

## PROTOCOL 5

### **Op weg naar een evenwicht tussen de belangen van waterecologie en scheepvaart Gemeenschappelijke aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn (ICBR)**

#### **Besluit**

De Centrale Commissie

bewust zijnde dat het onderhoud van en de werkzaamheden aan de Rijn als waterweg noodzakelijk zijn voor het waarborgen van de veiligheid en het vlotte verloop van de scheepvaart evenals voor het verwerken van de toekomstige toename van het verkeer,

rekening houdend met het feit dat de binnenvaart een bijzonder milieuvriendelijke vervoerswijze is en dat de Centrale Commissie evenals de nationale scheepvaartautoriteiten en vaarwegbeheerders reeds in het verleden vele maatregelen hebben getroffen die bijdragen aan het bereiken van waterecologische doelstellingen,

vaststellende dat een constructief evenwicht tussen de belangen van waterecologie en scheepvaart bijdraagt aan de duurzame ontwikkeling van de Rijnvaart,

strevend naar de versterking van haar samenwerking met de CIBR,

onder verwijzing naar haar besluiten

- 2004-I-11, waarin zij haar ondersteuning van de implementatie van de Kaderrichtlijn water heeft bevestigd en daartoe tot concrete maatregelen heeft besloten,
- 2005-II-12 waarin zij naar aanleiding van de inventarisatie conform de kaderrichtlijn water een integratie van de doelstellingen die met de ontwikkeling van de binnenvaart en met de implementatie van de kaderrichtlijn water worden voortgezet, heeft voorgesteld,

neemt op grond van informatie van haar secretaris-generaal over de gemeenschappelijke workshop van de CCR en de CIBR "Hydromorfologische maatregelen aan de Rijn: best practice?", gehouden op 24 en 25 april 2008 te Straatsburg, kennis van de in de bijlage bij dit besluit vermelde gemeenschappelijk bereikte resultaten van de CCR en de CIBR,

verzoekt haar lidstaten deze resultaten in acht te nemen

geeft opdracht aan haar Permanent Technisch Comité de implementatie te begeleiden en daarbij de doelstellingen voor het onderhoud van en de werkzaamheden aan de Rijn als waterweg ter waarborging van de veiligheid en het vlotte verloop van de scheepvaart evenals van het verwerken van de toename van het verkeer, in aanmerking te nemen,

stelt aan de CIBR voor dezelfde procedure toe te passen ten aanzien van de waterecologische doelstellingen.

#### **Bijlage**

**Gemeenschappelijke aanbevelingen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)  
en de Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn (ICBR)**

**“Hydromorfologische maatregelen aan de Rijn: best practice?”  
Op weg naar een evenwicht tussen waterecologie en scheepvaart**

**Resultaten van de workshop van 24/25 april 2008 te Straatsburg**

Uit de balans van de uitvoering van het ICBR-programma “Rijn 2020” in 2005 is naar voren gekomen dat de doelstelling “verhoging van de structuurrijkdom aan de hoofdstroom van de Rijn” niet werd bereikt. De verbetering van de hydromorfologie is ook een van de doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water (KRW). De Rijn en alle grotere zijrivieren zijn conform de KRW aangewezen als sterk veranderde waterlichamen, d.w.z. dat hier het goede ecologische potentieel moet worden bereikt.

Om het milieu te ontzien, wordt in het vervoersbeleid gestreefd naar een grotere rol voor de binnenvaart. De Rijn vormt samen met zijn grote zijrivieren het belangrijkste waterwegennet van Europa. Aan de waterweg moeten onderhouds- en waterbouwkundige maatregelen worden uitgevoerd, teneinde de veiligheid en de goede afwikkeling van de scheepvaart te waarborgen en de toekomstige verkeerstoename te verwerken.

De autoriteiten voor het onderhoud van de waterwegen en de autoriteiten voor de verbetering van de waterecologie moeten dan ook nauw samenwerken.

Daarom bewandelen de ICBR en de CCR de weg naar een constructief evenwicht tussen de belangen van de waterecologie en de scheepvaart en hebben zij **”best practice”-maatregelen voor hydromorfologie, onderhoud van wateren en waterbouwkunde** geformuleerd. De resultaten van de workshop vormen daarvoor de basis.

**Als “best-practice”-maatregelen voor hydromorfologie, onderhoud van wateren en waterbouwkunde wordt vanuit technisch oogpunt het volgende aanbevolen:**

1. Milieuvriendelijk onderhoud van de wateren (zo weinig mogelijk, zo veel als nodig is voor het onderhoud en de verdere ontwikkeling van de Rijn als waterweg) met een zo klein mogelijke invloed op de waterecologie, daar waar dit technisch en economisch gerechtvaardigd is.
2. Identificatie van zones of trajecten in sterk veranderde of kunstmatige wateren waar - zonder negatieve gevolgen voor de scheepvaart - de structuurrijkdom weer tot ontwikkeling kan worden gebracht en de ecologische passeerbaarheid kan worden verbeterd (o.a. aantakken van nevenwateren), ook op kleine schaal; indien noodzakelijk wordt er ook rekening gehouden met cultureel-historische aspecten.
3. Ontwikkeling van bouwtechnische maatregelen voor bepaalde trajecten om een milieuvriendelijker onderhoud van de wateren mogelijk te maken.
4. Zoektocht naar technische oplossingen om de effecten van golfslag te beperken: enerzijds door de toepassing van eco-engineering voor de bescherming van de oevers en anderzijds door onderzoeksprojecten in de scheepvaart.

