

PROTOCOL 5

Klimaatverandering en de Rijnvaart

Besluit

De Centrale Commissie,

onder verwijzing naar haar Besluit 2008-I-12,

neemt kennis van de geactualiseerde stand van het verslag van haar Permanent Technisch Comité en van haar Comité Reglement van onderzoek "Klimaatverandering en Rijnvaart",

begroet de werkzaamheden van de lidstaten evenals van de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied (CHR) en van de Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn (ICBR) om de gevolgen van de klimaatverandering voor de scheepvaart en de waterwegen op betrouwbare wijze te kunnen bepalen met het oog op het ontwikkelen van daarop gebaseerde, passende aanpassingsstrategieën evenals de concrete plannen voor mogelijke aanpassingswerkzaamheden,

stelt vast dat deze werkzaamheden en plannen op significante wijze zullen bijdragen tot het behoud en de toename van de capaciteit van de Rijnvaart, ook wanneer de klimaatverandering zich verder ontwikkelt,

verzoekt haar comités,

- regelmatig over de voortgang van de werkzaamheden verslag te doen, ook met betrekking tot de vermindering van emissies van broeikasgas in de binnenvaart,
- na het Congres "Klimaatverandering en Rijnvaart" een samenvattend document met de meest relevante constatering en conclusies van het Congres voor te leggen.

Bijlage

Klimaatverandering en Rijnvaart

Overzicht van de belangrijkste lopende activiteiten in de lidstaten en de betrokken internationale organisaties

Geactualiseerd situatieverslag aan de plenaire vergadering van de Centrale Commissie

In het voorjaar van 2008 heeft de Centrale Commissie kennis genomen van het verslag van haar Permanent Technisch Comité en haar Onderzoeksc comité "Klimaatverandering en Rijnvaart" en heeft haar comités verzocht een geactualiseerde stand van de geplande en de reeds voltooide werkzaamheden voor te leggen op de voorjaarsvergadering van 2009, met het doel de door hen uitgewerkte benaderingen of afgeronde overwegingen ter gelegenheid van het congres "Klimaatverandering en Rijnvaart" door de betrokken kringen te laten behandelen en in een afsluitend verslag van het congres te laten opnemen. (Protocol 2008-I-12). Het geactualiseerde verslag beschrijft de meest relevante lopende werkzaamheden van de CCR, haar lidstaten en de betrokken internationale organisaties, die zich direct of indirect met de Rijnvaart bezig houden, en trekt de eerste conclusies daaruit.

Samenvatting

Bij de werkzaamheden van de CCR neemt de voorbereiding van haar congres 2009 "Rijnvaart en klimaatverandering– Uitdaging en kans" een centrale plaats in. Het wetenschappelijk deel van dit congres wordt gewijd aan de grondbeginselen en analyses betrekking tot de gevolgen van de klimaatverandering voor de Rijn, terwijl in de drie workshops meer specifiek de infrastructuur, de vloot en de logistiek wordt behandeld. Het congres zal daarbij de overeenkomstige werkzaamheden van de Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied (CHR) en van de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn (ICBR) aan de context van de binnenvaart aanpassen en daarnaast ook de overeenkomstige werkzaamheden van de lidstaten en van de researchinstituten presenteren.

Het doel van het project RheinBlick2050 van de CHR is het ontwikkelen van gemeenschappelijke klimaat- en afvoerprojecties voor het internationale Rijngebied, gebaseerd op bestaande regionale klimaatscenario's. De definitieve - in 2010 beschikbare - resultaten zullen kwantificeerbare prognoses zijn die de basis moeten vormen voor de verdere uitwerking van plannen of politieke beslissingen op dit gebied, vooral voor de betrokken landen.

