

# Good Navigation Status

Papendrecht, 17 december 2016,  
Richard van Liere



# Achtergrond en doel van GNS studie

- Onderbouwing van **Good Navigation Status** volgens **Artikel 15 §3.(b) van de TEN-T Guidelines (Reg.1315/2013)** :

De lidstaten zorgen ervoor dat:

***“rivieren, kanalen en meren worden dusdanig onderhouden dat een goede status van bevaarbaarheid voor de scheepvaart mogelijk blijft, onder naleving van de toepasselijke milieuwetgeving”***

Artikel 38:

**“Voor binnenvaartinfrastructuur behorend bij het TEN-T kernnetwerk, moet GNS uiterlijk 31 december 2030 zijn bereikt (en nadien worden gewaarborgd)”**

# Waarom deze studie?

- In Europa zijn er veel problemen als gevolg van te beperkt onderhoud aan vaarwegen (o.a. Donau, Elbe, Oder). Een uitgewerkt juridisch kader op Europees niveau ontbreekt om dwingende richtlijnen te hebben om minimale eisen te stellen.
- Goed onderhoud en een goede benutting van de infrastructuur (o.a. sluizen) is ook zeer belangrijk, zeker in tijden met schaarse middelen voor nieuwe infrastructuur.
- Beschikbare en betrouwbare afmetingen (zoals diepgang, breedte, doorvaarthoogte) zijn van groot belang voor de concurrentie positie van binnenvaart. Dit is dus van groot belang voor de maatschappij, omdat de binnenvaart duurzaam is (laag CO<sub>2</sub>) en belangrijk is voor diverse industrieën en havens

# Geografische omvang van GNS



## Volledig binnenvaart- newerk TEN-T

- Niet alleen kernnetwerkcorridors
- CEMT  $\geq$ IV vaarwegen
- Inclusief (geïsoleerde) vaarwegen in Zweden, Finland, Litouwen, Italië, Portugal en Spanje
- Goede praktijkvoorbeelden t.b.v. CEMT  $<$ IV vaarwegen en buiten Europa

# Consequenties en mogelijke uitkomst

- **Biedt technische achtergrond** voor juridische interpretatie van Article 15 §3.(b): bv.:
  - Input voor toekomstig beleid DG MOVE
  - Link naar toekomstige werk in kernnetwerk corridors
  - Basis voor selectiecriteria voor projecten door INEA (CEF subsidies..)
- **Er worden geen nieuwe classificatie of targets uitgewerkt in de studie.**
  - We sluiten aan op de bestaande overeenkomsten en kaders zoals AGN, CEMT
  - Focus op „hoe de bestaande doelstellingen te realiseren?“ en op „monitoring van prestaties“ gekoppeld aan bestaande targets en classificatie

# Planned Deliverables

Study 1/2016 – 10/2017:

- Consensus over **GNS componenten en vereisten** (kwant./kwal.)
- **Monitoren** en rapporteren van mogelijkheden en vereisten
- Input voor TENtec Database data binnenvaart (IWW Glossary)
- Suggesties voor vrijstellingscriteria conform art. 15 § 3. (a)
- GNS netwerk assessment - GNS parameters en KPI's
- Stappenplannen voor kritische GNS secties in het TEN-T-netwerk, advies op welke manier de bevaarbaarheid te verbeteren
- **Richtlijnen met goede praktijkvoorbeelden** voor implementatie van GNS

# De GNS werkgroep

- **Doel:** het komen tot consensus over het GNS concept, door toetsing van de voortgang, het uitwisselen van kennis en inzichten.
  
- **Leden:**
  - Expert van riviercommissies: CCNR, DC, MC, SC
  - Experts van vaarwegbeheerders en ministeries in EU
  - Experts van de Europese Commissie (MOVE, ENV)
  - Experts van binnenvaartsector (EBU, ESO, BLN, CBRB, ..)
  - En meer....
  
