

LAAGWATERSITUATIES OP DE RIJN: WAARDEVOLLE UITWISSELINGEN EN BIJDAGEN TIJDENS DE WORKSHOP VAN DE CCR

Ref: CC/CP (23)01

Het is alweer vier jaar geleden dat de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) een workshop over laagwater heeft gehouden in Bonn. Een belangrijke conclusie van de workshop was dat de verschillende partijen intensiever moeten dialogeren om het probleem van het laagwater te kunnen aanpakken. De CCR heeft in het licht van deze conclusie een [follow-up-deskundigenworkshop over laagwater en de gevolgen voor de Rijnvaart](#) georganiseerd, die op 18 januari 2023 heeft plaatsgevonden in Straatsburg en online. De presentaties tijdens de workshop waren van hoge kwaliteit en bijzonder verrijkend. Maar zij boden bovenal perspectieven voor de aanpak van het laagwater, een verschijnsel dat al eeuwenlang speelt.

LAAGWATER EN DE BINNENVAART

De laagwaterperiode van 2022 heeft eens te meer aangetoond dat dit verschijnsel een acuut probleem is dat aanzienlijke **ecologische, economische en maatschappelijke gevolgen** heeft. Dit natuurlijke verschijnsel zou nog kunnen toenemen en verergeren door de klimaatverandering.

'We moeten ons samen voorbereiden op langere perioden van droogte en extremere gebeurtenissen', Judith ter Maat, Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijnstroomgebied (CHR)

Het is belangrijk te bedenken dat laagwatersituaties geen recent verschijnsel zijn, aangezien in de afgelopen 200 jaar zich 15 episoden hebben voorgedaan die nog heftiger waren dan de episode in 2018. De **kwetsbaarheid van de binnenvaart** ten aanzien van dit fenomeen is echter in de laatste jaren toegenomen door een aantal factoren, die verder gaan dan de klimaatverandering en de extreme weersomstandigheden. Enkele sprekende voorbeelden van deze factoren zijn de toegenomen afmetingen van de schepen en de toepassing van het 'just in time'-principe.

Maar voor de binnenvaart is een sleutelrol weggelegd om de **ambitieuze doelstellingen voor de modal shift en de emissiereductie** in de vervoersbranche te kunnen halen die op internationaal niveau zijn vastgelegd, bijvoorbeeld in de [Verklaring van Mannheim](#) en de [Green Deal van de Europese Unie](#). De binnenvaart zal ook in de toekomst onmisbaar blijven, vooral voor het vervoer van grote vrachtvolumes waarvoor niet snel een alternatief beschikbaar is of voor het vervoer van zware goederen of bulk. De vertegenwoordigers van de binnenvaart konden echter getuigen van de concrete gevolgen van deze laagwaterperiodes, met name het sterke risico van een omgekeerde modal shift of een grotere terughoudendheid bij de verladers om voor de binnenvaart te



kiezen. Om de emissies te verminderen en aan de behoeften van het bedrijfsleven te voldoen, is het meer dan ooit noodzakelijk ervoor te zorgen dat de **binnenvaart een efficiënte en betrouwbare vervoerswijze** blijft. De veerkracht van de binnenvaart bij laagwater moet daarom op korte, middellange en lange termijn worden verbeterd.

RUIMTE VOOR ACTIE VOOR DE BINNENVAART

De verschillende presentaties en discussies op de workshop van de CCR hebben **vier actiepunten** aan het licht gebracht om de veerkracht van de Rijnvaart te vergroten.

De **digitale hulpmiddelen** zijn een eerste actiepunt om de gevolgen van laagwater voor de binnenvaart te beperken. Sinds 2018 zijn de **prognosehulpmiddelen** om de waterstand van de Rijn te voorspellen sterk verbeterd. De Duitse overheid verstrekt bijvoorbeeld voorspellingen van de waterstanden voor de komende 14 dagen en van de afvoerwaarden en waterstanden voor de komende 6 weken met betrekking tot zeven peilschalen van de Rijn die van belang zijn voor de scheepvaart. Er bestaat nog ruimte voor verbetering, bijvoorbeeld met prognoses die langere periodes bestrijken – tot 6 maanden – of een grotere nauwkeurigheid bieden. BASF en Thyssenkrupp hebben erop gewezen dat deze **prognosehulpmiddelen essentieel zijn met het oog op de voorbereiding op een naderende laagwatergebeurtenis**. Ten slotte kunnen ook andere digitale hulpmiddelen worden ontwikkeld, zoals **100-jaarsprojecties** voor de afvoerwaarden en de waterstanden of **virtuele nabootsingen van de waterweg** om eventueel voorhanden alternatieve vaarroutes te kunnen voorstellen in laagwatersituaties.

