elk van deze technische systemen kan worden gebruikt ter ondersteuning van diverse diensten voor de binnenvaart. Om de interoperabiliteit van deze diensten op nationaal en Europees niveau te garanderen en om het grensoverschrijdend vervoer over de binnenwateren te bevorderen, moeten de nieuwe informatiediensten en ondersteunende technologieën in heel Europa worden geharmoniseerd.

De rol van de binnenvaart

Europa wordt doorkruist door meer dan 30 000 km kanalen en rivieren, die honderden belangrijke steden en industriegebieden met elkaar verbinden. Het kernnet van ongeveer 10 000 km verbindt Nederland, België, Luxemburg, Frankrijk, Duitsland en Oostenrijk. Grote rivieren als de Rijn en de Donau vormen de belangrijke aders van dit netwerk, maar de talloze zijrivieren en kanalen verbinden ook kleinere steden en industriegebieden met elkaar. De vele havens langs het netwerk maken koppelingen met andere vervoerswijzen mogelijk.

Ondanks de beschikbaarheid van dit netwerk blijft de capaciteit van de binnenwateren voor een groot deel onbenut. In de EU-15 neemt vrachtvervoer over de binnenwateren slechts 7% van het totale binnenlands vervoer (oppervlaktevervoer) voor zijn rekening, wat in 2000 neerkwam op 125 miljard ton-kilometer, terwijl over de weg en per spoor respectievelijk 80% en 13% wordt vervoerd. Slechts in negen lidstaten speelt het vrachtvervoer over de binnenwateren een rol van betekenis. Het aandeel van het vrachtvervoer over de binnenwateren is gestaag afgenomen van 12% in 1970 tot de reeds vermelde 7% in 2000, hoewel het over de binnenwateren vervoerde volume in diezelfde periode van 30 jaar is gestegen van 102 tot 125 miljard ton-kilometer (+18%).

Als we alleen rekening houden met de EU-lidstaten die over binnenwateren beschikken, krijgen een we licht gewijzigd beeld. In deze landen wordt 12% van alle vracht over de binnenwateren vervoerd. In sommige regio's, zoals het hinterland van zeehavens (bv. in de Benelux en Noord-Frankrijk), is het aandeel van het vrachtvervoer over de binnenwateren veel groter. In Nederland bedraagt het bijvoorbeeld 43%, tegenover 14% in Duitsland en 12% in België.

In de EU-toetredingslanden werd in 1999 in totaal 8,5 miljard ton-kilometer over de binnenwateren vervoerd, vooral over de Donau. Het aandeel van het vervoer over de binnenwateren is in deze landen (Donaulanden) ongeveer even groot als in sommige lidstaten: 9% in Roemenië en Slowakije, tegenover slechts 6% in Hongarije, 3% in Bulgarije en 2% in de Tsjechische Republiek.

Het witboek en geavanceerde informatie- en communicatietechnologieën voor de binnenvaart

De Europese Commissie onderkent dat de binnenvaart over een groot potentieel beschikt als alternatieve wijze van vrachtvervoer. Vervoer over de binnenwateren is vaak goedkoper, economisch rendabeler, betrouwbaarder en milieuvriendelijker dan andere vervoerswijzen.

Gezien de enorme capaciteits- en milieuproblemen waarmee de vervoerswijzen over land en met name het vervoer over de weg worden geconfronteerd, heeft het Europees vervoersbeleid er alle belang bij dat het vervoer over de binnenwateren zich tot een reëel alternatief ontwikkelt en dat tegelijk de belasting op het milieu tot een minimum wordt beperkt.

Zoals aangegeven in het Witboek "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen"¹, wil de Europese Commissie meer doen dan de binnenvaart alleen maar stimuleren. Ze wil deze vervoerswijze doen uitgroeien tot een essentiële schakel in het Europese intermodale vervoerssysteem. In het kader van dit concept stelt de Commissie voor om verbindingen tot stand te brengen tussen het vervoer over de binnenwateren, het vervoer per spoor en het zeevervoer over korte afstanden om aldus een toegankelijk, economisch rendabel, veilig en milieuvriendelijk alternatief te bieden voor het niet-duurzame en door congestie geplaagde wegennet.

De Commissie streeft ernaar gunstige voorwaarden voor de verdere ontwikkeling van de sector te scheppen en het bedrijfsleven aan te moedigen deze vervoerswijze te gebruiken. In het kader van de strategie van het witboek zal de Commissie de sector helpen zich aan te passen aan nieuwe marktbehoeften. Ze is met name voorstander van de ontwikkeling van moderne informatie- en communicatietechnologieën om het beheer van het verkeer en het vervoer op de binnenwateren te verbeteren.

Met betrekking tot de binnenvaart voorziet het Witboek in de "plaatsing van krachtige hulpsystemen voor navigatie en communicatie langs het netwerk van vaarwegen" om deze vervoerswijze doeltreffend, toegankelijk en nog betrouwbaarder te maken. Het Europees Parlement, in zijn resolutie over het witboek van de Commissie over het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010², "acht de invoering van krachtige, het gehele territorium bestrijkende informatiesystemen voor de binnenwateren van zeer groot belang en verzoekt de Commissie zo spoedig mogelijk een voorstel voor geharmoniseerde technische voorschriften met het oog op de implementatie van River Information Services (RIS) in te dienen".

Het belang van RIS voor de binnenvaart

De invoering van RIS in de binnenvaart, de meest ingrijpende verandering van de laatste decennia in deze sector, heeft tot doel de planning en het beheer van het verkeer en het

¹ Witboek - Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen, Europese Gemeenschappen 2001

² A5-0444/2002 (PB ...)

vervoer op de binnenwateren te ondersteunen. Door de toepassing van RIS in de binnenvaart zal niet alleen de veiligheid en efficiëntie van het verkeer, maar tegelijk ook die van het vervoer toenemen.

Het gebruik van RIS in de binnenvaart vereenvoudigt de taak van de bevoegde instanties, vooral wat het beheer van het verkeer en het toezicht op het vervoer van gevaarlijke goederen betreft. Binnenschippers kunnen zich op de RIS-informatie baseren om onmiddellijk navigatiebeslissingen te nemen. Ook de veiligheid en de milieubescherming varen wel bij betere informatie en snellere reactie in noodgevallen.

Het gebruik van RIS helpt de binnenvaartsector om zich aan te passen aan de moderne ontwikkelingen op het gebied van logistiek en toeleveringsketenbeheer en vergemakkelijkt de integratie van de binnenvaart in de intermodale vervoersketen, wat onontbeerlijk is om het modale aandeel van deze vervoerswijze te doen stijgen.

Het gebruik van RIS moet worden gezien als een belangrijke stap op weg naar een transparante, betrouwbare, flexibele en gemakkelijk toegankelijke vervoerswijze. De ontwikkeling van RIS is, samen met rendabele en milieuvriendelijke logistieke activiteiten, een van de factoren die de binnenvaart aantrekkelijk maken voor modern toeleveringsketenbeheer.

RIS is belangrijk voor de hele Europese binnenvaartsector. Met het oog op de uitbreiding van de Europese Unie naar Centraal- en Oost-Europa is het van zeer groot belang dat de binnenvaart een nieuwe impuls krijgt.

2. BELEIDSCONTEXT

Gezien de positieve bijdrage van de binnenvaart tot de verwezenlijking van de doelstellingen van het vervoersbeleid, zoals aangegeven in het witboek, kan de ontwikkeling van RIS op de nodige aandacht rekenen in het Europese beleid. Deze ontwikkeling wordt ook nadrukkelijk gesteund door internationale organen en instellingen.

In artikel 11, lid 4, van Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet is bepaald dat het net van binnenwateren en binnenhavens "ook de infrastructuur voor het verkeersbeheer omvat". Overeenkomstig bijlage II, afdeling 4, van deze beschikking worden signalerings-, geleidings-, en communicatiesystemen voor binnenschepen als projecten van gemeenschappelijk belang beschouwd die derhalve in aanmerking komen voor TEN-financiering. Zo werd in 2001 medefinanciering verleend voor een haalbaarheidsstudie over het gebruik van RIS op de Donau in Oostenrijk.

In artikel 1 van het voorstel voor een beschikking van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (COM(2001) 544 def.) is bepaald dat in artikel 5, onder f), van Beschikking nr. 1692/96/EG prioriteit wordt gegeven aan "het invoeren van interoperabele intelligente vervoerssystemen teneinde de capaciteit van bestaande infrastructuur te optimaliseren en de veiligheid te verbeteren".

In zijn verslag van 27 juni 2003 heeft de Groep op hoog niveau voor het trans-Europese vervoersnet steun betuigd aan het voornemen van de Commissie om een kaderrichtlijn voor te

stellen om de interoperabiliteit van het communicatiesysteem voor de binnenvaart in de Gemeenschap te garanderen.³

In de verklaring van de Europese ministers van vervoer, die in september 2001 in Rotterdam is ondertekend, worden de lidstaten en de toetredingslanden opgeroepen om tegen 2005 pan-Europese River Information Services te toe passen.

In de zitting van de Raad vervoer van 9 oktober 2003 heeft Nederland, gesteund door de andere lidstaten, het initiatief van de Commissie om een voorstel voor een richtlijn inzake River Information Services in te dienen, toegejuicht.

De ontwikkeling van RIS wordt ook erkend en aangemoedigd door de Riviercommissies en de Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC). Er zijn een aantal belangrijke voorwaarden op het vlak van organisatie en normalisatie opgesteld. In 2002 heeft PIANC RIS-richtsnoeren opgesteld op basis van de resultaten van diverse Europese onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten. Deze RIS-richtsnoeren 2002 zijn in mei 2003 formeel goedgekeurd door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

In het kader van INDRIS (Inland Navigation Demonstrator for River Information Services) heeft een deskundigengroep een ontwerpnorm voor elektronische kaarten voor de binnenvaart (Electronic Chart Display and Information System for Inland Navigation - ECDIS) opgesteld, die in 2001 formeel is goedgekeurd door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

In 2002 heeft de VN/ECE-werkgroep voor de binnenvaart bij resolutie nr. 48 een aanbeveling voor een Electronic Chart Display and Information System voor de binnenvaart goedgekeurd (inland-ECDIS). Deze werkgroep overweegt ook gemeenschappelijke beginselen en technische voorschriften voor een pan-Europese River Information Service (RIS) op te stellen.

3. DE ONTWIKKELING VAN RIS TOT OP HEDEN

Eind jaren 80 is de ontwikkeling van nationale "stand-alone"-telematicadiensten begonnen. De uitdaging waarmee de binnenvaart nu wordt geconfronteerd heeft betrekking op de integratie van die verschillende diensten en systemen tot een gemeenschappelijk operationeel concept.

Stand van de techniek in de lidstaten

Hierna worden een aantal voorbeelden van nationale RIS-toepassingen gegeven. Voor een uitgebreide beschrijving van de talrijke nationale RIS-toepassingen wordt verwezen naar het verslag over de stand van de techniek⁴, dat is opgesteld in de context van het onder het vijfde kaderprogramma vallende OTO-project COMPRIS.