- **Methode:** 3 pan-Europese meetings (2016 – 2017), regionale workshops, specifieke meetings en/of enquêtes

# Stand van zaken studie

- Enquête gehouden over GNS onderdelen onder leden Europese GNS Werkgroep
- Herziening TENtec glossary (KPI's voor GNS), dataverzameling loopt
- Concept discussienota's over GNS concept
- Presentaties, discussie over het concept, o.a.:
  - CCNR Roundtable 2 maart, Straatsburg
  - EFIP Executive Committee, 7 – 8 april, Vukovar
  - Pan-Europese meeting op 20 juni, Rotterdam
  - Expert meeting EBU, ESO, EFIP, ESC, INE, 13 oktober, Brussel
  - Regionale workshops Klaipeda, Budapest, Straatsburg, Berlijn in Sept/Oct.
  - UNECE 60<sup>th</sup> working party, 2 november, Genève



# Informatie GNS concept

- **Wat is belangrijk in het bereiken van Good Navigation Status?**
  - Betrouwbaarheid en voorspelbaarheid van transport situatie
  - Maximaliseren laadvermogen, schaalvoordelen
  - Minimaliseren wachttijden
  - Duurzaamheid
  - Veiligheid
  
- **Article 15 b:** “rivieren, kanalen en meren worden dusdanig onderhouden dat een goede status van bevaarbaarheid voor de scheepvaart mogelijk blijft”
  - **Fysieke vaarweginfrastructuur staat centraal**

# Voorgestelde definitie van “GNS”

---

“Good Navigation Status (GNS) betekent de toestand van het binnenvaartnetwerk, dat **efficiënt**, **betrouwbaar** en **veilig** vervoer voor gebruikers faciliteert, door het waarborgen van **minimale vaarweg parameters** en **serviceniveaus**

Verder dient GNS te worden gerealiseerd door in bredere context rekening te houden met socio-economische- en milieutechnische duurzaamheidsaspecten in vaarwegbeheer

# Bevindingen meetings & workshops (I/II)

- Focus in eerste instantie op **fysiske vaarwegkarakteristieken**, op **hoe de huidige bestaande doelen te bereiken en te onderhouden** (geen nieuwe doelen); aandacht voor juiste referentieniveaus waterhoogtes voor verticale afmetingen (diepgang, brughogtes)
- **Flexibele interpretatie nodig, sta differentiatie toe** tussen verschillende type waterwegen, regional condities, vereiste focus op “zachte” en “harde” componenten/maatregelen
- Aansluiten op **relevante bestaande juridische richtlijnen** en koppeling maken met de bestaande overleggroepen en processen (niet het wiel opnieuw uitvinden)
- GNS zal uitwisseling van **goede praktijkvoorbeelden en benchmarks** mogelijk maken (middels de handleiding met voorbeelden en houden van workshops)