In het door de ICBR uitgewerkte bedrijfsplan voor het stroomgebieddistrict Rijn constateert de ICBR dat er reeds een afvoerverschuiving van de zomermaanden naar de wintermaanden plaatsvindt terwijl de gemiddelde jaarafvoer constant blijft. Dit laatste kan ook het feit verklaren dat deze verschuiving tot nu toe geen aanzienlijke consequenties heeft gehad voor de capaciteit van de Rijnvaart. Op middellange termijn wordt door de ICBR beoogd internationaal afgestemde aanpassingsstrategieën voor het kwantitatieve gebruik van water, en voor de kwalitatieve en ecologische aspecten van het water te ontwikkelen.

De activiteiten van de CCR-lidstaten weerspiegelen het belang dat zij aan de klimaatverandering hechten. Uit de werkzaamheden van Zwitserland blijkt dat het smelten van de gletsjers, dat minstens tot in 2050 door zal blijven gaan, een negatieve uitwerking op de binnenvaart zal hebben. Aangezien de smeltwatertoevoer vooral in de droge zomermaanden plaatsvindt, zou in deze overgangperiode de binnenvaart in eerste instantie van dit smelten kunnen profiteren.

In het middelpunt van de activiteiten in Duitsland staat het researchprogramma KLIWAS – "Gevolgen van de klimaatverandering op waterwegen en de scheepvaart – Ontwikkeling van aanpassingsstrategieën". Ter gelegenheid van de eerste conferentie over de stand van zaken van het programma stelden de betrokkenen bij het project vast dat KLIWAS al over een van de meest

volledige modelketens voor de studie van de gevolgen van het klimaat op de bevaarbaarheid van waterwegen en een van de meest uitgebreide verzamelingen van klimaat-, afvoer- en waterstandprojecties voor de Rijn beschikt. Ook werd de nadruk gelegd op het voorlopige karakter en de onzekerheden van de tot nu toe getrokken conclusies en de onmogelijkheid momenteel serieus gegronde beslissingen te nemen over aanpassingsmogelijkheden.

De werkzaamheden in Nederland hebben voornamelijk betrekking op de gevolgen van het stijgen van de zeespiegel en de wijzigingen in de afvoer van de Rijn. Het feit dat een onmiddellijke implementatie van het programma "Ruimte voor de rivier" wordt vereist, mag van bijzonder belang voor de Rijnvaart worden geacht: met dit programma wordt beoogd de nadelige gevolgen van hoogwater te beperken en middels een systeem van vloedkeerwerken in de Rijnmond, de Rijnvaart ook bij stormvloed te handhaven.

Voor de Europese Gemeenschap is, ten aanzien van de klimaatverandering, de beperking daarvan een prioriteit, in het bijzonder door de vermindering van de emissies van broeikasgas. Daarnaast zien de Gemeenschapsorganen de dringende noodzaak strategieën ter aanpassing aan de klimaatverandering te ontwikkelen. Desondanks hebben zich tot op heden geen bijzonder activiteiten met betrekking tot de binnenvaart ontwikkeld of aangekondigd.

Conclusies

De huidige studies en werkzaamheden betreffende klimaatverandering en de daaruit voortvloeiende wijzigingen van afvoer duiden echter reeds op een verdere vermindering van de afvoer in de zomer en een toename in de winter. Toch schijnen de onzekerheden van de huidige constatering nog binnen de bandbreedte van mogelijke gevolgen van de klimaatverandering te liggen. Daaruit profileren zich twee essentiële conclusies voor de CCR:

1. *De Rijnvaart kan nadelige gevolgen van de klimaatverandering ondervinden en daarom moet de CCR de werkzaamheden betreffende de gevolgen de klimaatverandering voortzetten.*
2. *Gezien de onzekerheden omtrent de huidig beschikbare gegevens is het nu te vroeg voor de CCR om beslissingen te nemen over concrete aanpassingsmaatregelen.*

Het project Rheinblick2050 is met betrekking tot de klimaatverandering van groot belang voor de Rijnvaart. Met de afronding van dit project en eventueel nog enkele bijkomende werkzaamheden zou men in 2010 of 2011 moeten kunnen beschikken over meetbare feiten, die de basis voor verdere plannings- of beleidsrelevante beslissingen kunnen vormen. Daaruit profileert zich een andere belangrijke conclusie voor de CCR.