'Het is belangrijk te weten of deze resultaten nuttig zijn voor de vaarweggebruikers om wetenschap te kunnen omzetten in dienstverlening', Enno Nilson, Duitse federale bureau voor hydrologie (Bundesanstalt für Gewässerkunde, BfG).

Een tweede actiepunt is de **infrastructuur**. Het wordt in dit verband echter benadrukt dat de overwogen infrastructuurmaatregelen moeten voldoen aan uiteenlopende regelgevingskaders. In algemene zin, dat wil zeggen vanuit een ecologisch, maatschappelijk en economisch oogpunt, moeten de voordelen bovendien opwegen tegen de nadelen. Deze maatregelen vallen dus in een langer tijdsbestek. De stakeholders van het goederen- en personenvervoer hebben echter de **noodzaak van infrastructuurmaatregelen** benadrukt, vooral om de **laagwatergevoeligheid van de Middenrijn** het hoofd te bieden. De goederensector is voor veel bedrijven cruciaal voor de toelevering van grondstoffen en de verzending van eindproducten. Het probleem daarbij is dat bijvoorbeeld 80% van de volumes die over de Rijn worden vervoerd van en naar de productievestiging van BASF in Ludwigshafen het knelpunt bij Kaub moeten passeren. Het maatregelenpakket van het [actieplan 'Laagwater en de Rijn'](#) (een plan in acht punten), dat in 2019 is gelanceerd in Duitsland, omvat tevens twee maatregelen voor de infrastructuur met betrekking tot de Midden- en Benedenrijn. Gezien de urgentie van de situatie hebben de Duitse autoriteiten ook een commissie ingesteld om de opheffing van de knelpunten in de Middenrijn te versnellen.



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org

'Het dringend noodzakelijk een einde te maken aan de knelpunten in de Middenrijn en ik roep de overheden dan ook op om de uitvoering van de nodige infrastructuurmaatregelen te versnellen en hiervoor budgettaire en personele middelen beschikbaar te stellen. Het voortbestaan van de scheepvaart op de Rijn staat op het spel!'
Theresia Hacksteiner, Europese Binnenvaart Unie (EBU) en IWT-platform

Het derde actiepunt betreft de **schepen**. Er bestaat bijvoorbeeld een groeiende belangstelling voor **onderzoeksprojecten** in verband met de vaart bij laagwater, zoals blijkt uit het Novimove-project. BASF heeft geïnvesteerd in nieuwe specifieke schepen, die zelfs in laagwatersituaties kunnen varen. Deze twee voorbeelden zijn positieve signalen van het **aanpassingsvermogen** van de binnenvaartsector. De uitdaging is om innovatieve schepen te ontwikkelen die bij laagwatersituaties kunnen varen en toch economisch levensvatbaar zijn. Het **belang van overheidssteun**, die bijvoorbeeld in Duitsland al beschikbaar is voor de modernisering van de bestaande vloot, mag niet worden onderschat.

Ten slotte vormen de **verladers en logistiek** een vierde actiepunt. Zo heeft BASF, naast haar investering in nieuwe schepen, langlopende bevrachtingsovereenkomsten gesloten met exploitanten die over binnenschepen beschikken die ook bij lagere waterstanden kunnen varen. Thyssenkrupp wees erop dat een aanvullende inventarisatie op en rond de locatie, geoptimaliseerde materiaalbehandeling en goed voorbereide communicatie over de huidige situatie en prioriteiten ook helpen om de gevolgen van laagwater te verzachten, maar deze niet volledig kunnen oplossen. Thomas Maassen van Rhenus heeft gewezen op de economische impact van de toevoeging van bakken aan een duwstel tijdens laagwatersituaties om dezelfde hoeveelheid te kunnen vervoeren. In dit verband heeft hij de CCR verzocht de bemanningsregels opnieuw te bekijken in het licht van de nieuwe uitdagingen van de binnenvaart, waaronder de laagwatersituaties. Ten slotte blijft ook een **betere benadering van de multimodaliteit** een optie. Tijdens laagwaterperiodes kan een tijdelijke modal shift naar andere vervoerswijzen immers aangewezen zijn om het vervoer van bepaalde producten mogelijk te maken, met name van containers, zoals de haven van Straatsburg heeft opgemerkt.