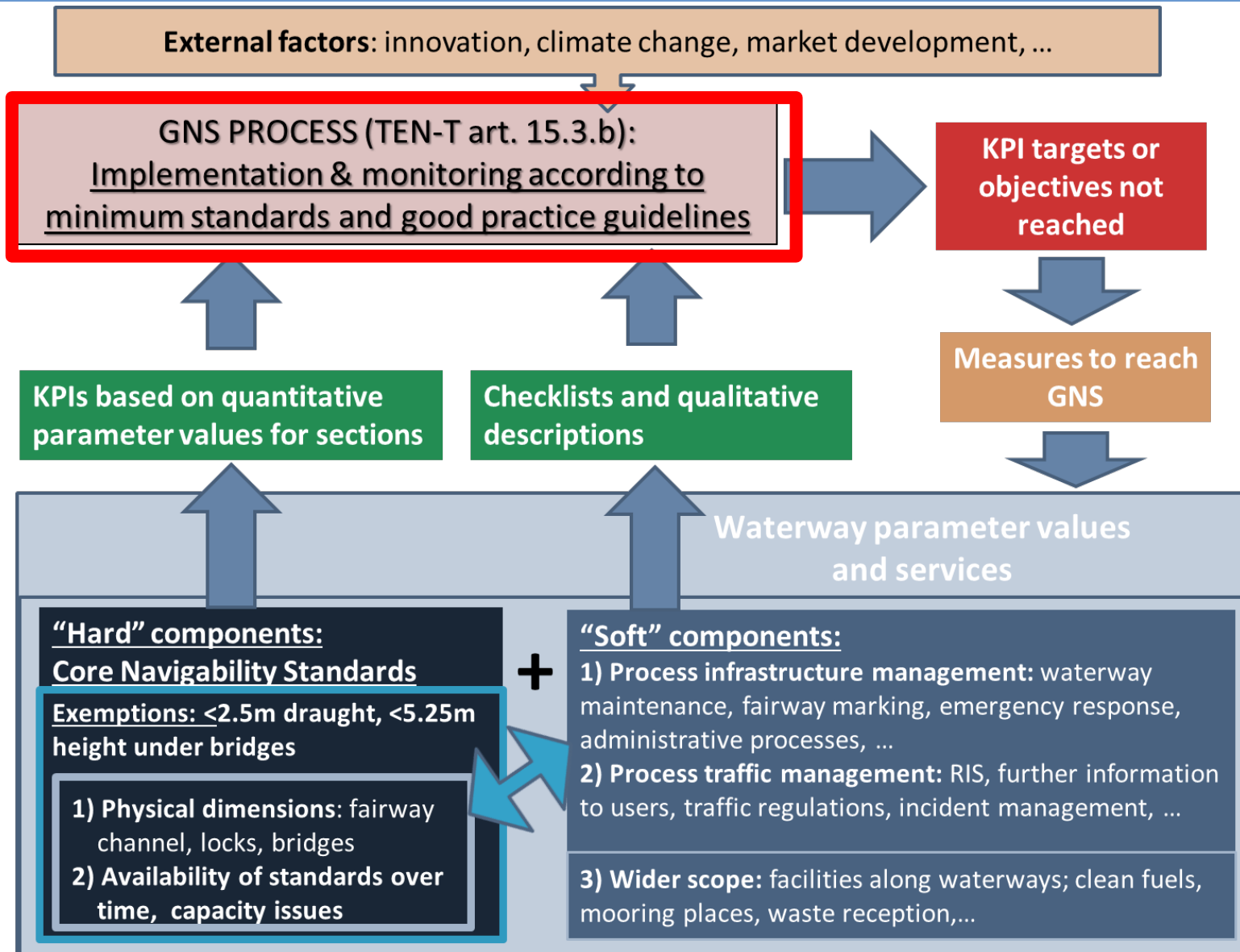
# Bevindingen meetings & workshops (II/II)

- Opvolging geven aan goede toepassingen voor **internationale samenwerking tussen vaarwegbeheerders** (afstemming over planning, onderhoud, etc.)
- **Brede betrokkenheid stakeholders** is belangrijk; milieu-aspecten (o.a. kader richtlijn water) en overige gebruikers (industrie, energie opwekking, recreatie..)
- Transportgebruikers: ***vloeiend, betrouwbaar en voorspelbaar transport***, aandacht voor KPI reistijd, prognoses waterhoogtes, communicatie/coördinatie
- ***Monitoring*** wordt een belangrijk onderwerp in GNS, maar hoe de ***administratieve lasten voor de vaarwegbeheerders en lidstaten*** te beperken?
- Aantal specifieke kwesties: gemengd vervoer (zee en binnenvaart), grote meren, ijsgang, passagiersvaart, betrouwbaarheid sluzen en corridormanagement.

# Specifieke bevindingen workshop Straatsburg

- Er is al een sterke juridische basis en zijn al goede voorbeelden van vaarwegbeheer op de Rijn (CCR) zoals het profiel voor de Rijn, overleg procedures, RWS richtlijn vaarwegen, etc..
- De CEMT-classificatie is gebaseerd op de horizontale afmetingen (lengte, breedte) er is vanuit CEMT geen dwingend voorschrift voor de vereiste diepgang.
- Een minimale diepgang garanderen in het gehele jaar is niet realistisch voor de vrij lopende rivieren (zonder stuwen/sluizen). Maatwerk is nodig per vaarwegvak om doelstellingen te bepalen m.b.t. # dagen en minimale diepgang
- Betrouwbaarheid van de verwachte aankomsttijd is een relevante KPI, maar zou de hele reis moeten bekijken (niet alleen wachttijd of drukte bij sluisen)
- RIS en informatievoorziening is op de Rijn ook zeer relevant voor Good Navigation
- Er zijn goede voorbeelden van win-win projecten rondom vaarwegbeheer die gunstig zijn voor de bevaarbaarheid en het milieu (flora/fauna)

