



**RONDE TAFEL CCR
VOORDRACHT NAMENS EBU EN ESO
3 MEI 2007**

M.W. (Rinus) DE KORTE

PRESIDENT EBU

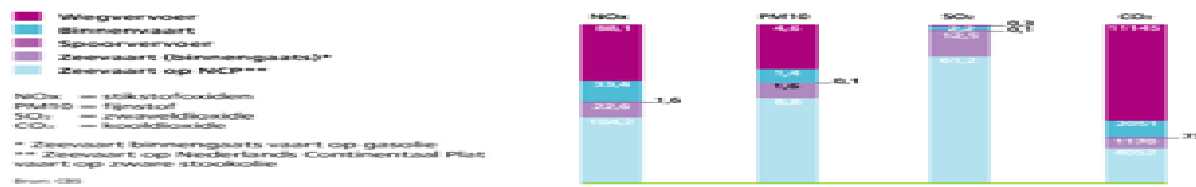
Kerncijfers binnenvaart

Prestatie binnenvaart in Europa

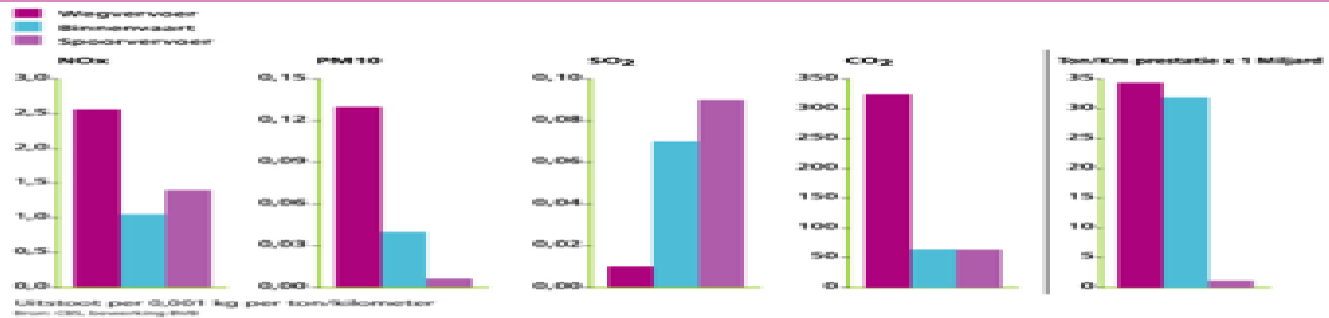
- **130 milliard t/km**
- **500 million t**
- **5,6 % van het totale transportvolume in EU-25**
 - **In verschillende lidstaten veel hoger: België en Duitsland 14 %, Nederland 44 %**