3. *In 2011 zou het moment zijn waarop de CCR haar aanpassingsstrategie met betrekking tot de klimaatverandering zou moeten ontwikkelen en tot concrete activiteiten zou moeten overgaan.*

Voor alle vervoerswijzen zijn juridische maatregelen ter vermindering van emissies van broeikasgas overwogen of reeds getroffen. Ook dit heeft belangrijke consequenties voor de CCR:

4. *Verwacht kan worden dat in het kader van het vervoers- en milieubeleid op nationaal of internationaal niveau wordt vereist dat ook voor de binnenvaart verplichtende maatregelen ter vermindering van zijn emissies van broeikasgas genomen moeten worden.*
5. *De CCR dient in de komende één à twee jaar standpunten in te nemen, wil ze zelf tot de deze maatregelen kunnen besluiten of op zijn minst aan de besluitvorming deelnemen.*

RIVIERENCOMMISSIES VOOR DE RIJN

Centrale Commissie voor de Rijnvaart – CCR

Het CCR-Congres 2009 "Rijnvaart en klimaatverandering – Uitdagingen en kansen" zal in zijn wetenschappelijk deel grondbeginselen en analyses over de gevolgen van de klimaatverandering op de Rijn behandelen, en in een van zijn drie workshops zal het thema infrastructuur, exploitatie en scheepvaartomstandigheden worden behandeld. Het congres zal daarbij de overeenkomstige werkzaamheden van de ICBR en de CHR aan de context van de binnenvaart aanpassen en daarnaast ook de werkzaamheden van de lidstaten presenteren.

In het kader van het Permanent Technisch Comité de CCR en zijn werkgroep informeren de delegaties elkaar over hun respectieve werkzaamheden met betrekking tot ontwikkelingen van de afvoer van de Rijn en consequenties daarvan ten gevolge van eventuele klimaatschommelingen. Andere werkzaamheden zijn nog niet uitgevoerd en de reden daartoe is vooral dat er nog geen kwantificeerbare gegevens zijn, die de basis kunnen vormen voor verdere planning of politieke beslissingen.

Het Comité Reglement van onderzoek is voornemens een verslag over de vermindering van brandstofverbruik en van de emissie van CO₂ in de binnenvaart op te stellen.

Internationale Commissie voor de Hydrologie van het Rijngebied - CHR

Het doel van het project RheinBlick2050¹ van de CHR is het ontwikkelen van gemeenschappelijke klimaat- en afvoerprojecties voor het internationale Rijngebied, gebaseerd op bestaande regionale klimaatscenario's. De totale duur van het project is vastgesteld op twee jaar en het zal in januari 2010 worden afgesloten. Uitgaande van overeenkomstige gegevenssets kunnen bruikbare inlichtingen en resultaten worden afgeleid voor planningen voor de periode tot 2050 (in totaal tot 2100).

Essentieel voor het nut van het project is de kwaliteit van de hiervoor geraadpleegde invoergegevens. Experts gaan ervan uit dat de systematische fout van de gegevens waarschijnlijk veel groter is dan de bandbreedte van de gevolgen van de klimaatverandering. Daarom kunnen de gegevens niet worden gebruikt voor hydrologische modellen, zonder de systematische fout erop te corrigeren.

De definitieve resultaten zullen kwantificeerbare prognoses zijn die de basis moeten vormen voor de verdere uitwerking van plannen of politieke beslissingen van de betrokken landen op dit gebied. Bij de beslissingen die de komende jaren genomen moeten worden zou ook de CCR zich kunnen baseren op de meest relevante resultaten van het project RheinBlick2050.

