



PERSBERICHT

CCR baant de weg voor gebruik van LNG in de binnenvaart – Veiligheid staat voorop

Straatsburg, 23 mei 2011 *De Rijn- en Europese binnenvaart staat wellicht voor een historisch keerpunt: de toelating van vloeibaar aardgas (LNG) als brandstof voor verbrandingsmotoren van binnenvaartschepen. Er staan dit jaar vier binnenschepen op stapel waar LNG als brandstof voor voorzien is. De CCR heeft meteen de procedures voor de besluitvorming op gang gebracht. Op grond van haar bevoegdheden moet de CCR een besluit nemen om LNG, gezien de bijzondere risico's, als brandstof voor de Rijnvaart toe te laten. Het is de bedoeling dat de CCR al in de zomer van dit jaar hiervoor een aanbeveling doet. De CCR is vol vertrouwen dat zij samen met het binnenvaartbedrijfsleven, de scheepsbouwindustrie en de classificatiebureaus tot een besluit komt dat de ontwikkeling van de binnenvaart bevordert, zonder de veiligheid en goede verkeersafwikkeling in het geding te brengen.*

Na het wegvervoer en de zeevaart doet LNG nu ook zijn intrede in de binnenvaart. De internationale workshop van de CCR "Hoe moeten CO₂-emissies worden gemeten en hoe kan men de emissies reduceren?" op 12 april 2011 heeft duidelijk laten zien, waar de voordelen van het gebruik van LNG liggen:

- tot 25 % vermindering van de CO₂-emissie in vergelijking met gasolie,
- mogelijkheid biogas bij te mengen en daardoor broeikasgasemissies nog verder terug te dringen,
- duidelijk geringere uitstoot van schadelijke stoffen,
- geschikt als brandstof voor "groene" logistieke ketens.

Het gebruik van LNG als brandstof kan daarom ook een bijdrage leveren aan het bereiken van belangrijke, hogere doelen van het verkeer- en milieubeleid, zoals een verdere verbetering van de luchtkwaliteit, de beperking van de uitstoot van broeikasgassen en een toename van het gebruik van inheemse biobrandstoffen.

Tijdens de workshop van de CCR is echter ook duidelijk geworden, dat men nog andere, belangrijke uitdagingen in de greep moet krijgen, voordat LNG in de binnenvaart als "normale" brandstof kan worden beschouwd. Afgezien van belastingverlichtingen en de vaststelling van kwaliteitsnormen voor LNG, moet daarbij vooral worden gedacht aan de beschikbaarheid en opslag van LNG aan land en aan boord, alsook het waarborgen van de veiligheid van schepen die op LNG varen en van de binnenvaart in het algemeen. Bovendien is het gebruik van LNG alleen dan bevorderlijk voor het klimaat en het milieu, als LNG in de motor volledig verbrand wordt. Het uitdampen van LNG, het zogenaamde Boil-off-Effect, en ook het vrijkomen van methaan (onverbrand methaan in de uitlaatgassen) moeten vermeden worden. De invoering van LNG is daarom verre van eenvoudig en kan als één van de belangrijkste keerpunten in de binnenvaart van de afgelopen jaren worden beschouwd.

Met de toelating van LNG heeft de CCR een dubbel oogmerk, namelijk de bevordering van de economische ontwikkeling van de binnenvaart aan de ene kant, en het waarborgen van de veiligheid en een goede verkeersafwikkeling aan de andere kant, beide belangrijke doelstellingen van de CCR. De uitgebreide ervaring op het vlak van technische voorschriften voor binnenvaartschepen, maar ook de allesomvattende benadering van de binnenvaart die haar eigen is, komen de CCR daarbij ten goede.

Als men bedenkt dat de voorschriften voor de Rijn, en ook de Europese voorschriften voor binnenvaartschepen, omwille van de veiligheid alleen brandstoffen met een vlammpunt van meer dan 55°C, dus gasolie of diesel, voor de motoren aan boord toestaan, dan wordt duidelijk dat de toelating van LNG als brandstof slechts één aspect van het verhaal is. Kwesties zoals de bunkering, de emissies als gevolg van de opslag aan boord en van de motoren, komen hier net zozeer bij om de hoek kijken als het gebruik van sluizen of ligplaatsen door schepen die LNG als brandstof benutten. De CCR beschikt over procedures die het mogelijk maken de nodige beslissingen snel, maar tevens goed gefundeerd te nemen – zonder de invoering van LNG te vertragen, of daarbij fouten te maken.

De bevoegde organen van de CCR en haar delegaties pakken het thema en de diverse uitdagingen met de nodige daadkracht op. In eerste instantie gaat het erom in het kader van het Reglement Onderzoek Schepen op de Rijn (ROSR) het gebruik van LNG als brandstof bij wijze van uitzondering toe te staan. Half februari heeft de Nederlandse delegatie bij de CCR voor drie schepen een ontwerpaanbeveling overeenkomstig artikel 2.19 ROSR ter goedkeuring voorgelegd. Om LNG te kunnen gebruiken, moeten verschillende bepalingen van het ROSR buiten werking worden gesteld. Tegelijkertijd moeten er aanvullende vereisten worden gesteld, om de risico's te beheersen die met het gebruik van gasvormige brandstof voor de veiligheid, het milieu en het klimaat gepaard gaan. Begin maart heeft de Nederlandse delegatie bovendien overeenkomstig artikel 2.19 van Bijlage II van Richtlijn 2006/87/EG¹ een ontwerpaanbeveling overgelegd, aangezien het desbetreffende schip niet zoals de andere een Rijnattest, maar een communautair attest zou moeten krijgen.