Binnenvaart en milieu

Totale emissies vrachtwervoer modaliteiten 2005 in miljoen kg

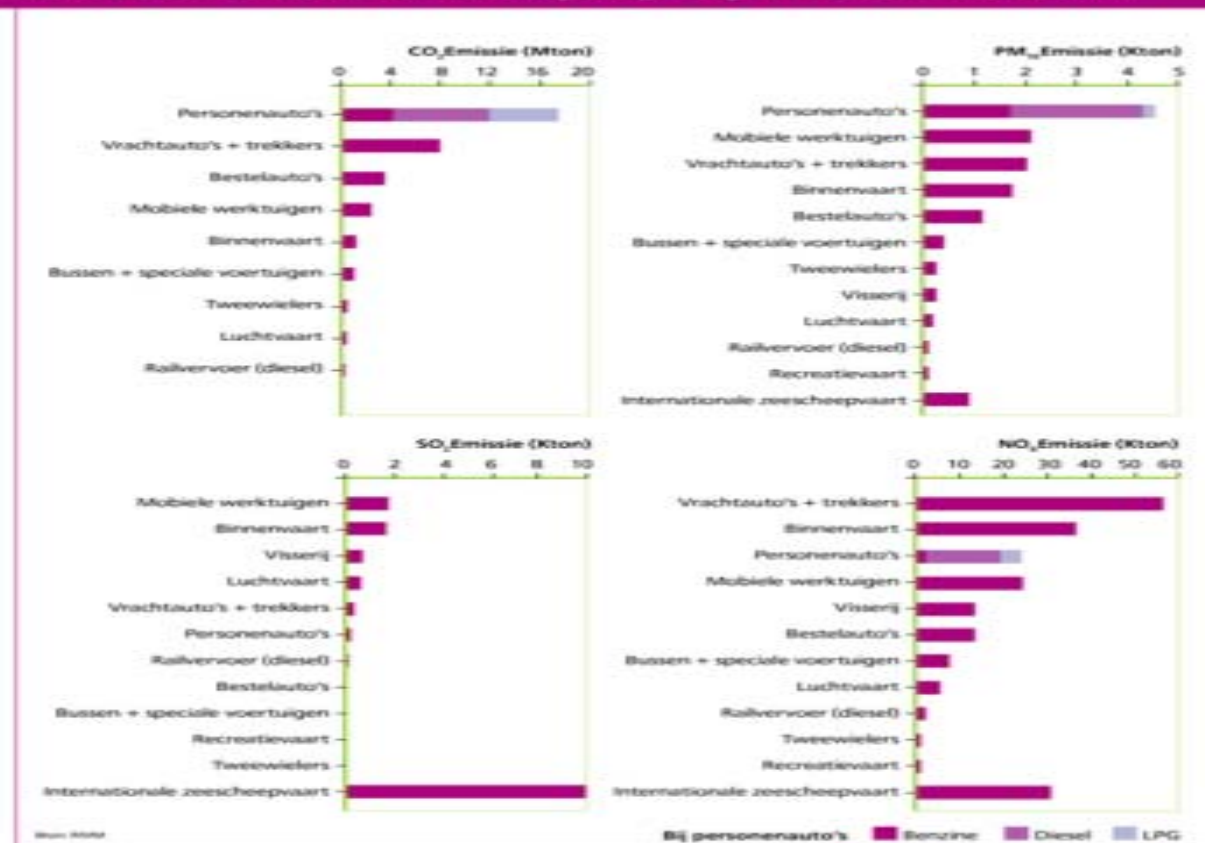


Emissies vrachtwervoer modaliteiten in verhouding tot de vervoersprestatie in 2005



Binnenvaart en milieu

Bijdrage van modaliteiten aan CO₂-, NO_x-, SO₂- en fijnstofemissie 2010





Ronde tafel

Kwaliteit brandstof

Primaire vraag: parameters voor vastlegging kwaliteit van de brandstof

- **smeerbaarheid, viscositeit, brandpunt enz.**

Streven naar een constante norm, met een groot aantal relevante parameters op een voldoende hoog kwaliteitsniveau.



Ronde tafel

Antwoorden op vragen van de CCR

1^e.

Afbouw zwavelgehalte in één of twee fasen

Afbouw in meerdere tussenfasen is niet wenselijk. De sector wenst een directe afbouw naar 50ppm dan wel direct naar 10ppm, wanneer aan de overige randvoorwaarden is voldaan. Een tussenfase van 300ppm wordt afgewezen.

.



Ronde tafel

2^e.

Vrijwillige vermindering van het zwavelgehalte door individuele staten.

Het is absoluut noodzakelijk dat er in geheel Europa dezelfde brandstofkwaliteit wordt aangeboden met hetzelfde zwavelgehalte, zodat overal zonder problemen met de motoren kan worden gevaren. Binnenvaart is in veel gevallen grensoverschrijdend en is derhalve niet gebaat bij individuele acties van lidstaten.

Ronde tafel

3^e.

Parallele aanbieding van diverse brandstofkwaliteiten

Dit is niet zinvol en wordt door ons afgewezen, mede door het feit omdat wij weten dat bunkerbedrijven hieraan veelal niet kunnen voldoen.



Ronde tafel

4^e.