Het Duitse vaarweginformatiesysteem **ARGO** (geavanceerde riviernavigatie) verstrekt binnenschippers in real time informatie over de vaarweg en de werkelijke waterdiepte op de inland-ECDISkaarten. Het systeem bestaat uit drie onderdelen: een elektronische navigatiekaart (Electronic Navigational Chart – ENC), een radarbeeld en informatie over de

³ Het verslag Van Miert.

⁴ <http://www.euro-compris.org>

waterdiepte op kritieke delen van het traject. Via een DGPS-ontvanger (Differential Global Positioning System) kan de schipper de positie van zijn schip zeer accuraat aflezen op het beeld. Dit systeem wordt gebruikt op de Rijn.

Het **BICS** (Barge Information and Communication System) is in de eerste plaats ontwikkeld om verslag uit brengen over het vervoer van gevaarlijke goederen. De EDI-berichten (Electronic Data Interchange – elektronische gegevensuitwisseling) van binnenschippers aan de autoriteiten kunnen worden ontvangen in het Nederlandse IVS90-systeem en de Duitse MIB/MOVES-systemen. BICS maakt het mogelijk gedetailleerde informatie uit te wisselen over de vracht en de geplande laad- en losplaatsen tijdens de reis. Deze gegevens worden via pc en mobiele telefoon verstuurd naar de diverse waterweg- en havenautoriteiten. Het systeem maakt gebruik van de EDIFACT-standaard (Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport – elektronisch berichtenverkeer voor overheid, handel en vervoer) en van gestandaardiseerde protocollen. Vroeger werd deze informatie meestal per telefoon en/of per fax uitgewisseld. De gegevens moeten slechts een keer worden ingevoerd, bij vertrek van het schip. De gegevens worden ook opgeslagen voor statistische doeleinden. BICS wordt sinds 1996 gebruikt in Oostenrijk, België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Zwitserland en Nederland.

BIVAS (Binnenvaart Intelligent Vraag en Aanbod Systeem) is een interactieve website waar vraag en aanbod op het vlak van vrachtvervoer aan elkaar worden gekoppeld (vracht- en vlootbeheer). Het systeem bevat vragen naar vervoer en aanbiedingen van scheepscapaciteit en brengt op die manier schippers en expediteurs met elkaar in contact. Wanneer de aangeboden vracht wordt gewijzigd, krijgt de schipper een SMS-bericht. De onderhandelingen worden aan de marktpartijen zelf overgelaten. Het systeem verleent geen steun voor het commerciële proces. Het is reeds getest maar wordt (nog) niet toegepast.

DoRIS (Danube River Information Services) genereert automatisch verkeersinformatie door middel van AIS-transponders (Automatisch Identificatiesysteem). Momenteel wordt getest of het tactische verkeersbeeld kan worden gebruikt door waterwegautoriteiten en schippers. Bovendien maakt DoRIS ook vervoersbeheer, sluisbeheer (bepaling van de verwachte aankomsttijd door het plannen van sluischema's), navigatie (het systeem verstrekt de schipper gegevens op een elektronische navigatiekaart en helpt hem aldus bij het nemen van scheepvaartbeslissingen) en calamiteitenbestrijding (door schepen met gevaarlijke goederen in de gaten te houden) mogelijk. Alle verkeersgegevens worden opgeslagen in een centrale databank. Wanneer zich een ongeval voordoet, kunnen deze gegevens worden opgevraagd voor risicoanalyse. De gegevens kunnen ook voor statistische analyses worden gebruikt. Om tegemoet te komen aan de behoeften van commerciële gebruikers beschikt het systeem over een web- en een XML-interface (eXtensible Markup Language) om erkende externe logistiekservern de mogelijkheid te bieden rechtstreeks verbinding te maken met het systeem. Het testcentrum is sinds 2002 in gebruik. Het testtraject bestrijkt op dit ogenblik 33 km in Oostenrijk. Er zijn verbindingen met de rest van de Donau in Oostenrijk gepland.

ELWIS is het volledig operationele Duitse elektronische waterweginformatiesysteem, dat (vaarweg-)informatie verstrekt die relevant is voor de binnenvaartsector. De website bevat berichten aan schippers, actuele en voorspelde waterstanden en droogtes, informatie over ijsvorming, adressen van autoriteiten, verkeersstatistieken en wettelijke regelingen.

IBIS (Informatiesysteem Binnenscheepvaart) is een gecentraliseerde databank waarin alle handelingen en inputs zijn opgenomen van de personen die actief zijn in de binnenvaart. Het systeem stelt waterwegbeheerders in staat om vaarvergunningen af te leveren, te bepalen waar

schepen zich op hun grondgebied bevinden en gegevens over de binnenvaart te verzamelen. Het afleveren van vaarvergunningen, een wettelijke verplichting, gebeurt in de nabijheid van bepaalde sluisen. Voorts kan met IBIS de verwachte aankomsttijd van een schip aan een sluis of brug worden berekend. Hierdoor krijgt de sluiswachter zicht op het naderende verkeer en kan hij beginnen met het voorbereiden van de sluis. Wanneer zich een ongeval voordoet, kan de soort vracht in het systeem worden opgezocht. Deze informatie kan worden gebruikt bij eventuele reddingsoperaties. De verzamelde gegevens kunnen worden omgezet in nuttige informatie, bijvoorbeeld met het oog op het beheer van het verkeer. Beleidmakers gebruiken de statistische overzichten om infrastructuurwerken te plannen (bepalen van knelpunten, verbeteren van vaarwegen enz.), om aan hun internationale verplichtingen inzake gegevensverzameling te voldoen en om verslag uit te brengen aan het nationaal bureau voor de statistiek. IBIS wordt sinds 1999 gebruikt.

GWS (Geautomatiseerd Waterbeheer en Scheepvaartsturing) is een Vlaams project waarin de diverse waterwegautoriteiten samenwerken. Het omvat twee belangrijke activiteiten: het oprichten van een betrouwbaar telematicanetwerk en het beheer en de verwerking van gegevens die van gemeenschappelijk belang zijn en die betrekking hebben op de verschillende aspecten van waterbeheer. GWS omvat functies als verkeersondersteuning, een digitale markt voor de binnenvaart (vraag en aanbod), geautomatiseerd waterbeheer, het registreren van hydrologische (en aanverwante) gegevens, het van op afstand bedienen van constructies (stuwen, uitlaatsluizen enz.), het verzamelen van gegevens die nuttig zijn voor de autoriteiten en voor derde partijen, gegevenscommunicatie, gegevensbeheer en gegevensverwerking.

GINA (Gestion Informatisée de la Navigation) is een in Wallonië gebruikte rapporteringstoepassing die de facturering van vaarwegheffingen en de opstelling van statistieken mogelijk maakt. Het omvat ook een functie die het mogelijk maakt te voorspellen wanneer een schip een sluis zal bereiken. Dit systeem is in gebruik sinds 1986.

IVS90 is een scheepsrapporteringssysteem dat door de Nederlandse waterwegautoriteiten wordt gebruikt ter ondersteuning van sluisplanning, verkeersbegeleidingsdiensten, calamiteitenbestrijding en de opstelling van statistieken. In IVS90 worden onder meer de scheepsgegevens (naam, registratienummer (Europaanummer), draagvermogen, lengte en grootste breedte, eigenaar) en de specifieke reisgegevens (diepgang, hoogte van de vracht, aantal personeelsleden aan boord, haven van vertrek en bestemming, geplande route, vrachtspecifieke gegevens) opgenomen. Deze gegevens worden automatisch uitgewisseld tussen sluisen en/of regionale verkeersbegeleidingscentra. De gegevens hoeven slechts een keer door de schipper te worden ingegeven, bij het begin van de reis, door middel van VHF-marifonie, mobiele telefoon, fax of EDI-systemen. IVS90 kan worden gebruikt voor de elektronische verzending van gegevens en is operationeel sinds 1994.

MIB/MOVE (Melde- und Informationssystem Binnenschifffahrt/Mosel Verkehrserfassungssystem). De Duitse systemen MIB en MOVES zijn vergelijkbaar met IVS90. MIB wordt gebruikt om het vervoer van gevaarlijke goederen, scheepscombinaties van bepaalde afmetingen en uitzonderlijk vervoer te registreren en te volgen. De verkeersbegeleidingscentra aan het begin van de reis registreren alle gegevens die verband houden met de veiligheid. Deze gegevens worden doorgestuurd naar alle bevoegde instanties langs het traject. Wanneer zich een ongeval voordoet, worden de gegevens naar de reddingsdiensten en de politie gestuurd. MOVES wordt sinds 2001 gebruikt op de Moesel. De gegevens van de schepen die door de sluis varen en het tijdstip waarop ze door de sluis varen, worden geregistreerd en doorgestuurd naar de volgende sluis op het traject van het schip. Zowel in het MIB- als in het MOVES-systeem maken

de schippers gebruik van het BICS-programma om gegevens naar de MIB/MOVES-databank te sturen. De schippers kunnen ook verslag uitbrengen via VHF-marifonie of fax.

NIF (Nautischer Informations-Funk) is de Duitse VHF-dienst voor het verzenden van berichten met betrekking tot het waterpeil, hoogwaterpeil, voorspellingen van het waterpeil, ijsvorming, mist en politieberichten. Het kan voorts ook worden gebruikt om informatie te ontvangen of te versturen in noodgevallen.

De RIS-toepassingen die op het **Saimaameer** (Finland) worden gebruikt, omvatten een volledig pakket RIS-diensten, van vaarweginformatiediensten tot informatie over de heffingen voor het gebruik van de vaarweginfrastructuur. Het 814 km lange waterwegnet is uitgerust met acht VHF-radiostations en acht AIS-stations (Automatisch Identificatiesysteem). Deze zijn verbonden met het verkeersbegeleidingscentrum dat informatie verstrekt aan de schepen die zich op deze binnenwateren bevinden. De scheepsbewegingen worden in real time gevolgd. Het verkeersbegeleidingscentrum kan ook de acht sluizen en zeven bruggen langs het kanaal (op afstand) bedienen. Naast AIS en VHF worden ook GPS en inland-ECDIS gebruikt.

STIS (Shipping and Transport Information Services) is een algemene architectuur die door verscheidene RIS-toepassingen kan worden gebruikt voor diverse belanghebbenden. Het doel van STIS is de vele "stand-alone"-toepassingen die al beschikbaar zijn en of in de toekomst beschikbaar zullen worden, compatibel te maken. Volgens de planning zouden de volgende onderdelen van het systeem eind 2003 voltooid moeten zijn: een bedrijfsplan, normen en protocollen voor gegevensuitwisseling en communicatie, de systeemarchitectuur en een prototype van een nautisch-geografische databank (inland-ECDIS). De verkennende fase is in december 2002 afgerond.