De workshop van de CCR heeft aangetoond dat de enorme uitdaging van laagwater alleen kan worden aangepakt met een **pakket maatregelen rond de genoemde vier actiepunten**. Net zomin als één enkele maatregel uitkomst kan bieden, is er ook niet één enkele partij die alles kan oplossen. In dit verband is het van belang **particuliere en publieke initiatieven te stimuleren** en samenwerkingsacties voor een **duurzaam gebruik** van de binnenvaart te katalyseren, waarbij een billijk evenwicht tussen de vele gebruiksfuncties van de Rijn moet worden

gewaarborgd. In de afgelopen 200 jaar heeft de CCR laten zien dat zij zich kan aanpassen aan nieuwe uitdagingen. Theresia Hacksteiner, die de beroepsgroep vertegenwoordigt, heeft in dit verband opgeroepen tot 'sterke grensoverschrijdende samenwerking tussen de lidstaten omdat de Rijn een gemeenschappelijk goed is'. En de CCR is zeker de aangewezen plaats om een dergelijke grensoverschrijdende, interinstitutionele, multidisciplinaire en multisectoriële samenwerking te bevorderen.

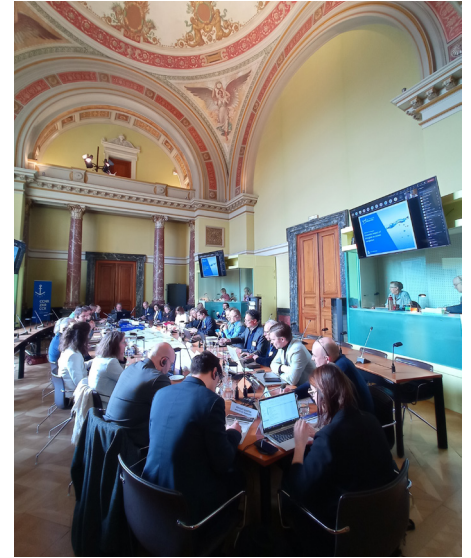
EEN GESLAGDE WORKSHOP, DIE ZEKER VOOR HERHALING VATBAAR IS

De diversiteit van de deelnemers aan de workshop van de CCR op 18 januari 2023 heeft het mogelijk gemaakt waardevolle bijdragen te verzamelen, die de CCR zullen helpen de **discussienota 'Act now!'** te verbeteren en te verdiepen. In aanvulling op de workshop van 2019 bevat deze nota **statistieken** over laagwatersituaties en hun gevolgen, een **inventaris van de lopende maatregelen** en toekomstige projecten, alsmede **oplossingen** voor de korte, middellange en lange termijn.

'Op persoonlijke titel hoop ik dat deze workshop kan bijdragen tot een intensievere dialoog tussen industrie, logistiek en politiek, met als concreet resultaat een veerkrachtige en bestendige binnenvaart', Urs Maurer, voorzitter van de workshop en lid van de Zwitserse delegatie bij de CCR

De kwestie is complex en er staat veel op het spel. De workshop van de CCR heeft de noodzaak bevestigd om een **versterkte dialoog tussen de belangrijkste partijen** tot stand te brengen over toekomstige aanpassingen aan laagwatersituaties en de behoefte aan een **sterke grensoverschrijdende samenwerking** tussen de lidstaten aangetoond. Evenementen als de workshop van de CCR bieden de gelegenheid om de talrijke uitdagingen beter te begrijpen, elkaar aan te vullen en **gemeenschappelijke visies te ontwikkelen**. Om dergelijke uitwisselingen te ondersteunen en aan te moedigen zal de CCR deze 'low water talks' ook in de komende jaren regelmatig organiseren.

De presentaties van de workshop zijn beschikbaar op de website van de CCR: <https://www.ccr-zkr.org/13020156-nl.html>



DE CCR IN HET KORT

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) is een internationale organisatie die een essentiële regelgevende rol speelt voor de organisatie van de Rijnvaart. De CCR is actief op technisch, juridisch, economisch, sociaal en milieugebied. Haar werkzaamheden staan op alle taakgebieden in het teken van een efficiënt, veilig, sociaal verantwoord en milieuvriendelijk vervoer over de Rijn. Afgezien van de Rijn, ontplooit de CCR vandaag de dag talrijke activiteiten die betrekking hebben op de Europese waterwegen in ruimere zin. Zij werkt daarbij nauw samen met de Europese Commissie, alsmede met de andere rivierencommissies en internationale organisaties.



CCR

CENTRALE COMMISSIE
VOOR DE RIJNVAART

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org