Tijdspad voor overgang op een andere brandstof

Dit dient gezien de maatschappelijke discussie en in het belang van de Rijn- & Binnenvaart zo snel mogelijk te geschieden. Er moeten echter wel de resultaten van diverse onderzoeken worden afgewacht, zodat invoering van schonere brandstof op een verantwoorde wijze plaats heeft.

Ronde tafel

5^e.

Kosten voor de ombouw van bestaande motoren

Kosten voor de binnenvaartbranche dienen vermeden te worden.

Ik zal hier later in mijn voordracht nog op ingaan.

Ronde tafel

6^e.

Noodzaak van een specifieke scheepvaartbrandstof

Dit wordt vanuit het oogpunt van kwaliteit sterk betwijfeld.

In feite zou de kwaliteit van *EN590 diesel de norm* moeten zijn omdat in deze norm de diverse kwaliteitsaspecten goed zijn geregeld en *vastgelegd!*



Ronde tafel

7^e.

Acceptatie van zwavelarme brandstoffen door bestaande en nieuwe motoren.

Zoals reeds gesteld, moeten diverse normen worden vastgesteld.

Uit het SPB/SGS-onderzoek blijkt in ieder geval dat EN590 een betere smerende werking heeft dan onze huidige scheepsbrandstof. Dit is belangrijke informatie.



Ronde tafel

8^e.

Acceptatie van zwavelarme brandstoffen door bestaande en nieuwe olieverwarmingen aan boord

Dit thema heeft in ons gezamenlijk overleg en oriëntaties, tot nu toe, geen bijzondere rol gespeeld. Naast de vraag over de relevantie hiervan in relatie tot het doel van het thema, vragen wij ons af waarom schonere brandstof met een hogere energetische waarde überhaupt een probleem voor olieverwarming zou kunnen zijn.

Ronde tafel

9^e.

Uitgebrachte Studies en onderzoeksrapporten

Er heeft reeds een presentatie van SGS (SPB) plaats gevonden.

Voorts vinden diverse onderzoeken plaats, tevens zullen er nog een aantal onderzoeken worden uitgevoerd.

Ronde tafel

10^e.

Noodzakelijk verder onderzoek

Er is verder onderzoek gewenst. Het Nederlandse T.N.O. en het Duitse Verkeerministerie zijn nog met verschillende onderzoeken bezig, echter op dit moment is hiervan de uitslag nog niet bekend.

.



Ronde tafel

11^e.

Roadmap (11a)

De Rijn- & Binnenvaart is de schoonste en milieuvriendelijkste transportmodaliteit en zal, indien wij net zoals het wegvervoer schonere brandstof krijgen, de schoonste blijven.



Ronde tafel

Roadmap (11b)

- 1. *Regelgevers:* CCR, nationale- & internationale en Europese politici moeten zorg dragen voor aanpassing van de regelgeving.**
- 2. *Motorenfabrikanten:* dienen schriftelijke documentatie te verstrekken voor welk type motoren er in schonere brandstof evt. additieven dienen te worden toegevoegd, of dat er een andere type smeerolie dient te worden gebruikt.**
- 3. *Olieproducenten:* moeten voorbereidingen treffen die het mogelijk maken, dat in geheel Europa voor de binnenvaart in één keer op alle plaatsen de schonere brandstof beschikbaar is. Deze overgang dient de richtlijnen en het tijdsfad van de beleidsmakers van de regelgeving te volgen .**

Ronde tafel

Roadmap (11c)

1. CCR, alsmede de nationale, internationale en Europese Politici
2. Motorenfabrikanten
3. Oliemaatschappijen



Ronde tafel

Roadmap (11d)

Wij als branche gaan er dan ook van uit dat schonere brandstof voor de Rijn- & Binnenvaart, door komende regelgeving, niet in prijs zal worden verhoogd!

Immers dit zou het omgekeerde effect hebben,.... en.... het vervoer in Europa naar een minder schone modaliteit verleggen en dat is niet het doel waar maatschappelijk naar wordt gestreefd.

ebu