VNF2000 is een Frans informatienetwerk dat wordt gebruikt om vaarwegheffingen te factureren en verkeersstatistieken op te stellen. VNF2000+ zal bedrijven en scheepseigenaars in staat stellen hun vervoer aan te geven door middel van EDI-berichten in plaats van op papier. VNF maakt gebruik van het Nederlandse BICS-systeem voor de verzending. VNF2000 is in gebruik sinds 2000; de ingebruikname van VNF2000+ is gepland voor maart 2005.

Onderzoek, technologische ontwikkeling en toepassing

Om een tegenwicht te bieden aan de versnipperde ontwikkeling van diensten en toepassingen en om de interoperabiliteit van deze diensten en toepassingen te garanderen, zijn sinds het einde van de jaren 90 belangrijke OTO-inspanningen geleverd op het gebied van RIS. Het **INDRIS**-project (Inland Navigation Demonstrator for River Information Services) van het vierde kaderprogramma, dat van 1998 tot 2002 liep, kan worden beschouwd als het startpunt voor de ontwikkeling van het Europese RIS-concept. In het kader van INDRIS zijn de functie van RIS voor alle potentiële gebruikers en bepaalde relevante informatieprocessen beschreven en zijn open normen voor de inhoud en uitwisseling van informatie tussen openbare en particuliere partijen ontwikkeld. INDRIS was een joint venture tussen nationale overheidsinstanties, de vervoersindustrie, de ICT-industrie en onderzoeksinstituten uit Oostenrijk, Duitsland, België, Frankrijk en Nederland.

Het **COMPRIS**-project (Consortium Operational Management Platform River Information Services – start: 2002) van het vijfde kaderprogramma is gericht op de ontwikkeling van een technische, organisatorische en functionele architectuur voor RIS op pan-Europees niveau en

op de ontwikkeling en verbetering van normen en toepassingen voor informatie-uitwisseling, als voorbereiding op de toepassing van RIS op de belangrijkste Europese binnenwateren. COMPRIS is de laatste ontwikkelingsfase alvorens RIS op grote schaal wordt toegepast. COMPRIS werkt dan ook nauw samen met nationale RIS-projecten en –initiatieven.

Parallel met het onderzoekswerk, zijn ook de eerste stappen op weg naar toepassing genomen. Sommige van de eerder vermelde nationale toepassingen voldoen reeds aan de harmonisatievereisten omdat ze het directe resultaat zijn van Europese onderzoeksactiviteiten of omdat bij hun actuele ontwikkeling rekening wordt gehouden met de resultaten van deze onderzoeksactiviteiten.

Voorts is ook het Europese RIS-forum (ERISP) opgericht. Alle Europese (EU en niet-EU) nationale autoriteiten die actief betrokken zijn bij de ontwikkeling en toepassing van RIS kunnen aan dit forum deelnemen. Het doel is informatie over RIS uit te wisselen en de geharmoniseerde ontwikkeling van RIS te stimuleren.

4. MOTIVERING VAN DE RICHTLIJN

Aangezien veel RIS-toepassingen onafhankelijk van elkaar zijn ontwikkeld, is het niet denkbeeldig dat er een lappendeken van uiteenlopende RIS-toepassingen ontstaat. Dit is niet wenselijk vanuit Europees beleidsstandpunt, noch vanuit het oogpunt van de binnenvaartsector. Er is dan ook een sterke behoefte aan verdere coördinatie en harmonisatie op een gemeenschappelijk niveau.

Om vlot grensoverschrijdend verkeer mogelijk te maken, zonder technische obstakels, moeten de toepassingen interoperabel en compatibel zijn op nationaal en Europees niveau. De gegevensuitwisseling en communicatie moet dan ook worden geharmoniseerd op Europees niveau om de interoperabiliteit van het gehele systeem (toepassingen, technologieën enz.) te vergemakkelijken.

Zowel de gebruikers als de fabrikanten van hardware en software hebben behoefte aan een zeker niveau van "veiligheid" ten aanzien van de RIS-diensten die ze verwachten en de apparatuur die ze kopen of fabriceren.

De zelfregulerende aanpak die tot dusver door de lidstaten is gevolgd, volstaat niet langer. Er is behoefte aan een juridisch kader op Europees niveau.

De besluiten van de Riviercommissies zijn niet bindend en geografisch beperkt. De Europese Unie kan als enige de (technische) kaderomstandigheden vaststellen die nodig zijn voor een succesvolle toepassing van RIS in Europa.

5. DOEL VAN DE RICHTLIJN

Het doel van de richtlijn is een Europees kader voor de toepassing van het RIS-concept op te richten om de compatibiliteit en interoperabiliteit tussen de bestaande en nieuwe RIS-systemen op Europees niveau te garanderen en om een doeltreffende interactie tussen de verschillende vaarweginformatiediensten tot stand te brengen. Hierdoor worden de Europese leveranciers van apparatuur aangemoedigd om RIS-hardware en –software tegen een redelijke en betaalbare prijs te fabriceren en om Europese RIS-technologie als een marktopportunititeit te beschouwen.

Overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel wordt een (kader-)richtlijn als het meest geschikte instrument beschouwd om het beoogde doel te bereiken. De technische details en normen voor de toepassing worden echter door de Commissie, in overleg met de lidstaten, goedgekeurd aan de hand van een comitéprocedure.

Het RIS-concept

Het RIS-concept bestaat uit geavanceerde diensten en functies die door diverse technologieën worden ondersteund. Het gebruik van deze diensten heeft zowel operationele (bv. snelle navigatiebeslissingen) als strategische voordelen (capaciteitsplanning) voor potentiële gebruikers zoals waterwegautoriteiten, schippers, terminalbeheerders, sluiswachters enz.

Voor de optimale werking van RIS is een gemeenschappelijke architectuur nodig. Gemeenschappelijke normen en protocollen voor gegevensuitwisseling, communicatie, apparatuur en frequenties garanderen dat de diensten en toepassingen compatibel en interoperabel zijn.

RIS kan worden opgesplitst in verkeersgerelateerde en vervoersgerelateerde diensten. De verkeersgerelateerde diensten hebben betrekking op vaarweginformatie, verkeersinformatie, verkeersbeheer en –toezicht en calamiteitenbestrijding. De vervoersgerelateerde diensten omvatten reisplanning, haven- en terminalplanning, vracht- en vlootbeheer, statistieken en heffingen voor het gebruik van de vaarweginfrastructuur.

RIS-diensten

Vaarweginformatiediensten (Fairway Information Systems - FIS) hebben betrekking op geografische, hydrologische en administratieve informatie die schippers en vlootbeheerders gebruiken om een reis te plannen, uit te voeren en te controleren. Het betreft zowel dynamische (bv. waterstanden) als statische informatie (bv. verkeerstekens, openingsuren van sluisen) over de omstandigheden op de waterweginfrastructuur, ter ondersteuning van tactische en strategische navigatiebeslissingen. Vaarweginformatie is informatie in één richting: van de wal naar het schip of van de wal naar kantoor.

Traditionele middelen om deze diensten te verlenen zijn bijvoorbeeld schriftelijke "berichten aan schippers", televisie- en radiouitzendingen, internet, VHF-marifonie, e-mail en vaste telefoons bij sluisen.

Via radiotelefoon kan pasklare, urgente FIS-informatie (zoals veranderingen in de bedieningstijden van sluisen, tijdelijke belemmeringen in het vaarwater, beperkingen van de scheepvaart door hoogwater en ijsvorming) worden verstrekt en via internet kan informatie worden verstrekt die slechts een keer per dag hoeft te worden meegedeeld (actuele en voorspelde waterstanden, voorspelling van ijsvorming en hoogwater). Aanvullend kunnen ook "berichten aan schippers" per e-mail of SMS worden verstuurd.

Ten slotte kan de vaarweginformatie ook op een inland-ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) worden weergegeven. Radar- en AIS-informatie (Automatisch Identificatiesysteem) kunnen als overlay op de kaarten worden weergegeven.

Verkeersinformatiediensten bestaan uit tactische (het weergeven van de actuele kenmerken en bewegingen van het schip op een beperkt gedeelte van de waterweg) en strategische

verkeersinformatie (het weergeven van de schepen en hun kenmerken over een groter geografisch gebied, inclusief voorspellingen en analyses van toekomstige verkeerssituaties).

Tactische verkeersinformatie kan worden weergegeven in de vorm van een **tactisch verkeersbeeld**, dat informatie bevat over de positie, snelheid en vaarrichting van de schepen en specifieke informatie over alle schepen die met behulp van radar en eventueel automatische identificatiesystemen (AIS) of compatible automatische tracking- en tracingsystemen worden geïdentificeerd. Deze informatie komt tot stand door radargegevens en signalen van automatische identificatiesystemen of compatibele systemen te verzamelen en weer te geven op een inland-ECDIS.

De schipper kan een beroep doen op de informatie van het tactische verkeersbeeld om snel beslissingen te nemen in de verkeerssituatie waarin hij zich op dat ogenblik bevindt. Het tactische verkeersbeeld stelt de schippers ook in staat om navigatieafspraken met andere schepen te maken (bv. met betrekking tot keren, inhalen, passeren).

Het **strategisch verkeersbeeld** daarentegen verschaft een algemeen overzicht van de verkeerssituatie in een relatief groot gebied en wordt vooral gebruikt voor planning en toezicht. Het verschaft de gebruiker informatie over geplande scheepsreizen, (gevaarlijke) vrachten en gevraagde aankomsttijden aan bepaalde punten.

Het strategisch verkeersbeeld maakt het ook mogelijk het verkeer op een bepaald traject (bv. één kilometer) en toekomstige verkeerssituaties op korte termijn te voorspellen. Ontmoetingen en inhaalmanoeuvres kunnen op voorhand worden berekend en gepland.

Het **verkeersbeheer** van de waterwegautoriteiten heeft tot doel de infrastructuur optimaal te benutten en veilig varen te vergemakkelijken. Op kritieke punten langs de Europese binnenwateren in Nederland en Duitsland, waar grote verkeersvolumes moeten worden beheerd, zijn zogenaamde verkeersbegeleidingscentra gevestigd.

De op radargegevens gebaseerde verkeersbegeleidingsdiensten worden verleend door een bevoegde instantie en hebben tot doel de veiligheid en doeltreffendheid van het scheepsverkeer te verbeteren en het milieu te beschermen. De diensten moeten in contact staan met het verkeer en in staat zijn op verkeerssituaties in het desbetreffende gebied te reageren. RIS verbetert en vergemakkelijkt het werk van de bestaande verkeersbegeleidingscentra en maakt verkeersbeheer op langere trajecten van het Europese waterwegennet mogelijk.