¹ <http://www.chr-khr.org/de/projekte/rheinblick2050>

Internationale Commissie voor de bescherming van de Rijn – ICBR

De ICBR heeft in zijn ontwerpbeheerplan voor het internationale stroomgebied (IFGE) Rijn (Deel A = overkoepelend deel)² in het Baseline-scenario (paragraaf 6.2) enkele algemene uiteenzettingen over klimaatverandering opgenomen:

Als gevolg van de klimaatverandering moet op middellange tot lange termijn worden gerekend op veranderingen in de waterhuishouding, zowel wat de kwantiteit als de temperatuur betreft.

Uit de onderzoeken naar de meetgegevens van de luchttemperatuur kunnen nu al voor alle regio's van het Rijnstroomgebied duidelijke conclusies worden getrokken.

Als gevolg van de temperatuurstijging, de neerslagtoename en de verminderde capaciteit voor de berging van sneeuw in de winter wordt er, vergeleken met de waarden uit het verleden, in het hele Rijnstroomgebied een toename vastgesteld in de over de maand gemiddelde afvoerwaarden in het winterhalfjaar. Daarbij neemt ook de maximale afvoer in de winter toe. Er vindt een verschuiving van de afvoer plaats van de zomermaanden naar de wintermaanden; de gemiddelde jaarafvoer blijft constant.

De ICBR heeft tijdens de afgelopen Rijnministersconferentie de opdracht gekregen te zorgen voor een beter zicht op de klimaatgerelateerde verandering van de afvoer. Daarom wordt er gewerkt aan een studie naar scenario's (2007-2009).

Uitgaande daarvan worden in de ICBR internationaal afgestemde adaptatiestrategieën uitgewerkt voor het kwantitatieve gebruik van water, de waterkwaliteit en de ecologie.

Als hieruit nieuwe eisen voortvloeien, worden die opgenomen in het tweede internationaal beheerplan voor het internationaal Rijndistrict.

De ICBR heeft voor de ontwikkeling van het onderzoek naar scenario's de expertgroep "Klimaat" ingericht. De expertgroep heeft bovendien de opdracht gekregen prioriteit te verlenen aan het opstellen van een samenvattende "Analyse van de kennis over de veranderingen die zich tot dusver hebben voorgedaan in het klimaat en over de gevolgen van de klimaatverandering voor de waterhuishouding in het stroomgebied van de Rijn". Een ontwerp van deze analyse³ is al klaar. De voor de binnenvaart belangrijkste resultaten van de analyse zijn in het hierboven aangehaalde deel van het beheerplan opgenomen.

De bijdrage die wellicht het belangrijkste is voor de werkzaamheden van de expertgroep is het project RheinBlick2050 van de CHR. Aangezien het CCR-secretariaat als waarnemer in de expertgroep meewerkt, verenigt de groep de drie internationale commissies voor de Rijn CHR, ICBR en CCR.

² <http://www.iksr.org/index.php?id=240>

³ CCR-Document TP (08) 31

LIDSTATEN VAN DE CCR

Duitsland

Het Bondsministerie voor Verkeer, Bouw en Stadontwikkeling (BMVBS) heeft in 2007 het onderzoeksprogramma KLIWAS – "Gevolgen van de klimaatverandering op waterwegen en de scheepvaart – Ontwikkeling van aanpassingsstrategieën"⁴ opgestart. De werkzaamheden hebben zich tot nog toe geconcentreerd op de regionale ontwikkelingen van het klimaat en de gevolgen daarvan op de bevaarbaarheid van de binnenwaterwegen, en de Rijn in het bijzonder. Vanaf 2009 wordt het onderzoeksprogramma aanzienlijk uitgebreid. In het kader van de 1e conferentie over de stand van zaken van het programma in maart 2009 werden de doelstellingen van het onderzoeksprogramma gepresenteerd, alsook de eerste resultaten. Enkele belangrijke resultaten en vaststellingen zijn de volgende:

