



Centrale Commissie voor de
Rijnvaart



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

RIJNVAART EN KLIMAATVERANDERING – UITDAGING EN KANS

CCR-CONGRES 2009

BIJLAGE BIJ DE PERSMEDEDELING

SAMENVATTING

Slotwoord aan het einde van het Congres van :

Jean-Marie Woehrling,
Secretaris-Generaal van de CCR

INLEIDING

Een samenvatting maken van de debatten meteen bij het sluiten van het Congres, mag niet worden verward met het trekken van conclusies. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart gaat in de komende tijd eerst de resultaten van de werkzaamheden analyseren en dan pas conclusies trekken en concrete voorstellen doen. Deze zullen dus pas over een paar maanden te verwachten zijn, sommige conclusies vergen misschien zelfs wel meer tijd. Op dit moment is het daarentegen wel mogelijk, in het kort een aantal indrukken weer te geven, lering uit bepaalde presentaties te trekken en perspectieven te schetsen.

De eerste indruk die men uit de debatten krijgt, is dat dit congres heel goed de rol vervuld heeft van een ontmoetingsplaats voor alle bij de binnenvaart betrokken partijen. Om de paar jaar organiseert de CCR een congres. Het vorige congres vond plaats in Parijs in 2003. Dit congres van 2009 volgt die traditie op en het congres mag nu al een succes worden genoemd.

Opmerkelijk is ook de atmosfeer die heerste op dit congres: tegen de achtergrond van de economische crisis en de klimaatverandering, was de ambiance toch opvallend positief. Bij de deelnemers was geen spoor van ontmoediging te ontdekken, maar eerder een duidelijke wil om de uitdagingen aan te gaan en de kansen van dit moment te benutten.

Bovendien kan worden vastgesteld dat alle betrokken partijen bereid zijn een dialoog te voeren: vervoerders en verladers, binnenvaartacteurs en vertegenwoordigers van milieuorganisaties en deskundigen van de verschillende, hier vertegenwoordigde vakgebieden. Het gemeenschappelijk belang stond op de voorgrond, er werd blijk gegeven van een instelling van voortvarendheid, waarbij de in gang te zetten actie verbonden moet worden met de perspectieven op langere termijn.

DE HYDROLOGIE VAN DE RIJN OP LANGE TERMIJN

Wat voor lessen kunnen wij trekken uit dit evenement?

Meteorologische en economische onzekerheden

De eerste les is een les in bescheidenheid. Wij hoopten dat de wetenschappelijke onderzoeken ons een precies beeld van de hydrologie van de Rijn in de komende 50 of 80 jaar zouden leveren. De onderzoeken hebben inderdaad modellen geleverd die ons bepaalde tendensen laten zien, maar er zijn toch nog zeer veel onzekerheden. De meest pessimistische en meest optimistische scenario's liggen nog steeds ver uit elkaar.

Deze onzekerheid over de ontwikkeling van de hydrologie van de Rijn op lange termijn is nu echter wel binnen een beter omlijnd kader geplaatst. Het is duidelijk geworden dat dit één onzekere factor is onder vele andere waar we misschien meer aan gewend zijn. Op lange termijn zijn de economische en politieke onzekerheden eigenlijk veel groter dan de vraag hoe de hydrografie van de Rijn zich gaat ontwikkelen. Het idee dat men een duidelijke visie zou kunnen ontwikkelen voor wat de binnenvaart in de toekomst te wachten staat, is gedeeltelijk een illusie. Dat mag ons er echter niet van weerhouden te handelen. Op dit gebied is het niet anders dan op alle andere gebieden: als men iets wil ondernemen, moet altijd een stuk onzekerheid op de koop toe worden genomen.

Hoge en lage waterstanden zijn zeker

De tweede les is dat er toch één ding zeker is: het is zeker dat de klimaatverandering de hydrologie van de Rijn zal beïnvloeden en dat er langere perioden van hoog- en laagwater zullen komen, ook al zal de gemiddelde afvoer niet sterk veranderen en ook al is de omvang van deze ontwikkelingen nog niet bekend. De klimaatverandering is een realiteit voor de Rijnvaart en zij moet zich daarmee bezighouden.

Actie, maar niet overhaast

De derde les kan op de volgende manier worden verwoord: geen paniek! Alarmerende berichten over het naderende einde van de binnenvaart zijn volledig ongegrond. De Rijnvaart zal niet aan capaciteiten en concurrentiekracht inboeten. Men moet de ernst van de situatie niet overdrijven. Wij hebben misschien een probleem, maar wij kunnen daartegen iets ondernemen.