De beschikbaarheid van technologieën voor tracking- en tracing van schepen, zoals automatische identificatiesystemen, leidt tot nieuwe ontwikkelingen in verkeersbeheer, die niet noodzakelijk gericht zijn op een gecentraliseerd beheer van de verkeersbegeleiding maar eerder op een gedecentraliseerde ondersteuning van navigatiebeslissingen. Uit de huidige tendens blijkt echter dat het een het ander niet zal vervangen, maar dat ze elkaar waarschijnlijk zullen aanvullen. Bovendien moet worden nagegaan of het mogelijk is automatische identificatiesystemen niet alleen voor veiligheidsinformatie te gebruiken (zoals oorspronkelijk bedoeld), maar ook voor aanvullende informatie over, bijvoorbeeld, gevaarlijke vrachten.

RIS vergemakkelijkt de **bediening en planning van sluisen en bruggen**. De middellangetermijnbeslissingen van sluis- en brugwachters worden ondersteund door gegevensuitwisseling met de nabijgelegen sluisen en bruggen. RIS verleent ook bijstand bij

de berekening van verwachte aankomsttijden en gevraagde aankomsttijden voor een reeks sluizen.

Diensten voor calamiteitenbestrijding registreren de scheeps- en vervoersgegevens bij het begin van de reis en werken deze gegevens tijdens de reis bij met behulp van een scheepsrapporteringssysteem. In geval van een ongeluk kunnen de bevoegde instanties de gegevens onmiddellijk doorgeven aan de reddings- en nooddiensten.

Reisplanning betekent dat schippers en vlootbeheerders de verwachte aankomsttijden kunnen plannen op basis van vaarweginformatie. Traditioneel wordt via "berichten aan schippers" informatie verstrekt over de beschikbaarheid van de waterweginfrastructuur (bv. belemmeringen ten gevolge van bouwwerken). Reisplanning vergt echter ook betrouwbare informatie en voorspellingen over waterstanden en stromingen over een volledig traject, wat momenteel zelfs niet beschikbaar is voor internationale reizen, bv. tussen de Rijn en de Donau.

Terminal- en havenexploitanten hebben informatie over de verwachte aankomsttijden nodig om de capaciteit van de haven- en terminalactiviteiten te kunnen plannen – **Haven- en terminalplanning**. Informatie over de verwachte aankomsttijden van naderende schepen ondersteunt de algemene benutting van de terminal en maakt een vlotte doorvaart van de schepen door de terminalfaciliteiten mogelijk. De overslag – en met name de wachttijden - duren hierdoor minder lang. Als er niet voldoende terminalcapaciteit beschikbaar is, kan de terminalexploitant de gevraagde aankomsttijd aan de schipper meedelen.

Vracht- en vlootbeheer heeft voornamelijk betrekking op twee soorten informatie: informatie over de schepen en de vloot en gedetailleerde informatie over de vervoerde vracht.

RIS maakt logistieke toepassingen zoals ondersteuning van de vlootplanning, onderhandelingen over verwachte/gevraagde aankomsttijden tussen schepen en terminals, tracking en tracing en elektronische markten mogelijk. Vlootbeheerders en logistieke dienstverleners kunnen bijvoorbeeld het strategische verkeersbeeld gebruiken voor het tracken en traceren van hun vloot. Door de beschikbaarheid en positie van alle op het systeem aangesloten schepen te bepalen, kan de vervoerscapaciteit van een volledige vloot optimaal worden benut.

Verscheidene bedrijven kunnen hun logistieke informatie ook bundelen om de vlootbeheersmogelijkheden nog uit te breiden. Zo heeft het ALSO-Donauproject – een project van de Europese Commissie in het kader van het vijfde kaderprogramma GROWTH – het concept van een "Common Source Logistics Database (CSL.DB)" getest en ontwikkeld. De informatie in de CSL.DB is onder meer afkomstig van verkeersgegevens die door de verkeersinformatiediensten worden geregistreerd. De CSL.DB koppelt logistieke informatie aan de tactische verkeersinformatie van de schepen. De in de databank verzamelde gegevens worden door schippers en logistieke dienstverleners gebruikt om hun vervoer of logistieke activiteiten te plannen.

RIS draagt bij ertoe bij dat de relevante **statistische gegevens** over de binnenvaart in de lidstaten beter en gemakkelijker kunnen worden verzameld. Deze gegevens zijn met name belangrijk voor de waterwegautoriteiten, die er hun strategische planning en controle op baseren. De statistieken kunnen in verschillende formaten ter beschikking worden gesteld, bijvoorbeeld als algemene verkeersgegevens, vrachtstatistieken, scheepsstatistieken, sluisstatistieken, ongevallenstatistieken en haven-/overslagstatistieken.

Met betrekking tot geografische informatie wordt rekening gehouden met de INSPIRE-specificaties en -richtsnoeren.

Ook voor het in rekening brengen van de *heffingen voor het gebruik van de vaarweginfrastructuur* kan een beroep worden gedaan op RIS. Op basis van de reisgegevens van het schip kunnen deze kosten automatisch worden berekend en gefactureerd.

RIS technologieën

In het afgelopen decennium hebben diverse RIS-gerelateerde technologische innovaties hun intrede gedaan in de binnenvaart:

- elektronische navigatiekaarten, waarop informatie over de vaarweg en de positie van het schip wordt weergegeven;
- internettoepassingen en inland-ECDIS voor berichten aan schippers;
- elektronische scheepsrapporteringssystemen voor het verzamelen van reisgerelateerde informatie (schip en vracht);
- tracking- en tracingtechnologieën zoals automatische identificatiesystemen (AIS) die automatisch verslag uitbrengen over de positie van de schepen.

Inland-ECDIS (Electronic Chart Display and Information System for Inland Navigation) is de Europese norm voor elektronische navigatiekaarten, die door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (in mei 2001) en door de Donaucommissie is goedgekeurd. Inland-ECDISkaarten zijn gebaseerd op en compatibel met maritieme ECDIS (die door de Internationale Maritieme organisatie en de Internationale Hydrografische Organisatie wordt gepromoot). Naar verwachting zullen de inland-ECDISkaarten voor de Rijn en de Donau binnenkort beschikbaar zijn. Op basis van dezelfde normen kunnen kaarten worden gemaakt voor riviermondingen, waar zowel zeeschepen als binnenschepen varen. Inland-ECDIS kan op twee manieren worden gebruikt, in navigatiemodus of in informatiemodus, d.w.z. met of zonder overlay van op radargegevens of AIS gebaseerde verkeersinformatie.

Om e-mail te ontvangen en toegang te krijgen tot internet is een pc met modem en mobiele verbinding (GSM – Global System for Mobile Communication) nodig. Veel RIS-toepassingen zijn gebaseerd op internettechnologie: voor elektronische rapportering en voor de weergave van elektronische navigatiekaarten is bijvoorbeeld internet nodig. GSM/GPRS (General Packet Radio Service) is al op grote schaal beschikbaar; draadloos LAN (Local Area Network) en UMTS (Universal Mobile Telecommunication System) worden als veelbelovende technologieën beschouwd.

Gezien de hoge kosten en lage snelheid van gegevenstransmissie en internetcommunicatie via GSM, maken binnenschippers niet veel gebruik van deze technologie. GPRS, een wereldwijde standaard voor mobiele gegevenstransmissie, valt mogelijk goedkoper uit. De gebruikers van GPRS betalen immers niet per tijdseenheid maar op basis van de hoeveelheid verzonden en ontvangen gegevens.

Tracking- en tracingsystemen vormen een aanvullende bron van navigatie-informatie die ter ondersteuning van radarsystemen wordt gebruikt. Het automatisch identificatiesysteem (AIS) maakt bijvoorbeeld gebruik van dynamische digitale radio's op schepen (transponders). AIS verzendt op geregelde tijdstippen automatisch relevante informatie over het schip. Deze

informatie wordt ontvangen en gebruikt door andere AIS-toestellen (op schepen of aan wal) en kan in de vorm van real-timenavigatiegegevens op een radar of inland-ECDIS worden weergegeven. Aangezien een groot gedeelte van de informatie elektronisch wordt uitgewisseld, helpt AIS ook de taalbarrières te doorbreken. Een groot gedeelte van de mondelinge rapporten van schippers aan de verkeersbegeleidingscentra kunnen immers worden vervangen door elektronische informatie. Schepen die niet zichtbaar zijn op boordradarsystemen (bv. omdat ze zich in bochten of achter dijken bevinden) kunnen wel worden geïdentificeerd met behulp van AIS.

De technologie voor plaatsbepaling per satelliet biedt nieuwe mogelijkheden die in RIS kunnen worden geïntegreerd. De technische prestaties van het Galileosysteem bieden voldoende mogelijkheden voor informatiesystemen. De vrij toegankelijke dienst van Galileo kan worden gebruikt voor algemene vereisten inzake plaatsbepaling. Via de dienst beveiliging van mensenlevens, die gebaseerd is op integriteit, kunnen veiliger werkwijzen worden ontwikkeld. De commerciële dienst, die een bepaalde dienstverlening garandeert op basis van contracten tussen de Galileo-exploitant en de eindgebruiker, maakt nieuwe toepassingen mogelijk die RIS kunnen ondersteunen. Galileo zal vanaf 2008 volledig operationeel zijn, maar nu reeds zijn enkele diensten beschikbaar via het EGNOS-systeem, de voorloper van Galileo.

6. VOORDELEN VAN RIS VOOR DE TOEKOMSTIGE ONTWIKKELING VAN DE BINNENVAART

RIS zal naar verwachting vier types strategische voordelen opleveren:

- een toename van de concurrentie,
- een optimaal gebruik van de infrastructuur;
- een verbetering van de veiligheid;
- een betere bescherming van het milieu.

Het concurrentievermogen van de binnenvaart

RIS maakt het mogelijk concurrerende vervoersdiensten over de binnenwateren aan te bieden. Het verstrekt actuele informatie die kan worden gebruikt om reizen te plannen en om betrouwbaardere tijdsschema's te berekenen.

Op basis van de actuele en verwachte positie van de verschillende schepen die onderweg zijn op de binnenwateren, kunnen sluis- en brugwachters en terminalexploitanten de gevraagde aankomsttijden berekenen en aan de schippers meedelen. Bij het naderen van de sluis/terminal kan de schipper beslissen zijn kruissnelheid aan te passen (homogenere vaarsnelheden), wat uiteindelijk tot een vermindering van de wachttijden aan sluizen en terminals leidt.

Doordat RIS een optimale benutting en controle van de middelen en flexibele reacties bij afwijkingen van de oorspronkelijke planning mogelijk maakt, komt het tegemoet aan de informatiebehoeften van het moderne toeleveringsketenbeheer.

RIS voorziet ook in informatie-interfaces met alle leden van de toeleveringsketen en met andere transportwijzen. Deze interfaces, die breuken van de informatieketen voorkomen, maken het mogelijk om de binnenvaart te integreren in intermodale toeleveringsketens.

Ten slotte maakt RIS het mogelijk in real time toezicht te houden op de binnenvloot en veranderende vaarwegomstandigheden tijdens de reis in de gaten te houden.