# GNS concept – het ontwikkelproces



# Onderdelen ontwikkeling GNS (I/II)

## Concept minimale eisen (I/II):

- Doelstellingen/Maatregelen worden ontwikkeld in **overleg met vaarwegbeheerders** op verschillende niveaus
- Systematische bestudering van:
  - **Minimale eisen TEN-T** (2.5 meter diepgang, 5.25 meter doorvaarthoogte)
  - De potentiële transportvraag en eisen van gebruikers van een vaarwegsegment, zowel binnenlands als grensoverschrijdend => **kan leiden tot hogere eisen dan de minimale eisen volgens TEN-T richtlijnen**
  - Mogelijkheden voor **innovatie en technologische ontwikkeling**
  - Sociaal-economische impact van maatregelen (kosten vs. baten)
  - De **vigerende milieuwetgeving**. Waar mogelijk **synergievoordelen** bewerkstelligen (“**working with nature**”)
  - **Andere functies** van een rivier, kanaal of meer (cross-sectoraal)

# Procesonderdelen ontwikkeling GNS (II/II)

## Concept minimale eisen (II/II):

- **Monitoring** van implementatie en effectiviteit van maatregelen
  - Streven naar een **continu verbeterproces en proactieve implementatie**
- **Regelmatige uitvoering** van deze werkwijze, de frequentie zal afhankelijk zijn van het soort maatregelen en mate van ontwikkeling van de vaarweg
- **Communicatie en discussie** met **betrokken gebruikers** door de vaarwegbeheerders over de status van (geplande) maatregelen



# Voornaamste KPI GNS : betrouwbare bevaarbaarheid



# KPI toegepast bij sluis + wachttijd



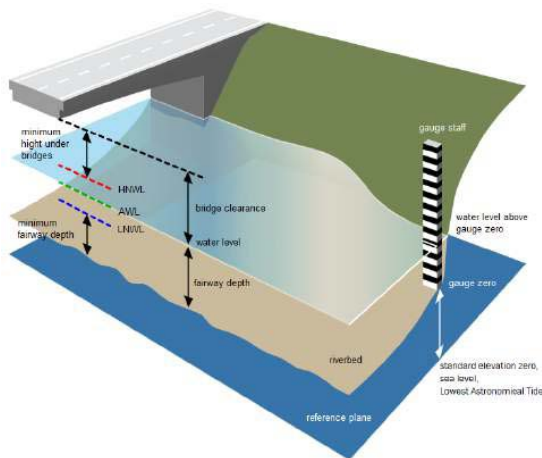
# GNS studieresultaten

Voorstel inhoud van openbare rapporten voor een breed publiek:

- I. Introductie en verwijzing naar andere voorschriften (o.a. CEMT, AGN)
- II. Basisinformatie over vaarwegparameters en bevaarbaarheid aspecten
- III. Definitie van GNS concept en de betekenis in de praktijk
- IV. Minimale eisen voor het GNS ontwikkelingsproces
- V. Overzicht van goede praktijkvoorbeelden
  - Voorschriften en richtlijnen rondom vaarwegbeheer en bevaarbaarheid
  - Onderhoud en herstel van vaarweginfrastructuur
  - Communicatie en afstemming met de vaarweggebruikers
- VI. Checklists voor selectie “zachte” maatregelen / componenten
- VII. Overige onderwerpen:
  - Vaarweg-/infrastructuurmanagement
  - Verkeersmanagement
  - Verbreding scope en faciliteiten langs vaarwegen