Wij kunnen reageren, omdat de ontwikkeling langzaam en geleidelijk zal verlopen. Tot 2050 blijven de onzekerheden groot, maar wij mogen ervan uitgaan dat de veranderingen in de komende twintig jaar zeer beperkt zullen zijn. In de komende jaren zullen wij zeker met perioden van laag- en hoogwater geconfronteerd worden, maar onder omstandigheden die verregaand vergelijkbaar zullen zijn met wat wij in de laatste jaren hebben meegemaakt. Omvangrijkere veranderingen liggen verder in het verschiet. Wij hebben dus nog tijd om onze antwoordstrategie verder uit te stippelen en vooral ook om nieuwe technologieën te ontwikkelen om beter op deze uitdagingen in te kunnen spelen. Zoals verschillende sprekers opmerkten, wij moeten iets ondernemen, maar niet hals over kop.

AANPASSINGSSTRATEGIEËN

Bepaalde scenario's voor de tijd na 2050 mogen dan alarmerend zijn, omdat zij immers een duidelijke toename van zeer lange perioden van laagwater en een groot watertekort voorspellen, andere modellen zijn daarentegen eerder geruststellend en wijzen op een meer gematigde ontwikkeling. Op dit moment is er geen andere keus er het beste van te hopen.

Het congres zich vooral heeft beziggehouden met aanpassingsstrategieën. Deze zijn zeer uiteenlopend en reiken van innovatieve scheepsbouwtechniek, een andere logistieke organisatie tot en met aanpassingen van de infrastructuur.

Scheepsbouwtechniek

Er wordt zeer veelbelovend onderzoek gedaan op het gebied van de scheepsbouw. Het zal mogelijk zijn om schepen te ontwikkelen die bij een beperkte vaardiepte beter in staat zullen zijn om te blijven varen. Er is ook gesproken over concepten voor grotere schepen. Het aspect van de afmetingen van de schepen en de huidige tendens om steeds grotere schepen te bouwen, is ruimschoots aan bod gekomen, maar ook daar is gebleken dat het nog prematuur is om nu al conclusies te trekken over de optimale grootte van de schepen in de toekomst.

Organisatie van het vervoer en logistiek

Ander onderzoek is gericht op de organisatie van het vervoer en de logistiek. Er is op gewezen dat de schepen door een betere voorspelling van de beschikbare vaardiepte ook beter kunnen inspelen op de te verwachten waterstanden. Verder is gesproken over de modaliteiten voor de opslag van voorraden van grondstoffen. Daarbij kwam eveneens de vraag aan bod van reservecapaciteit, zodat ook bij lage waterstanden aan de grotere vraag kan worden voldaan. Meer in het algemeen is gebleken dat een herziening van de werkwijze in veel opzichten een hogere productiviteit zou kunnen opleveren.

Bouwkundige maatregelen aan de waterwegen

Tot slot is op het congres ook ingegaan op het vraagstuk van aanpassingen van de waterwegen. Dit is een zeer gevoelig punt. Er is over gesproken vanuit drie randvoorwaarden: geen taboes, geen overijde conclusies, maar juist een bevordering van de dialoog tussen de betrokken partijen. Wat de toekomst ook in petto mag hebben, er zullen in ieder geval infrastructurele maatregelen getroffen moeten worden om het risico van hoogwater te beheersen. Het is zeker dat met name in Nederland maatregelen getroffen zullen moeten worden en dan niet zo zeer in het belang van de scheepvaart, maar vooral om de veiligheid van de burgers te kunnen waarborgen. Afgezien van dit aspect is ook gesproken over de regelmatige onderhoudswerkzaamheden aan de waterwegen, die aan de nieuwe hydrografische context zullen moeten worden aangepast. Eén van de mogelijkheden is een verdere uitdieping van de vaargeul, waardoor er een smallere vaarweg, maar met een diepere vaargeul ter beschikking zou komen te staan, waardoor ook bij laagwater voldoende vaardiepte voorhanden zal zijn. Bepaalde infrastructurele maatregelen zullen nodig zijn om zowel met de binnenvaart als met het milieu rekening te houden (bijvoorbeeld vanwege de problematiek van de stijging van de temperatuur van het oppervlaktewater of die van de drinkwatervoorziening). Aangezien er nog zo veel onzekerheden zijn over de gevolgen van de klimaatverandering, moet gedacht worden aan een strategie die ongeacht de komende ontwikkelingen, voordelen met zich meebrengt (*no regret*-strategie). Meer en meer streeft men naar infrastructuurmaatregelen die rekening houden met het milieu, in plaats van te proberen de natuur aan banden te leggen. Niemand staat te popelen om nieuwe keringen of retentiebekkens langs de Rijn aan te leggen, ook al zijn er op dit moment in Nederland wat dit betreft zeer stoutmoedige scenario's in discussie.