Dit leidt tot verbeterd vlootbeheer, optimale benutting van personeel en vloot, gebaseerd op bijgewerkte informatie, en tot meer gedetailleerde reisplanning en droogtebeheer, gebaseerd op bijgewerkte vaarweginformatie. Er wordt ook real-time-informatie over navigatieomstandigheden verstrekt, waarmee rekening kan worden gehouden bij het laden van het schip.

Optimaal gebruik van de infrastructuur

Doordat terminalexploitanten en sluiswachters verwachte aankomsttijden en aanvullende informatie (bv. laadplannen, scheepsafmetingen) over de naderende schepen ontvangen, kunnen ze een betere planning opstellen. Deze vooraf aangekondigde gegevens maken het mogelijk de planning van een terminal of sluis pro-actief te benaderen. De havenexploitant of sluiswachter kan de behandelingsactiviteiten plannen alvorens het schip de haven of sluis binnenvaart. Dit leidt tot kortere wachttijden voor schippers en een optimalisering van de processen tijdens de volledige reis. Ook de openbare infrastructuur vindt baat bij de vooraf aangekondigde gegevens omdat de benuttingsgraad zal verbeteren.

RIS maakt het voorts ook mogelijk om statistische en douanegegevens op geautomatiseerde wijze te verzamelen. Dit gaat traditioneel gepaard met papierwerk, wat tijdrovend is en gemakkelijk aanleiding geeft tot fouten. RIS maakt het mogelijk deze gegevens automatisch en efficiënt te verzamelen, wat uiteindelijk tot lagere overheidsuitgaven zal leiden.

Veiligheid van de binnenvaart

Door de invoering van RIS krijgen schippers een actueel en volledig overzicht van de verkeerssituatie. Op basis daarvan kunnen zij deskundige navigatiebeslissingen nemen, die tot een vermindering van het aantal ongevallen, gewonden en doden zal leiden. In het verleden moesten schippers hun navigatiebeslissingen baseren op radarinformatie en mondelinge informatie van de verkeersbegeleidingscentra. Door de toepassing van RIS is de toestand aanzienlijk verbeterd: schippers maken nu gebruik van elektronische kaarten, die altijd actueel zijn, ontvangen nauwkeurige informatie over de positie van naderende schepen en worden elektronisch op de hoogte gehouden van de actuele vaarweg- en weersomstandigheden.

Bovendien maakt RIS het mogelijk om het vervoer van gevaarlijke goederen nauwgezet te volgen en scheepsongevallen te voorkomen. Deze en andere gegevens bevorderen de veiligheid van de binnenvaart.

RIS draagt ook bij tot de transparantie van het goederenvervoer, wat onontbeerlijk is om de veiligheid van het vervoer te verbeteren. RIS vergt een constante informatiestroom die het materiële proces vooruithelpt en/of begeleidt. Door de ontwikkeling van geharmoniseerde interfaces ondersteunt RIS de totstandbrenging van uitgebreide en transparante informatieprocessen en de vlotte uitwisseling van gegevens (aankondigingen vooraf, uitwisseling van gegevens over vracht/containers, douanegegevens) tussen alle relevante partners in een vervoersketen.

Milieubescherming

Door betere reisplanning en betrouwbaarder tijdsschema's leidt RIS tot een vermindering van het brandstofverbruik. RIS draagt ook bij tot een modal shift van vrachtvervoer over de weg naar vrachtvervoer over de binnenwateren, wat een vermindering van CO₂- en NO_x-emissies en van de geluidshinder tot gevolg heeft. RIS draagt dus zowel direct als indirect bij tot een vermindering van de emissies ten gevolge van vervoersactiviteiten.

Ten slotte wordt het dankzij RIS mogelijk om toezicht te houden op het vervoer van gevaarlijke goederen en tijdig in te grijpen bij ongevallen en potentiële milieurampen. De gegevens over alle verkeersbewegingen kunnen in een databank worden opgeslagen en kunnen worden gebruikt om een ongeval te reconstrueren en om de oorzaken van het ongeval te analyseren. Dit draagt er uiteindelijk ook toe bij dat het milieu minder te lijden heeft onder de binnenvaart.

7. BESCHRIJVING VAN DE RICHTLIJN

Het doel van de voorgestelde richtlijn is een kader voor een geharmoniseerde en interoperabele ontwikkeling en toepassing van River Information Services op alle communautaire binnenwateren van klasse IV of hoger⁵ tot stand te brengen, teneinde de veiligheid en doeltreffendheid van verkeers- en vervoersoperaties te verbeteren. De richtlijn is ook van toepassing op binnenhavens, zoals gedefinieerd in het kader van de TEN, met een vrachtvolume van minstens 500 000 ton per jaar⁶ (artikel 1 en 2)

De richtlijn is gericht tot de lidstaten. Lidstaten zonder bevaarbare binnenwateren hoeven de bepalingen van de richtlijn niet toe te passen. Lidstaten met een net van binnenwateren dat niet verbonden is met dat van andere lidstaten (geïsoleerd net) hoeven de richtlijn niet toe te passen op deze binnenwateren (artikel 2, lid 2). Het strekt echter tot aanbeveling om de regels van de richtlijn ook op deze binnenwateren toe te passen (considerans 3). Voor binnenwateren die onder het toepassingsgebied van de richtlijn vallen maar waarvoor is aangetoond dat de verkeersdichtheid er laag is, kan de uiterste termijn voor de toepassing van de richtlijn worden verlengd (artikel 11, lid 3).

Artikel 3 bevat de definities met het oog op de toepassing van deze richtlijn.

Krachtens artikel 4 zijn de lidstaten verplicht de nodige maatregelen te treffen om River Information Services toe te passen. In dit artikel zijn ook de beginselen voor de ontwikkeling van River Information Service uiteengezet, zoals de verschillende types River Information Services (bijvoorbeeld vaarweginformatie om de reisplanning te verbeteren, verkeersinformatie om navigatiebeslissingen en/of calamiteitenbestrijding te ondersteunen, informatie om het vervoersbeheer te vergemakkelijken enz.) en de specifieke verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot het verstrekken van de gegevens die nodig zijn voor het uitvoeren van de reis, het ter beschikking stellen van elektronische navigatiekaarten en berichten aan schippers en het ontvangen van elektronische scheepsrapporten over het schip en de lading. Deze verplichtingen zijn verder gespecificeerd in de technische bijlage.

⁵ Classificering van de Europese binnenwateren, Resolutie nr. 30 van de VN/ECE-werkgroep inzake vervoer over de binnenwateren, 12 november 1992.

⁶ Beschikking nr. 1346/2001/EG (PB L 185 van 6.7.2001, blz. 1).

In principe verplicht de richtlijn de particuliere gebruikers, schippers en sloopexploitanten niet om de apparatuur die nodig is om aan RIS deel te nemen, te installeren. De lidstaten moeten echter passende maatregelen nemen om de gebruikers (schippers, exploitanten, reders, verscheper, vrachteigenaars) aan te moedigen de in deze richtlijn vervatte rapporteringsprocedures en voorschriften inzake apparatuur na te leven (artikel 4, lid 6).

In artikel 5 wordt er aan herinnerd dat richtsnoeren en technische specificaties moeten worden opgesteld om de geharmoniseerde en interoperabele toepassing van RIS te garanderen. De beginselen voor deze richtsnoeren en technische specificaties zijn beschreven in bijlage II bij de richtlijn.

De *richtsnoeren* hebben betrekking op de technische beginselen en vereisten inzake planning, toepassing en gebruik van RIS, aanverwante systemen en de RIS-architectuur en op specificaties voor de uitwisseling, inhoud en mededeling van gegevens.

De *technische specificaties* hebben met name betrekking op inland-ECDIS, elektronische scheepsrapportering, berichten aan schippers en systemen voor tracking- en tracing van schepen, zoals AIS (Automatisch Identificatiesysteem). Met betrekking tot gemengde verkeerszones en riviermondingen moeten de specificaties, waar nodig, verenigbaar zijn met maritieme normen, in het bijzonder wat inland-ECDIS en tracking- en tracingtechnologieën als AIS betreft.

De technische richtsnoeren en specificaties worden opgesteld door de Commissie, bijgestaan door een comité van de lidstaten. Het tijdschema voor de opstelling van de technische richtsnoeren en specificaties is opgenomen in artikel 5, lid 2.

In artikel 6 is aangegeven dat RIS gebruik maakt van plaatsbepalingssystemen per satelliet.

In artikel 7 is gestipuleerd dat, wat de navigatieveiligheid betreft, de overeenstemming van de apparatuur en de softwaretoepassingen moet worden gecertificeerd door nationale organen die door de lidstaten worden aangemeld. De certificering wordt door alle lidstaten erkend. De lidstaten moeten ook instanties aanstellen die bevoegd zijn voor RIS en deze aanmelden bij de Commissie en de andere lidstaten.

Artikel 9 heeft betrekking op de regels inzake privacy, beveiliging en het hergebruik van informatie.

In artikel 10 worden de procedures voor het wijzigen van de technische bijlage uiteengezet.

In artikel 11 is de rechtsgrond van het RIS-comité vastgesteld. De Commissie wordt bij het nemen van de nodige beslissingen bijgestaan door het bij Richtlijn 91/672 opgerichte comité, dat is samengesteld uit vertegenwoordigers van de lidstaten. Het comité verleent de Commissie met name bijstand bij het definiëren van de technische specificaties en bijzonderheden voor de toepassing van de diensten. Het gebruik van een regelgevende procedure⁷ wordt het best geschikt geacht voor deze maatregelen.

⁷ Besluit 1999/468/EG (PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23).

Artikel 12 voorziet in een geleidelijke overgangperiode voor de toepassing van de richtlijn. In beginsel moeten de lidstaten de voorschriften van artikel 4 uiterlijk 24 maanden na de inwerkingtreding van de technische richtsnoeren en de relevante specificaties toepassen.

In artikel 13 is de datum van inwerkingtreding van de richtlijn bepaald.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**betreffende geharmoniseerde River Traffic Information Services op de binnenwateren
in de Gemeenschap**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met name op artikel 71,

Gezien het voorstel van de Commissie⁸,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité⁹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹⁰,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag¹¹,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het inzetten van informatie- en communicatietechnologieën op de binnenwateren draagt bij tot een aanzienlijke verbetering van de veiligheid en doeltreffendheid van het vervoer over de binnenwateren.
- (2) In sommige lidstaten worden al nationale toepassingen van informatiediensten gebruikt op diverse binnenwateren. Om te garanderen dat de navigatiehulpmiddelen en navigatiesystemen op de binnenwateren van de Gemeenschap geharmoniseerd, interoperabel en vrij toegankelijk zijn, moeten gemeenschappelijke richtsnoeren en technische specificaties worden opgesteld.
- (3) Deze richtsnoeren en technische specificaties zijn niet verplicht voor de binnenwateren van een lidstaat die niet verbonden zijn met het waterwegennet van een andere lidstaat. Het strekt echter tot aanbeveling River Traffic Information Services (RIS), zoals gedefinieerd in deze richtlijn, ook op die binnenwateren toe te passen en de bestaande systemen interoperabel te maken met de River Traffic Information Services.
- (4) De ontwikkeling van River Traffic Information Services heeft tot doel de veiligheid, doeltreffendheid en milieuvriendelijkheid van de binnenvaart te verbeteren. Dit kan worden verwezenlijkt door verkeers- en vervoersbeheer, bescherming van het milieu en de infrastructuur en door het opleggen van specifieke regels.

