



Presentatie NRMM

Welkom allemaal. We hopen dat u een stuk wijzer weggaat als we straks klaar zijn. Mijn naam is Jan Vogelaar en werk bij het CBRB. Ik ben ook de milieucoördinator van de EBU en sinds enige tijd houd ik me bezig met emissies. Op het scherm ziet u de verordening waar het vandaag over gaat in werkelijkheid aan u voorbijtrekken!

Deze bijeenkomst is om u te informeren en om te bezien wat er in de toekomst gedaan kan worden om de binnenvaart in een zo hoog mogelijk tempo milieuvriendelijker te maken. Die toekomst is trouwens tamelijk dichtbij. Dichterbij dan u denkt.

Na mij komt de heer Khalid Tachi die ons in zal wijden in de technische en innovatieve mogelijkheden.

Daarna zal de heer Michel Voorwinde u vertellen over hoe de motorenfabrikanten er tegenaan kijken, welke mogelijkheden er zijn en wat zij van plan zijn.

Last but not least zal Theresia Hacksteiner alles een beetje samenvatten en u vertellen hoe wij verder omgaan met deze verordening en de consequenties daarvan.

Ik heb altijd gedacht dat juristen zaken vaak complexer maakten dan nodig en niet altijd even praktisch waren. Inmiddels heb ik door dit dossier begrepen dat juristen heldere, eenvoudige simpele mensen zijn die qua complexiteit in het niet vallen bij technici. Nog complexer dan techneuten zijn beleidsambtenaren. Hierbij gaan Europese ambtenaren trots aan de leiding.

Het is erg jammer en eigenlijk heel teleurstellend, dat zowel de Nederlandse overheid als de Europese Commissie hier niet aanwezig zijn.

De Nederlandse overheid omdat er momenteel te weinig mensen zijn die van deze materie op de hoogte zijn en de Commissie omdat na een eerdere toezegging is besloten dat men toch liever niet komt.

Stand van zaken:

Het gaat vandaag over de Europese verordening die van kracht is voor niet voor de weg bestemde motoren, dat zijn dus ook scheepsmotoren. De zogenoemde 'Non Road Mobile Machinery' (NRMM) verordening.

Behalve deze verordening komt er ook een nieuwe technische richtlijn die beoogt een en ander met de NRMM verordening in overeenstemming te brengen. Daarnaast wordt er momenteel gepraat over zaken zoals de overgangsbepalingen uit de NRMM verordening; de inbouwkeuring; de tussentijdse keuring en de bijzondere keuring. Ook de regelingen voor de uitvoering van de Verordening (de zogenaamde 'delegated acts' worden op dit moment gemaakt. Uiteraard moet alles gecontroleerd worden! Ook of de motor steeds aan alle eisen blijft voldoen! Het is een complex stuk regelgeving. De Nederlandse overheid gaat een jurist opdracht geven vast te stellen wat het nu eigenlijk betekent. Wat er staat is wel duidelijk maar wat het betekent of in detail zou kunnen betekenen nog niet!

De inhoud:

Vanaf 1 januari 2019 moeten nieuwe scheepsmotoren met een vermogen van minder dan 300 kW aan de NRMM verordening voldoen. Over deze motoren wil ik het vandaag eigenlijk niet hebben. Als we op de motorenfabrikanten afgaan dan kunnen zij bij motoren beneden de 300 kW zonder grote investeringen, voor zowel scheepseigenaren als motorenleveranciers, de nieuwe norm halen. Er moet wel wat gebeuren maar technisch zijn er geen grote problemen.

De roet-emissies (PM) mogen met kleinere (dan 300kW) motoren een factor 7 hoger uitkomen dan voor motoren met meer vermogen. Voor deze motoren is er geen 'Particulate Numbers' (dat zijn het aantal roetdeeltjes) norm.

Voor scheepsmotoren met een vermogen groter dan 300 kW die op 1 januari 2020 aan de verordening moeten voldoen is het anders. Er zijn veel vragen zoals: Is deze norm in redelijkheid haalbaar? Is het theoretisch en technisch wel mogelijk? Kan aan de norm worden voldaan? Klopt het dat de kosten zeer hoog zullen zijn? We zullen het zo horen.

Hoe is dit zo gekomen?

De Europese Commissie heeft vanaf het begin bepaald dat alle modaliteiten onder hetzelfde milieuregime zouden moeten vallen. Motoren moeten allemaal even weinig uitstoten, of dat nu vrachtverkeer over de weg, het spoor of de binnenwateren is. De zogenoemde 'Euro 6' norm moet voor iedereen in gelijke mate toegepast worden. Theoretisch is daar niets tegen in te brengen. Goed plan, gelijk doen. Het wegverkeer voldoet er al aan, Euro 6 motoren zijn daar verplicht en op de markt. Daar zijn weinig problemen. Nou ja, afgezien van een klein probleempje bij VW. Maar dat wordt wel opgelost!

Het spoor voldoet er ook al aan. Op het spoor wordt hoofdzakelijk elektrisch gereden. De vervuiling die ontstaat door de opwekking van elektriciteit wordt niet aan het spoor maar aan de elektriciteitscentrale toegerekend. Ook daar geen enkel probleem. Voor dieselmotoren in treinen, die een met de binnenvaart vergelijkbaar probleem hadden, is een lagere norm vastgesteld.

Voorgesteld alternatief:

We hebben tot vervelens toe gepleit hebben voor de normering van de EPA Tier 4.

Deze wereldwijde norm zou tot 80% minder uitstoot ten opzichte van een CCRII motor hebben kunnen leiden. Deze motoren zijn vanaf 2018 leverbaar. Hiermee had de hele binnenvaart op korte termijn een grote slag op milieugebied kunnen maken.

We hebben ook voorgesteld om deze norm eerder in te voeren en zelfs een plan besproken om bestaande motoren mee te nemen in de vermindering van emissies. Ook besproken is een voorstel om de Euro 6 norm in te voeren zodra deze motoren leverbaar zijn en tot die tijd de EPA Tier4 norm te hanteren. Alles tevergeefs, de Europese Commissie wilde niet.

We denken dan ook dat deze verordening een goede overgang naar milieuvriendelijk vervoer door binnenvaartschepen eerder verhindert dan bevordert. Dat alles gaat zeer waarschijnlijk ook betekenen dat de keuze voor scheepseigenaren sterk wordt verminderd. Niet alle motoren zullen voldoen aan de eisen die de verordening stelt. Het gaat in ieder geval duurder worden, of dat veel duurder is weten we nog niet.

Waar we nu beducht voor zijn is wat zo treffend de 'cubanisering van de binnenvaart' wordt genoemd. Het begrip houdt in dat scheepseigenaren voor 2020 nog snel een CCRII motor zullen laten installeren. Deze motor kan steeds weer gereviseerd worden en dan is het bedrijfseconomisch een goede oplossing. Voor de sector in zijn totaliteit die toch moet concurreren met andere modaliteiten is dat eigenlijk geen optie. We moeten milieuvriendelijker worden.

De mogelijkheden daarvoor zullen door de volgende sprekers worden toegelicht.

Jan Vogelaar,
1 december 2016