TOEKOMST VOOR DE BINNENVAART

Meer in het algemeen gaf het congres blijk van consensus over het feit dat de binnenvaart toekomst heeft. Dat er potentieel is werd keer op keer vastgesteld: potentieel op het vlak van nieuwe markten, potentieel als het gaat om brandstofbesparing, CO₂- uitstoot of verhoging van de productiviteit. Maar daarvoor moeten op verschillende fronten oude gewoonten en werkwijzen worden aangepast. Verschillende keren is er wat dit betreft een oproep gelanceerd: stoutmoedig zijn! De nodige stoutmoedigheid wordt niet alleen verwacht van het bedrijfsleven, maar ook van de overheden en niet te vergeten van de CCR als het erom gaat de regelgeving aan te passen. Deze moet de technologische innovatie toelaten en snel aangepast kunnen worden aan nieuwe processen, bijvoorbeeld op het vlak van scheepsmotoren, de toepassing van nieuwe materialen of technische voorzieningen ter verhoging van de veiligheid. Een snelle aanpassing en het bevorderen van innovatie zijn een voorwaarde voor de technologische ontwikkeling die nodig is om op de nieuwe hydrologische en economische context in te kunnen spelen.

Capaciteit om te reageren op de toekomstperspectieven

De perspectieven die op het congres zichtbaar zijn geworden, worden gekenmerkt door het feit dat de Rijn- en binnenvaart vol vertrouwen is dat zij erin zal slagen om te reageren op de uitdagingen van de toekomst. De titel van het congres was wat dat betreft dan ook goed gekozen, want de klimaatverandering biedt de binnenvaart niet alleen een uitdaging, maar ook kansen.

De huidige economische crisis en de klimaatverandering zijn twee, samenvallende factoren die de vraag doen opkomen hoe het vervoerssysteem zich in de toekomst moet ontwikkelen. Er wordt gezegd dat na de economische crisis niets meer zo zal zijn als ervoor. Dit geldt zeker voor het vervoerssysteem dat nu ook het hoofd moet bieden aan de klimaatverandering. Als er verschuivingen komen, heeft de binnenvaart goede kansen om munt te slaan uit de veranderde situatie. Het milieuvriendelijke karakter van de binnenvaart biedt extra kansen als er maatregelen worden getroffen zoals een heffing op emissies en met betrekking tot de externe kosten.

Vermindering van CO₂-uitstoot

Het feit dat de binnenvaart beschouwd moet worden als een milieuvriendelijke vervoerswijze, gaat ook voor de verladers steeds zwaarder wegen. Het is bovendien een aansporing om de uitstoot van CO₂ door de binnenvaart nog verder terug te dringen. De herstructurering van de economie om de CO₂-uitstoot nog verder te reduceren, zal nieuwe energiebronnen steeds belangrijker maken. Hierdoor kunnen voor de binnenvaart nieuwe markten ontstaan, bijvoorbeeld voor het vervoer van biomassa. De klimaatverandering is dus niet alleen een probleem voor de binnenvaart, maar biedt haar ook perspectieven en kansen.

Platform voor dialoog

Maar hoe dan ook moet men de kansen weten te benutten. Wat dit betreft zal er nog veel werk moeten worden verricht door de binnenvaart. Aan het einde van het congres is dan ook de vraag opgeworpen, welke structuur het beste geschikt is om dit te bevorderen. Er zijn verschillende ideeën geopperd. Men heeft aangedrongen op een versterking van de structuren die het bedrijfsleven ter beschikking staan. Men heeft gewezen op het belang van een overlegplatform. Daarbij heeft men ook naar voren gebracht dat de binnenvaart bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart over een efficiënt forum beschikt dat openstaat voor de gehele Europese binnenvaart, zoals ook gebleken is uit de succesvolle organisatie van dit congres.

*