⁸ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁹ PB C [...] van [...], blz. [...].

¹⁰ PB C [...] van [...], blz. [...].

¹¹ PB C [...] van [...], blz. [...].

- (5) De RIS-richtsnoeren moeten minstens betrekking hebben op de informatiediensten die de lidstaten moeten verlenen.
- (6) De technische specificaties moeten onder meer betrekking hebben op systemen zoals elektronische navigatiekaarten, elektronische scheepsrapportering, berichten aan schippers en tracking en tracing van schepen.
- (7) De invoering van RIS brengt verwerking van persoonsgegevens met zich mee. Deze verwerking moet plaatsvinden overeenkomstig de Europese regels, zoals vastgesteld in, onder meer, Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens¹² en Richtlijn 2002/58/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 juli 2002 betreffende de verwerking van persoonsgegevens en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer in de sector elektronische communicatie¹³.
- (8) Daar de doelstelling van de voorgenomen maatregel, namelijk de invoering van geharmoniseerde RIS in de Gemeenschap, in onvoldoende mate door de lidstaten kan worden bereikt en derhalve wegens haar Europese dimensie beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.
- (9) De uitvoeringsbepalingen van deze richtlijn moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden¹⁴,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1
Onderwerp

Bij deze richtlijn wordt een kader vastgesteld voor de invoering en het gebruik van geharmoniseerde River Traffic Information Services (RIS) in de Gemeenschap, dat tot doel heeft het vervoer over de binnenwateren te ondersteunen door de veiligheid, doeltreffendheid en milieuvriendelijkheid van deze vervoerswijze te verbeteren en de koppeling met andere vervoerswijzen te vergemakkelijken.

Bij deze richtlijn wordt een kader vastgesteld voor de ontwikkeling van technische richtsnoeren, specificaties en voorwaarden voor geharmoniseerde, interoperabele en vrij toegankelijke RIS op de binnenwateren in de Gemeenschap. De samenhang met de verkeersbeheersdiensten van andere vervoerswijzen, in het bijzonder het verkeersbeheer en de informatiediensten met betrekking tot maritiem scheepsverkeer, wordt gegarandeerd.

¹² PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.

¹³ PB L 201 van 31.7.2002, blz. 37.

¹⁴ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

Artikel 2
Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is van toepassing op de invoering en het gebruik van RIS op alle binnenwateren die overeenkomstig VN/ECE-resolutie nr. 30 van 12 november 1992 betreffende de classificering van de Europese binnenwateren, tot klasse IV of hoger behoren, en op de havens waarnaar wordt verwezen in Beschikking nr. 1346/2001/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 mei 2001 tot wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG ten aanzien van zeehavens, binnenhavens en intermodale terminals alsmede ten aanzien van project nr. 8 in bijlage III¹⁵.
2. Na raadpleging van de Commissie mag een lidstaat de nationale binnenwateren die niet via een binnenwater van klasse IV of hoger met het waterwegennet van een andere lidstaat zijn verbonden, vrijstellen van toepassing van deze richtlijn.

Artikel 3
Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- a) *River Information Services* (RIS): de geharmoniseerde informatiediensten ter ondersteuning van het verkeers- en vervoersbeheer voor de binnenvaart, inclusief koppelingen met andere vervoerswijzen. RIS heeft geen betrekking op interne commerciële activiteiten tussen een of meer betrokken bedrijven, maar kan wel aan commerciële activiteiten worden gekoppeld.
- b) *Vaarweginformatie*: geografische, hydrologische en administratieve informatie over de waterweg (vaarweg). Vaarweginformatie is informatie in één richting: van de wal naar het schip of van de wal naar kantoor.
- c) *Tactische verkeersinformatie*: informatie waarop onmiddellijke navigatiebeslissingen in de actuele verkeerssituatie en de nabije geografische omgeving zijn gebaseerd.
- d) *Strategische verkeersinformatie*: informatie waarop de RIS-gebruikers hun middellange- en langetermijnbeslissingen baseren.
- e) *RIS-toepassing*: het verlenen van River Information Services via specifieke systemen.
- f) *RIS-centrum*: de plaats waar de diensten worden beheerd door de operateurs. Het wordt opgericht door de bevoegde instantie.
- g) *RIS-gebruikers*: alle gebruikersgroepen, waaronder schippers, RIS-operateurs, sluis- en brugwachters, waterwegautoriteiten, terminalexploitanten, operateurs in calamiteitencentra van nooddiensten, vlootbeheerders, vrachtverschepers en tussenpersonen op het gebied van vervoer.

¹⁵ PB L 185 van 6.7.2001, blz.1.

- h) *Interoperabiliteit*: de diensten, de inhoud van de gegevens, de formaten voor gegevensuitwisseling en de frequenties worden zodanig geharmoniseerd dat RIS-gebruikers met dezelfde apparatuur in heel Europa toegang kunnen krijgen tot dezelfde diensten en informatie.

Artikel 4

Toepassing van River Information Services

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om RIS op de binnenwateren toe te passen, overeenkomstig artikel 2.
2. RIS omvat diensten als:
 - a) vaarweginformatie,
 - b) verkeersinformatie,
 - c) verkeersbeheer,
 - d) ondersteuning van calamiteitenbestrijding,
 - e) informatie voor vervoersbeheer,
 - f) statistieken en douanediensten,
 - g) waterwegheffingen en havengelden.
3. De lidstaten moeten deze diensten zodanig ontwikkelen dat de RIS-toepassing doeltreffend, uitbreidbaar en interoperabel is, zodat ze aan andere RIS-toepassingen en eventueel aan systemen voor andere vervoerswijzen kan worden gekoppeld. Het moet ook mogelijk zijn de toepassing aan vervoerbeheerssystemen en commerciële activiteiten te koppelen.
4. Voor het opzetten van RIS moeten de lidstaten:
 - a) alle in artikel 2 vermelde relevante gegevens over de binnenvaart in een toegankelijk elektronisch formaat ter beschikking stellen van de RIS-gebruikers;
 - b) voor alle Europese binnenwateren die overeenkomstig de classificering van Europese binnenwateren tot klasse Va of hoger behoren, naast de onder (a) vermelde gegevens ook elektronische navigatiekaarten ter beschikking stellen van de RIS-gebruikers;
 - c) de bevoegde instanties in staat stellen om elektronische scheepsrapporten over de reis en de vracht van de schepen te ontvangen, voorzover scheepsrapportering krachtens de nationale of internationale regelgeving vereist is. In het geval van grensoverschrijdend vervoer wordt deze informatie doorgestuurd naar de bevoegde instanties van de naburige lidstaat alvorens de schepen de grens bereiken;

- d) de berichten aan de schippers, waaronder meldingen van de waterstand en van ijsvorming op hun binnenwateren, doorgeven in gestandaardiseerde, gecodeerde en downloadbare vorm. Het gestandaardiseerde bericht moet ten minste de informatie bevatten die nodig is om veilige navigatie mogelijk te maken. De berichten aan schippers moeten in een toegankelijk elektronisch formaat worden meegedeeld.

Aan de in dit punt vermelde verplichtingen moet overeenkomstig de specificaties van de bijlagen I en II worden voldaan.

5. De lidstaten richten RIS-centra op, op basis van regionale behoeften.
6. De lidstaten stellen de VHF-kanalen voor automatische identificatiesystemen ter beschikking, zoals bepaald in de regionale regeling betreffende de radiotelefoondienst op binnenwateren, die op 6 april 2000 in Basel is gesloten in het kader van de radioreglementen van de Internationale Telecommunicatie-unie (ITU).
7. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om er op toe te zien en te garanderen dat de schippers, de exploitanten of reders van de schepen die op hun binnenwateren varen, de verschepers of eigenaars van de vracht die aan boord van die schepen wordt vervoerd en de schepen zelf aan de vereisten van deze richtlijn voldoen.

Artikel 5

Technische richtsnoeren en specificaties

1. Om de in artikel 4, lid 2, vermelde diensten te ondersteunen en, overeenkomstig artikel 4, lid 3, de interoperabiliteit van deze diensten te garanderen, stelt de Commissie in lid 2 technische richtsnoeren voor de planning, de toepassing en het gebruik van de diensten (RIS-richtsnoeren) vast. Zij stelt ook technische specificaties op de volgende gebieden vast:
 - a) Electronic Chart Display and Information System for Inland Navigation (Inland-ECDIS),
 - b) elektronische scheesprapportering,
 - c) berichten aan schippers,
 - d) tracking- en tracingsystemen.

Deze richtsnoeren en specificaties zijn gebaseerd op de technische beginselen van bijlage II.

2. De in lid 1 vermelde technische richtsnoeren en specificaties worden door de Commissie vastgesteld volgens de procedure van artikel 11, lid 3, en overeenkomstig het volgende tijdschema:
 - a) de RIS-richtsnoeren: uiterlijk negen maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn;

- b) de technische specificaties voor inland-ECDIS, de elektronische scheepsrapportering en de berichten aan schippers: uiterlijk twaalf maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn;
 - c) de technische specificaties voor de tracking- en tracingsystemen: uiterlijk vijftien maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn.
3. De RIS-richtsnoeren en -specificaties worden gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 6
Plaatsbepaling per satelliet

De River Information Services maken gebruik van technologieën voor plaatsbepaling per satelliet.

Artikel 7
Certificering van RIS-apparatuur

1. Indien de relevante technische specificaties dit voorschrijven, moet worden gecertificeerd dat de RIS-apparatuur en de softwaretoepassingen met die specificaties overeenstemmen, voorzover dit nodig is met het oog op de veiligheid van de binnenvaart.
2. De lidstaten moeten de nationale instanties die bevoegd zijn voor de certificering aanmelden bij de Commissie en bij de andere lidstaten. De certificaten die door deze instanties worden uitgereikt, worden door alle lidstaten erkend.

Artikel 8
Bevoegde instanties

De lidstaten stellen instanties aan die bevoegd zijn voor de RIS-toepassingen en voor de internationale uitwisseling van gegevens. Deze instanties moeten bij de Commissie worden aangemeld.

Artikel 9
Regels inzake privacy, veiligheid en het hergebruik van informatie

1. De lidstaten zien er op toe dat de verwerking van persoonsgegevens die gepaard gaat met het gebruik van RIS, plaatsvindt overeenkomstig de Europese regels ter bescherming van de individuele vrijheden en grondrechten, die onder meer zijn vastgelegd in Richtlijn 95/46/EG en Richtlijn 2002/58/EG. Zij mogen deze informatie alleen gebruiken met het oog op de in artikel 4, lid 2, vermelde diensten.
2. De lidstaten passen veiligheidsprocedure toe en maken gebruik van diensten om de RIS-berichten en -archieven te beschermen tegen ongewenste gebeurtenissen of misbruik, zoals illegale toegang en wijziging of verlies van de gegevens.