- KLIWAS beschikt al over een van de meest volledige modelketens voor de studie van de gevolgen van het klimaat op de bevaarbaarheid van waterwegen en een van de meest uitgebreide verzamelingen van klimaat-, afvoer- en waterstandprojecties voor de Rijn.
- KLIWAS verstrekt nu al belangrijke basisgegevens voor het onderzoeksnetwerk en de politieke raadgeving (CHR, ICBR, CCR, ...).
- Tot de horizon van het scenario in 2050 zijn tot nog toe geen aanzienlijke veranderingen van de gemiddelde seizoenswaarden van de afvoer te zien.
- Met 2100 als horizon van het scenario tekenen zich overeenstemmingen af inzake de afvoerprojecties, en wel in de richting van een afname van de gemiddelde afvoer in de zomer en een toename in de winter.

De conferentie onderstreepte ook het voorlopige karakter en de onzekerheden van de tot nog toe getrokken conclusies, waarbij de sprekers op het volgende wezen:

- Er zijn grote verschillen in de resultaten van de klimaatmodellen.
- Een aantal modellen wordt momenteel nog berekend.
- De volledige bandbreedte van de simulaties is nog niet beschikbaar.
- De afvoerprojecties vertonen een zeer grote spreiding en de huidige resultaten hebben nog een exemplarisch karakter.
- Een kwantificering van het betrouwbaarheidsbereik van de resultaten, alsook een verdere verwerking van de resultaten (correctie van de systematische fout) vormen een noodzakelijke voorwaarde voor het ontwikkelen van aanpassingsmogelijkheden.
- Een goed gefundeerde beslissing over de aanpassingsmogelijkheden is op dit ogenblik nog niet mogelijk.

Nederland

Om de consequenties van de klimaatverandering vooral met betrekking tot de Nederlandse waterhuishouding te onderzoeken werd door de regering de Deltacommissie⁵ in het leven geroepen. De Deltacommissie heeft onder andere de opdracht gekregen te onderzoeken hoe Nederland ook op lange termijn zo kan worden ingericht dat het land bestand is tegen klimaatwijziging. Het eindrapport⁶ werd in het najaar van 2008 ingediend.

4 www.klwas.de

5 www.deltacommissie.com

6 CCR-document TP/G (09) 4

De Deltacommissie komt tot de conclusie dat rekening moet worden gehouden met een plaatselijke stijging van de zeespiegel van 0,65 tot 1,3 m tegen 2100 en van 2 tot 4 m tegen 2200. Voor de afvoer van de Rijn voorspelt zij in de zomersemesters een daling en in de wintersemesters een stijging. De nominale afvoer voor hoogwater zou nu op 16.000 m³/s en op ongeveer 18.000 m³/s voor 2100 moeten worden opgevoerd.

Onder de aanbevelingen van de commissie zijn er twee die in het bijzonder van toepassing zijn op de Rijn:

- Omdat men ervan uitgaat dat de maximale afvoer van de Rijn zal stijgen wordt de onmiddellijke implementering van het programma "Ruimte voor de Rivier" gevraagd. In die context moeten ook onderhandelingen worden aangevat met de buurstaten over het vastleggen van beschermingsmaatregelen tegen hoogwater.
- Voor de Rijnmond wordt een systeem van vloedkeerwerken voorgesteld, dat bescherming tegen hoogwater, drinkwatervoorziening, stadsontwikkeling en natuurbescherming in deze regio mogelijk moet maken. De afvoerpieken van de Rijn zouden dan over de zuidwestelijke delta worden afgeleid.

De commissie gaat er verder van uit dat in de zomermaanden langdurige laagwaterperioden zullen voorkomen, die de binnenvaart moet oplossen door het aanpassen van de vloot en door logistieke processen.