# II. Vaarwegparameters en navigeerbaarheid

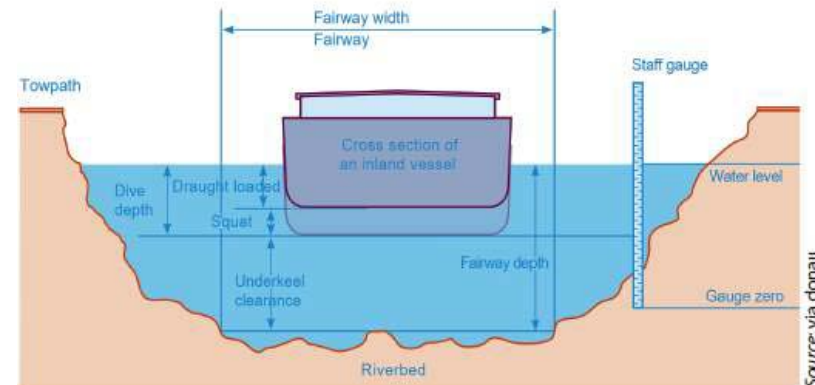
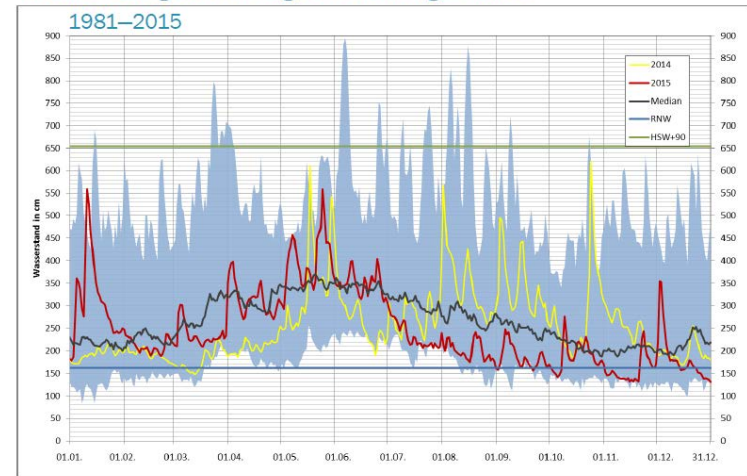
- Sleutelwoorden en definities
- Referentieniveaus waterstanden
- Waterdiepte en vaarwegdiepte
- Vaarwegdiepte en diepgang
- ...



Source: Xavax

Wasserdargebot: Pegel Wildungsmauer

viadonau



Source: via donau

# VI. Checklist voor “zachte” componenten

- Procesgerelateerde componenten: infrastructuur en verkeersmanagement
  - Beschikbaarstellen van informatie aan gebruikers
  - Verkeersregels
  - Incident management
  - Administratieve processen
  - Emergency response
  
- Breder perspectief aan onderwerpen
  - Ligplaatsen
  - Internettoegang
  - Locaties en faciliteiten afval afgifte

# Geplande activiteiten in 2017

---

- Conclusies over het GNS Concept, 2<sup>e</sup> Pan-Europese GNS werkgroepoverleg, 1e kwartaal 2017
- 1e netwerkanalyse en stappenplan voor GNS op het TEN-T netwerk, gebaseerd op de lopende dataverzameling voor het TENtec informatie systeem
- Handleiding met goede praktijkvoorbeelden voor GNS
- Concept eindrapport zomer 2017

# Laatste opmerkingen...

- Er dient **balans** gezocht te worden tussen:
  - Monitoring, rapportage vereisten, administratieve lasten
  - Toegevoegde waarde van GNS voor de desbetreffende regio
- **Differentiatie** is nodig tussen:
  - Ontwikkelde gebieden vs. ontwikkelingsgebieden
  - Kanalen vs. (on)gestuwde rivieren
  - Specifieke aandacht: e.g. meren, ijsgang, drukke vaarwegen, gevoelige regio's (Natura 2000, kader richtlijn water)
- Deze studie heeft een beperkt budget. Het kan **een eerste raamwerk bieden en de belangrijkste onderwerpen uitwerken**, maar niet alle antwoorden en begeleiding geven vanuit een **EU top-down perspectief**. Noodzaak dus om selectief te zijn en ons te richten op de meest belangrijke aspecten om de binnenvaart vooruit te helpen.

# *Bedankt voor uw aandacht!*

Meer informatie & contactgegevens:

Website met alle presentaties en documentatie  
over de GNS studie:

**<http://www.inlandnavigation.eu/18252.aspx>**

Martin Quispel  
[quispel@stc-nestra.nl](mailto:quispel@stc-nestra.nl)  
Tel.: +31 612952382

Richard van Liere  
[liere@stc-r.nl](mailto:liere@stc-r.nl)  
Tel.: +31 625036222