5. Maatregelen aan de waterbodem zodanig uitvoeren dat ze bijdragen tot de verbetering van de sedimenthuishouding en tot de vermindering van de bodemerosie; identificatie van trajecten met een tekort aan bodemmateriaal waar - zonder negatieve gevolgen voor de scheepvaart - een natuurlijke verplaatsing van dit materiaal (door laterale erosie) weer kan worden toegelaten of bevorderd.
6. Maatregelen in de oeverzone
  - a. Verwijdering van verharde oevers; verbetering van de toegang tot het water, ook met eenvoudige maatregelen; aanleg van uiterwaarden in de gestuwde gebieden;
  - b. Optimalisatie van waterwerken, milieuvriendelijkere vormgeving van kribben en strekdammen waar dit ruimtelijk gezien mogelijk is;
  - c. Bescherming tegen golfslag; rekening houden met het probleem van de afstemming van de watertoevoer naar waterkrachtcentrales op pieken en dalen in de elektriciteitsbehoefte;
  - d. Verhoging van de stromingsdiversiteit.
7. Maatregelen in de oeverzone en de uiterwaarden
  - a. Verbetering van de laterale koppeling met de alluviale zone, waar mogelijk o.a. door de aanleg van nevengeulen (met voldoende en gediversifieerde stroming), zodat de stapsteenfunctie van de oever en de alluviale zone in het biotoopnetwerk wordt geoptimaliseerd.
  - b. Bevordering van de milieuvriendelijke verbinding van de mondingsgebieden van zijrivieren aan de Rijn.
  - c. In de planning van maatregelen – waar mogelijk – rekening houden met dijkverleggingen voor de verruiming van uiterwaarden (dit is ook zinvol vanuit het oogpunt van hoogwaterbescherming).

### **Aanbevelingen voor de gezamenlijke aanpak en voor de benutting van synergieën**

1. Meer transparantie (d.w.z. informatie-uitwisseling over plannen voor het onderhoud van de waterweg of de verbetering van de waterecologie) en samenwerking tussen de scheepvaart, andere gebruiksfuncties (bijv. waterkracht, gemeenten, hoogwaterbescherming, koelwater) en de waterbescherming; vertrouwen wekken en gemeenschappelijk begrip tot stand brengen door alle actoren met elkaar in contact te brengen; gemeenschappelijke spelregels uitwerken voor de maatregelen en voor de samenwerking tussen de ICBR en de CCR.
2. Identificatie en gebruik maken van win-winsituaties; d.w.z. profiteren van de grote verscheidenheid aan behoeften (scheepvaart / hoogwaterbescherming / ecologie / ...), teneinde gemeenschappelijke, gecoördineerde projecten op gang te brengen die zijn afgestemd tussen de verschillende actoren, ook voor de financiering. Prioritaire uitvoering van “quick wins” (d.w.z. maatregelen die geen problemen opleveren en dus snel kunnen worden gerealiseerd); identificatie van lokale maatregelen (Overzicht over de hele rivier: waar is wat haalbaar?)
3. Stimuleren van het wederzijds begrip voor de mogelijkheden en beperkingen van de betrokken partijen door samen, projectgeoriënteerd doelen te stellen, maatregelen af te leiden, verantwoordelijkheid te dragen voor de uitvoering en evt. de financiering.
4. Opstarten van een iteratief proces door controle van de gevolgen van getroffen maatregelen (inclusief de nodige speelruimte voor trial and error); zodoende voortdurende aanpassing van de nu beschreven “best practice” aan de opgedane ervaringen en de stand van de technische kennis; oriëntering in ruimte en tijd van de controle van de gevolgen van maatregelen op de vastgestelde KRW-cycli.

5. Vaststellen van bindende afspraken tussen de verschillende actoren over de mogelijke uitvoering van maatregelen op de verschillende niveaus; hierbij moeten alle synergieën worden benut, bijv. met natuurbescherming, hoogwaterbescherming, elektriciteitsopwekking met waterkracht, enz.

**Aanbevelingen voor verder onderzoek, d.w.z. vooral het aanvullen van lacunes in de technische kennis**

1. Verder onderzoek naar de interacties tussen morfologie en biologie.
2. Verdere ontwikkeling van de scheepswerktuigkunde om negatieve effecten op de waterecologie te reduceren.

\*\*\*