Al half maart 2011 heeft de werkgroep Reglement van Onderzoek, het hiervoor bevoegde orgaan van de CCR, de ontwerpaanbevelingen besproken. De scheepseigenaren en ook vertegenwoordigers van de scheepswerven waren voor het overleg uitgenodigd, waarbij de delegaties in het bijzonder ook over de vakkennis van classificatiebureaus konden beschikken. De deskundigen van de delegaties hebben de ingediende, omvangrijke documentatie, die uit de aard der zaak zeer technisch en zeer gedetailleerd is, besproken. De Nederlandse delegatie heeft de deskundigen concrete voorstellen ter verbetering en aanvulling van de ontwerpaanbevelingen gedaan. De opleiding en instructie van de bemanning acht men bijzonder belangrijk, zodat het personeel aan boord in staat is ook in buitengewone situaties veilig met LNG om te gaan. De delegaties hadden daarna tot half april de tijd schriftelijk aanvullende vragen en opmerkingen in te dienen. De Nederlandse delegatie is in de gelegenheid gesteld, de ontwerp teksten voor eind mei in overleg met de scheepseigenaren en externe deskundigen te herzien en vervolledigen. De werkgroep zal in juni 2011 de herziene en vervolledigde ontwerp teksten bespreken. Daarna zullen de deskundigen van deze werkgroep beslissen, of alle aspecten voldoende behandeld zijn en alle vragen van de delegaties naar tevredenheid beantwoord zijn. Als het op dat moment nog niet mogelijk is de aanbevelingen goed te keuren, zal de werkgroep op de reeds voor september geplande vergadering de vereiste beslissingen kunnen nemen. Over één ding zijn alle betrokkenen - delegaties, scheepseigenaren, scheepswerven en classificatiebureaus - het eens : de veiligheid staat voorop! Niemand is ermee gediend, een aanbeveling goed te keuren die gebreken vertoont waardoor LNG en de binnenvaart in miskrediet zou kunnen geraken.

Ook in de desbetreffende comités van de CCR, en op de eerste plaats het Comité Reglement van Onderzoek, is de invoering van LNG aan bod gekomen. De delegaties waren het verregaand met elkaar eens dat vanwege de omvangrijke consequenties hiervan, een uitgebreide impactanalyse (impact assessment) vereist is. Daarbij moet op de eerste plaats worden gedacht aan een analyse van de mogelijke gevolgen van het gebruik van LNG en een overzicht van de maatregelen die nodig zijn om de veiligheid en een goede verkeerstechnische afwikkeling van de binnenvaart niet in gevaar te brengen. Alle betrokkenen lijken echter van mening te zijn dat voor een beslissing over de nu voorgestelde aanbevelingen een dergelijke impactanalyse nog niet nodig is. De aanbevelingen moeten het mogelijk maken eerst ervaringen op te doen, zodat de impactanalyse een brede en door de praktijk gestaafde basis krijgt.

¹ Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende de technische voorschriften voor binnenschepen en ter vervanging van richtlijn 82/714/EEG van de Raad

Ook het Comité voor Gevaarlijke Goederen van de CCR heeft het gebruik van LNG als brandstof voor binnenschepen al besproken. Aangezien het bij alle betrokken schepen om tankschepen van het type C overeenkomstig ADN² gaat en deze overeenkomst net als de technische voorschriften vrijwel alleen gasolie of diesel als brandstof toelaat, moeten er naast de aanbevelingen overeenkomstig het ROSR of richtlijn 2006/87/EG ook aanbevelingen op grond van het ADN worden uitgebracht. De delegaties streven ernaar in het kader van de CCR en de ECE/VN³, die bevoegd is voor de verdere ontwikkeling van het ADN, in principe dezelfde standpunten in te nemen, om te vermijden dat voor dezelfde feitelijke situatie, in het kader van de CCR een positieve aanbeveling zou worden uitgesproken, terwijl deze in het kader van de ECE/VN zou worden geweigerd. Bovendien is voorgesteld dat de aanbevelingen op elkaar opbouwen of zelfs naar elkaar verwijzen. Zo kan voorkomen worden dat zowel in het kader van de CCR als in het kader van de ECE/VN een omslachtige toetsing plaatsvindt en omvangrijke documenten worden opgesteld. Het binnenvaartbedrijfsleven fungeert hier als verzoekster en initiatiefneemster voor innovatie en mag niet door onnodige, bureaucratische maatregelen worden getroffen.

De CCR heeft met haar offensieve en pragmatische werkwijze laten zien, dat zij deze belangrijke innovatie daadkrachtig ondersteunt, terwijl zij de veiligheid en goede verkeersafwikkeling in de Rijn- en binnenvaart niet veronachtzaamt. Hoewel het er misschien op lijkt dat de van haar gevraagde beslissing gelijk staat aan een onmogelijke spagaat, is de CCR ervan overtuigd dat zij net als in het verleden bij innovaties die een paradigmaverschuiving in de Europese binnenvaart met zich meebrachten, in staat is de vereiste rentabiliteit enerzijds met de vereiste veiligheid anderzijds te verzoenen.

² Europese Overeenkomst over het Internationale Vervoer van Gevaarlijke Goederen over Water (ADN)

³ Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (ECE/VN)