3. Richtlijn 2003/98/EG inzake het hergebruik van overheidsinformatie is van toepassing.

Artikel 10
Wijzigingsprocedure

De bijlagen I en II kunnen overeenkomstig de procedure van artikel 11, lid 3, worden gewijzigd naar aanleiding van de ervaring die is opgedaan met de toepassing van de richtlijn of kunnen worden aangepast aan de technische vooruitgang.

Artikel 11
RIS-comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het krachtens artikel 7 van Richtlijn 91/672/EEG opgerichte comité.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, gezien het bepaalde in artikel 8 daarvan.
3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, gezien het bepaalde in artikel 8 daarvan. [De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG vastgestelde termijn bedraagt drie maanden.]

Artikel 12
Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op [...] aan deze richtlijn te voldoen [*uiterlijk 18 maanden na de inwerkingtreding van de richtlijn*]. Zij stellen de Commissie onverwijld in kennis van de tekst van deze bepalingen en van een concordantietabel tussen die bepalingen en deze richtlijn.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van de bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om uiterlijk 24 maanden na de inwerkingtreding van de in artikel 5 vermelde relevante technische richtsnoeren en specificaties aan de voorschriften van artikel 4 te voldoen. De technische richtsnoeren en specificaties treden in werking op de dag volgende op die van hun publicatie in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
3. Op verzoek van een lidstaat kan de Commissie overeenkomstig de procedure van artikel 11, lid 2, de in lid 2 vermelde termijn voor de toepassing van een of meer voorschriften van artikel 4 verlengen met betrekking tot de in artikel 2 vermelde waterwegen, voorzover de verkeersdichtheid op deze waterwegen laag is. Deze termijn kan met 24 maanden worden verlengd en de verlenging kan worden herhaald. In de motivering die de lidstaat samen met haar verzoek moet indienen, moet worden

verwezen naar de lage verkeersdichtheid en naar de economische omstandigheden op de desbetreffende waterweg.

4. De lidstaten delen de Commissie de belangrijkste bepalingen van nationaal recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.
5. De lidstaten zijn elkaar bij de toepassing van deze richtlijn zo nodig wederzijds behulpzaam.

Artikel 13
Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 14

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, op

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter

Voor de Raad
De Voorzitter

BIJLAGE I

Minimumvereisten voor de gegevens

Zoals aangegeven in artikel 4, lid 4, onder a), worden met name de volgende gegevens verstrekt:

- as van de waterweg, met kilometeraanduiding,
- beperkingen met betrekking tot de lengte, breedte, diepgang en hoogte boven de waterlijn van schepen en konvooien,
- bedieningstijd van sluisen, bruggen en andere structuren die de binnenvaart belemmeren,
- plaats van havens en overslaginstallaties,
- referentiegegevens voor waterstanden met betrekking tot de binnenvaart.

Bijlage II

Beginselen voor de RIS-richtsnoeren en technische specificaties

1. RIS-richtsnoeren

Bij het opstellen van de in artikel 5 vermelde RIS-richtsnoeren moeten de volgende beginselen in acht worden genomen:

- a) de technische vereisten voor de planning, de toepassing en het gebruik van de diensten en aanverwante systemen moeten worden aangegeven;
- b) de architectuur en organisatie van RIS;
- c) met het oog op de individuele diensten en de stapsgewijze ontwikkeling van RIS, moeten schepen worden aangemoedigd om deel te nemen aan RIS.

2. Inland-ECDIS

Bij het opstellen van de in artikel 5 vermelde technische specificaties voor een Electronic Chart Display and Information System (Inland-ECDIS) moeten de volgende beginselen in acht worden genomen:

- a) inland-ECDIS moet compatibel zijn met maritieme ECDIS om het verkeer van binnenschepen in gemengde verkeerszones als riviermondingen en het zee-binnenwaterverkeer te vergemakkelijken;
- b) er moeten minimumvoorschriften met betrekking tot inland-ECDIS-apparatuur en de inhoud van elektronische navigatiekaarten worden vastgesteld om de veiligheid van de binnenvaart te bevorderen, met name met betrekking tot:
 - een hoog niveau van betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de gebruikte inland-ECDIS-apparatuur,
 - de mate waarin de inland-ECDIS-apparatuur bestand is tegen de omstandigheden die aan boord van een schip heersen, zonder dat de kwaliteit of de betrouwbaarheid achteruitgaat,
 - het opnemen in de elektronische navigatiekaarten van diverse soorten geografische objecten (bv. vaarweggrenzen, walconstructies, bakens) die bijdragen tot de veiligheid,
 - de controle van de elektronische kaart aan de hand van radarbeeld-overlay, wanneer het schip op basis van deze kaart wordt bestuurd,
 - het opnemen van informatie over de diepte van de vaarweg in de elektronische navigatiekaart en het weergeven tot een vooraf bepaald of werkelijk waterpeil,
 - het opnemen van aanvullende informatie (bv. van andere partijen dan de bevoegde instanties) in de elektronische navigatiekaart en het weergeven van

deze informatie op de inland-ECDIS, zonder dat dit ten koste gaat van de informatie die nodig is om de veiligheid van de navigatie te garanderen.

- c) de toegankelijkheid van elektronische navigatiekaarten voor alle gebruikers;
- d) het beschikbaar stellen van de gegevens van elektronische navigatiekaarten aan alle fabrikanten van toepassingen.

3. Elektronische scheepsrapportering

Bij het opstellen van de technische specificaties voor elektronische scheepsrapportering in de binnenvaart, overeenkomstig artikel 5, moeten de volgende beginselen in acht worden genomen:

- a) de elektronische uitwisseling van gegevens tussen de bevoegde instanties van de lidstaten, de deelnemers aan binnenvaart, de zeevaart en het multimodaal vervoer, voorzover de binnenvaart er deel van uitmaakt, moet worden vergemakkelijkt,
- b) om informatie over het vervoer door te sturen van het schip naar de bevoegde instantie, van de bevoegde instantie naar het schip en van bevoegde instantie naar bevoegde instantie moet gebruik worden gemaakt van gestandaardiseerde berichten, die compatibel moeten zijn met de berichten die in de zeevaart worden gebruikt,
- c) er dienen internationaal aanvaarde codelijsten en classificaties te worden gebruikt, eventueel met aanvullende informatie om tegemoet te komen aan specifieke behoeften van de binnenvaart,
- d) er dient een uniek Europees scheepsidentificatienummer te worden gebruikt.

4. Berichten aan schippers

Bij het opstellen van de technische specificaties voor berichten aan schippers, overeenkomstig artikel 5, met name wat vaarweginformatie, verkeersinformatie, verkeersbeheer en reisplanning betreft, moeten de volgende beginselen in acht worden genomen:

- a) de gestandaardiseerde gegevensstructuur moet gebruik maken van vooraf gedefinieerde tekstmodules die in grote mate gecodeerd zijn, zodat de belangrijkste inhoud automatisch in andere talen kan worden vertaald en de berichten aan schippers gemakkelijk in reisplanningssystemen kunnen worden geïntegreerd,
- b) de gestandaardiseerde gegevensstructuur moet compatibel zijn met de gegevensstructuur van inland-ECDIS, om de integratie van de berichten aan schippers in inland-ECDIS te vergemakkelijken.

5. Tracking- en tracingsystemen

Bij het opstellen van de technische specificaties voor tracking- en tracingsystemen, overeenkomstig artikel 5, moeten de volgende beginselen in acht worden genomen:

- a) er dient te worden nagegaan welke vereisten tracking- en tracingsystemen stellen aan systemen en er moeten standaardberichten en –procedures worden vastgesteld, zodat deze automatisch kunnen worden doorgegeven,
- b) er moet een onderscheid worden gemaakt tussen systemen die aan de vereisten van tactische verkeersinformatie voldoen en systemen die aan de vereisten van strategische verkeersinformatie voldoen, zowel wat de nauwkeurigheid van de plaatsbepaling als de vereiste bijwerkingssnelheid betreft,
- c) de relevante technische tracking- en tracingsystemen, zoals inland-AIS (automatisch identificatiesysteem), moeten worden omschreven
- d) de tracking- en tracingsystemen voor de binnenvaart moeten compatibel zijn met het AIS-systeem voor de zeevaart, om het verkeer van binnenschepen in gemengde verkeerszones (binnenvaart en zeevaart), zoals riviermondingen, te vergemakkelijken,
- e) de walinfrastructuur langs het net van binnenwateren moet ook AIS-berichten voor de zeevaart kunnen ontvangen en versturen.

FINANCIËEL MEMORANDUM BIJ HET BESLUIT

Beleidsterrein(en): Energie en vervoer

Actie(s): Beleid inzake duurzaam vervoer

**BENAMING VAN DE ACTIE: RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD
BETREFFENDE GEHARMONISEERDE RIVER TRAFFIC INFORMATION
SERVICES OP DE BINNENWATEREN IN DE GEMEENSCHAP**

1. **BEGROTINGSPLAATS(EN) + OMSCHRIJVING(EN)**

Begrotingsplaats: A – 7031, rubriek: vergaderingen en convocaties in het algemeen (nomenclatuur ABB: 06.01.02.11)

2. **ALGEMENE CIJFERS**

2.1. **Totale toewijzing voor de actie (deel B): miljoen euro aan vastleggingskredieten**

2.2. **Duur:**

start: 2005 einde: onbepaald

2.3. **Meerjarenraming van de totale uitgaven:**

(a) Tijdschema vastleggingskredieten/betalingskredieten (financiële steunverlening) (zie punt 6.1.1)

miljoen euro (tot op drie decimalen)

	2005	2006	2007	2008	2009	daarop- volgende jaren	Totaal
Vastleggingen	-	-	-	-	-	-	-
Betalingen	-	-	-	-	-	-	-

(b) Technische en administratieve bijstand en ondersteuningsuitgaven (zie punt 6.1.2)

Vastleggingen							
Betalingen							
Subtotaal a+b							
Vastleggingen							
Betalingen							

- (c) Financiële gevolgen in verband met de personele middelen en andere administratieve uitgaven (zie punt 7.2 en 7.3)

Vastleggingen/ betalingen	0,119	0,119	0,119	0,119	0,119		0,595
TOTAAL a+b+c							
Vastleggingen	0,119	0,119	0,119	0,119	0,119		0,595
Betalings	0,119	0,119	0,119	0,119	0,119		0,595

2.4. Verenigbaarheid met de financiële programmering en de financiële vooruitzichten

[x] Dit voorstel is verenigbaar met de bestaande financiële programmering.

Dit voorstel vereist een herprogrammering van de betrokken rubriek van de financiële vooruitzichten.

Dit voorstel vereist, in voorkomend geval, een beroep op de bepalingen van het interinstitutioneel akkoord.