Zwitserland

De regering van Zwitserland heeft de adviesraad voor kwesties inzake klimaatverandering (OcCC) gemandateerd om aanbevelingen over kwesties met betrekking tot het klimaat en de klimaatveranderingen voor de beleids- en overheidsinstanties op te stellen. OcCC heeft daartoe in 2007 een uitgebreid verslag "Klimaatverandering en Zwitserland 2050; verwachte gevolgen voor het milieu, de samenleving en de economie" ⁷ voorgelegd, dat beschrijft wat de mogelijke consequenties zijn van de klimaatverandering tot in 2050, onder andere voor de waterafvoer en de binnenvaart.

Het verslag benadrukt het grote belang van de Rijnvaart voor de Zwitserse buitenlandse handel. Tegelijkertijd belicht het verslag de gevoeligheid voor het hoog- en laagwater van het binnenvaartverkeer naar de Zwitserse havens. In verband met de klimaatverandering verwachten de schrijvers van het verslag dat in het bijzonder het smelten van de gletsjers negatieve gevolgen voor de binnenvaart zullen hebben.

„De klimaatverandering zal een invloed op de afvoer hebben. Momenteel is de afvoer van de Rijn stabiel dankzij de aanvoer in het voorjaar/de zomer door smeltwater en neerslag in de Alpen en in het najaar/de winter door neerslag in de dieper gelegen gebieden. Het smeltwater van de wintersneeuwlaag en de gletsjers is momenteel een belangrijke bron voor de gelijkmatige afvoer in periodes met geringe neerslag. Deze compenserende invloed zal met het wegsmelten van de gletsjers voortduren afnemen. De waarschijnlijkheid van langere periodes met buitengewoon lage waterstanden zal tot 2050 toenemen.

Alhoewel het voortbestaan van de scheepvaart daardoor niet wordt beïnvloed, kan de actuele betrouwbaarheid van de Rijnvaart worden geschaad. De vooruitgang van de seizoensgebonden weersvoorspellingen en dus ook van de waterstanden zullen in de toekomst de logistieke planning vereenvoudigen en de planningszekerheid verhogen.

⁷ Klimaänderung und die Schweiz 2050; Erwartete Auswirkungen auf Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft www.occc.ch

In andere passages van het verslag wordt gewezen op het feit dat het wegsmelten van de gletsjers hoogstens tot 2050 zal doorgaan. Aangezien de smeltwatertoevoer vooral in de droge zomermaanden plaatsvindt, zou de binnenvaart dus in eerste instantie van dit smelten kunnen profiteren.

Het verslag wijst tevens op de concurrentie tussen de gebruikers van de tijdelijk schaarser wordende watervoorraden, waardoor dienovereenkomstige voorzieningsmechanismen moeten worden gecreëerd. Maar of dat ook de binnenvaart zou kunnen betreffen wordt echter niet verder onderzocht.

België / Frankrijk

Er zijn tot nog toe geen concrete activiteiten in die landen bekend met betrekking tot mogelijke ontwikkelingen van de afvoer van de Rijn en consequenties daarvan ten gevolge van eventuele klimaatschommelingen.

EUROPESE GEMEENSCHAP

Gemeenschappelijke implementatiestrategie (Common Implementation Strategy – CIS) voor de Kaderrichtlijn Water

In het kader van de CIS hebben de directeuren Waterbeheer in juni 2008 een "Policy Paper" met als titel "Climate Change and Water"⁸ goedgekeurd. Voor de binnenvaart kunnen de volgende vaststellingen en conclusies van bijzonder belang zijn:

- Hoewel het tot een minimum beperken van de klimaatverandering voorrang heeft, moeten tevens dringend strategieën voor aanpassingen aan de klimaatverandering worden ontwikkeld.
- Alle sectoren die veel met water te maken hebben, met inbegrip van de binnenvaart, moeten aan deze aanpassingen bijdragen.
- Met beheerplannen voor stroomgebieden kunnen maatregelen binnen specifieke sectoren en exploitatievereisten worden ondersteund.
- De ingerichte Strategische Stuurgroep Klimaatverandering en Water moet zich in 2009 vooral bezig houden met de verregaande integratie van de klimaatverandering in de toekomstige versies van de beheerplannen.