2.5. Financiële gevolgen voor de ontvangsten:¹⁶

[x] Het voorstel heeft geen financiële gevolgen (het betreft technische aspecten in verband met de tenuitvoerlegging van een maatregel)

OF

Het voorstel heeft financiële gevolgen - Het effect op de ontvangsten is als volgt:

(Opmerking: Alle gegevens en rapporten die betrekking hebben op de berekeningsmethode van het effect op de ontvangsten, moeten worden opgenomen in een aparte bijlage)

miljoen euro (tot op 1 decimaal)

Begrotings- lijn	Ontvangsten	Vóór de actie [Jaar n-1]	Situatie na de actie					
			[Jaar n]	[n+ 1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]
	a) Absolute ontvangsten							
	b) Wijziging in de ontvangsten	Δ						

(Vermeld elke betrokken begrotingslijn. Voeg rijen toe aan de tabel als de gevolgen betrekking hebben op meer dan één begrotingslijn)

¹⁶ Voor nadere informatie, zie de toelichting.

3. BEGROTINGSKENMERKEN

Type uitgave		Nieuw	EFTA-deelname	Deelname landen die om toetreding hebben verzocht	Titel financiële vooruitzichten
Niet verplicht	Niet gedifferentieerd	NEE	NEE	NEE	

4. RECHTSGROND

ARTIKEL 71 VAN HET EG-VERDRAG

5. BESCHRIJVING EN MOTIVERING

5.1. Noodzaak van communautair optreden

5.1.1. Doelstellingen

In het Witboek van de Commissie over het vervoersbeleid (COM(2001) 370) is bepaald dat krachtige hulpsystemen voor navigatie en communicatie langs het netwerk van vaarwegen zullen worden geplaatst.

In de context van de kaderprogramma's voor onderzoek en ontwikkeling heeft de Gemeenschap al enige financiering verleend voor de ontwikkeling van River Information Systems.

e lidstaten hebben met deze financiële middelen een sterk uiteenlopend gamma van "stand-alone"-telematicadiensten en -systemen ontwikkeld en toegepast op het hun binnenwateren. Soms bestaan er zelfs verschillende systemen binnen een lidstaat.

Bij deze richtlijn worden het kader en de voorwaarden opgesteld die nodig zijn om te garanderen dat de diensten en systemen op geharmoniseerde en interoperabele wijze worden toegepast op de binnenwateren in de Gemeenschap.

Bij het goedkeuren van de besluiten die nodig zijn om een geharmoniseerde toepassing van de diensten te garanderen, wordt de Commissie bijgestaan door een comité van vertegenwoordigers van de lidstaten. Dit comité helpt de Commissie met name bij het vaststellen van de technische specificaties en bijzonderheden voor de toepassing van de diensten.

5.1.2. Maatregelen met betrekking tot de evaluatie ex ante

Niet van toepassing

5.1.3. Maatregelen na de evaluatie ex post

Niet van toepassing

5.2. Voorgenomen actie en wijze van financiering uit de begroting

De actie heeft in het algemeen ten doel een kader voor de geharmoniseerde en interoperabele toepassing en werking van River Information Services op de binnenwateren van de Gemeenschap op te stellen. De actie is gericht tot de betrokken lidstaten, die de nodige maatregelen zullen nemen om de River Information Services op hun binnenwateren toe te passen binnen het kader dat in de richtlijn is vastgesteld.

De begunstigden zijn de gebruikers van de diensten, namelijk de scheepvaartindustrie, de scheepsexploitanten, de schippers en de infrastructuurbeheerders.

Het doel zal worden verwezenlijkt door technische richtsnoeren voor de toepassing en werking van de diensten op te stellen en door de technische specificaties voor de diverse toepassingen te bepalen.

In artikel 11 van de voorgestelde richtlijn is dan ook bepaald dat de Commissie wordt bijgestaan door een comité van vertegenwoordigers van de lidstaten, die praktijkervaring hebben op het vlak van informatie- en communicatietechnologieën voor de binnenvaart. Het comité zorgt ervoor dat de Commissie voldoende geïnformeerd is wanneer zij de relevante besluiten voorbereidt. Dit comité moet nog worden opgericht. Het comité zal zijn werkzaamheden baseren op de resultaten van onderzoeksprojecten die in het kader van het programma voor onderzoek en ontwikkeling zijn uitgevoerd, met name het COMPRIS-project inzake de toepassing van RIS in de praktijk.

In het kader van de richtlijn zal onder meer voor de volgende kwesties een beroep worden gedaan op het comité:

- de richtsnoeren met betrekking tot de technische beginselen en de vereisten voor de planning, toepassing en werking van diensten en aanverwante systemen en voor de architectuur en organisatie van RIS;
- de voorbereiding van de technische specificaties voor een elektronische navigatiekaart en informatiesysteem (inland-ECDIS);
- de voorbereiding van de technische specificaties voor elektronische scheepsrapportering;
- de voorbereiding van de technische specificaties voor berichten aan schippers;
- de voorbereiding van de technische specificaties voor tracking- en tracingsystemen.

5.3. Methode van tenuitvoerlegging

Het werk zal worden uitgevoerd door het comité en door groepen van externe deskundigen die in overleg met het comité worden opgericht en die door de Commissie worden betaald. De Commissie houdt ook toezicht op het comité en op de deskundigengroepen.

6. FINANCIËLE GEVOLGEN

6.1. Totale financiële gevolgen voor deel B - (voor de gehele programmeringsperiode)

(De berekeningsmethode van de totale bedragen in de onderstaande tabel wordt nader verklaard aan de hand van de specificatie in tabel 6.2.)

6.1.1. Financiële steunverlening

Vastleggingen in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Specificatie	[Jaar n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 en daaropvolgende jaren]	Totaal
Actie 1							
Actie 2							
enz.							
TOTAAL							

6.1.2. Technische en administratieve bijstand, ondersteuningsuitgaven en IT-uitgaven (vastleggingskredieten)

	[Jaar n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 en daaropvolgende jaren]	Totaal
1) Technische en administratieve bijstand							
a) Bureaus voor technische bijstand							
b) Overige technische en administratieve bijstand: - intra muros: - extra muros: <i>waarvan voor de opzet en het onderhoud van de benodigde computersystemen</i>							
Subtotaal 1							
2) Ondersteuningsuitgaven							
a) Studies							
b) Vergaderingen van deskundigen							
c) Informatie en publicaties							
Subtotaal 2							
TOTAAL							

6.2. Berekening van de kosten per overwogen maatregel in deel B (voor de gehele programmeringsperiode)¹⁷

(In geval van meerdere acties, voldoende gegevens vermelden van de specifieke maatregelen die voor elk van deze acties worden genomen, zodat een schatting kan worden gemaakt van de omvang en kosten van de werkzaamheden.)

Vastleggingen in miljoen euro (tot op 3 decimalen)

Specificatie	Outputtypes (projecten, bestanden)	Aantal outputs (totaal voor de jaren 1...n)	Gemiddelde unitkosten	Totale kosten (totaal voor de jaren 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Actie 1</u> - Maatregel 1 - Maatregel 2 <u>Actie 2</u> - Maatregel 1 - Maatregel 2 - Maatregel 3 enz.				
TOTALE KOSTEN				

Indien nodig, de berekeningsmethode toelichten

7. GEVOLGEN VOOR HET PERSONEELSBESTAND EN DE ADMINISTRATIEVE UITGAVEN

7.1. Gevolgen voor de personele middelen

Type posten	Personeel dat wordt belast met het beheren van de actie met behulp van bestaande en/of aanvullende middelen		Totaal	Beschrijving van de taken die uit de actie voortvloeien
	Aantal vaste posten	Aantal tijdelijke posten		
Ambtenaren of tijdelijk personeel	A B C			Voeg indien nodig een bijlage met een vollediger beschrijving van de taken toe.
Overige personele middelen				
Totaal				

¹⁷ Voor nadere informatie, zie de toelichting.

7.2. Algemene financiële gevolgen voor de personele middelen

Type personele middelen	Bedrag (in euro's)	Berekeningsmethode *
Ambtenaren		
Tijdelijk personeel		
Overige personele middelen (begrotingslijn vermelden)		
Totaal		

Deze bedragen vertegenwoordigen de totale kosten van de posten voor 12 maanden.

7.3. Overige administratieve uitgaven ten gevolge van de actie

Begrotingslijn: A - 7031 (nr. en omschrijving)	Bedrag (in euro's)	Berekeningsmethode
Totale toewijzing (Titel A7)		
A0701 – Dienstreizen		Standaardkosten 2004
A07030 – Vergaderingen		- 650 euro voor de EU 25
A07031 – Comités die moeten worden geraadpleegd ¹	119 100	- 1000 euro voor de toekomstige lidstaten
A07032 – Comités die niet hoeven te worden geraadpleegd ¹		- 800 euro voor niet-gouvernementele deskundigen
A07040 – Conferenties		2 vergaderingen van het comité per jaar:
A0705 – Studies en adviezen		27 deelnemers (25 lidstaten + 2 toekomstige lidstaten). 18 250 euro per vergadering voor vergoeding van de reiskosten.
Overige uitgaven (aangeven welke)		4 vergaderingen van de deskundigengroep per jaar:
		20 deelnemers (25 lidstaten + 2 toekomstige lidstaten + 3 niet-gouvernementele deskundigen). 20 650 euro per vergadering voor vergoeding van de reiskosten
Informatiesystemen (A-5001/A-4300)		
Overige uitgaven - Deel A (aangeven welke)		
Totaal	119 100	

Deze bedragen vertegenwoordigen de totale kosten voor twaalf maanden.

¹ Vermeld de aard van het comité en de groep waar het deel van uitmaakt.

I.	Jaartotaal (7.2 + 7.3)	119 100 euro
II.	Duur van de actie	5 jaar
III.	Totale kosten van de actie (I x II)	595 500 euro

De behoeften aan personele en administratieve middelen zullen worden gedekt met het in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure aan het met het beheer belaste DG toegekende bedrag.

8. FOLLOW-UP EN EVALUATIE

8.1. Follow-up

De Commissie houdt toezicht op de uitvoering van de in de richtlijn voorgeschreven taken, op basis van het werkprogramma van het RIS-comité. Het werkprogramma en het tijdschema voor de uitvoering van de in de richtlijn voorgeschreven taken worden tijdens de eerste vergaderingen van het comité vastgesteld. De eerste taak is de opstelling van technische richtsnoeren voor de toepassing van RIS en de goedkeuring van de technische specificaties voor de diverse systemen op communautair niveau.

8.2. Procedure en tijdschema van de voorgeschreven evaluatie

Uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn stelt de Commissie een verslag op waarin zij de werking van RIS analyseert. Het doel is te garanderen dat RIS overeenkomstig de doelstellingen van de richtlijn en de tot dan toe goedgekeurde technische specificaties worden toegepast. De evaluatie wordt in samenwerking met het RIS-comité uitgevoerd.

9. FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN

Niet van toepassing