Witboek: Adapting to climate change: Towards a European framework for action

Een centrale eis in het Witboek⁹ is de verkeersinfrastructuur in de toekomst bestendig te maken tegen de gevolgen van de klimaatverandering. Dit wordt gezien als een taak van de lidstaten. Er moeten evenwel overeenkomstige eisen worden opgenomen in de besluitvorming en de projecten van de Gemeenschap op het vlak van verkeer, bijvoorbeeld voor trans-Europese verkeersverbindingen.

⁸ http://circa.europa.eu/Public/irc/env/wfd/library?!=/framework_directive/climate_adaptation/policy_paperpdf/ EN_1.0 &a=d

⁹ http://ec.europa.eu/environment/climat/adaptation/pdf/com_2009_147_en.pdf

Groenboek TEN-V: Controle van de politiek; een beter geïntegreerd trans-Europees verkeersnetwerk in dienst van de gemeenschappelijke verkeerspolitiek

De ideeën van de Europese Commissie over de verkeerspolitiek in het licht van de klimaatverandering zijn in het Groenboek¹⁰ terug te vinden, onder andere in de volgende passage:

Het TEN-V-beleid moet erop gericht zijn een belangrijke bijdrage te leveren tot verwezenlijking van de ...-klimaatdoelstellingen van de Gemeenschap, maar moet zich indien nodig ook kunnen aanpassen aan de mogelijke gevolgen van de klimaatverandering (zoals een stijging van het zeeniveau of temperatuurswijzigingen). Daarom moet worden nagegaan hoe kwetsbaar het TEN-V is voor de klimaatverandering en welke bijstellingen in overweging moeten worden genomen. Voorts moet aandacht worden besteed aan de vraag hoe "klimaatbestendig" de nieuwe infrastructuur is.

Concrete maatregelen of specifieke aanwijzingen voor de binnenvaart zijn er in het Groenboek echter niet.

Geïntegreerd Europees Actieprogramma voor de Binnenvaart "NAIADES", platform voor de implementering van NAIADES – PLATINA

Het actieprogramma¹¹ en het implementatieplatform¹² behandelen het onderwerp klimaatverandering niet.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION – IMO

De IMO werkt momenteel aan een efficiënte wereldwijd geldende regeling ter beperking of zelfs ter vermindering van emissies van broeikasgas in de zeevaart. Reeds in 2009 moeten een aantal technische en operationele maatregelen worden getroffen, namelijk de Energy Efficiency Design Index voor nieuwe schepen, het Ship Energy Management Plan voor nieuwe en bestaande schepen en de Energy Efficiency Operational Indicator voor bestaande schepen. Bovendien moeten ook op de markt gebaseerde maatregelen ter vermindering van emissies van broeikasgas worden getest en indien mogelijk ook worden aangenomen.¹³

PIANC

In het begin van 2008 heeft het secretariaat van de CCR aan de PIANC voorgesteld om een gemeenschappelijk platform op te richten voor de uitwisseling van informatie en voor de samenwerking met alle betrokken internationale verenigingen met betrekking tot de klimaatverandering en de binnenvaart, naar het voorbeeld van de succesvolle PIANC Task Group Water Framework Directive. De PIANC heeft dat voorstel niet aanvaard en lijkt een globale oplossing na te streven die de hele wereld omvat en waarin ook de zeevaart is opgenomen. Daartoe zou binnenkort een overeenkomstige Task group moeten worden ingericht. Het CCR-secretariaat zal daar actief aan deelnemen.

¹⁰ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52009DC0044:EN:HTML:NOT>

¹¹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52006DC0006:EN:HTML:NOT>

¹² http://ec.europa.eu/transport/inland/promotion/platina_en.htm

¹³ www.imo.org