



Routekaart van de CCR voor het terugdringen van emissies in de binnenvaart: **de hoofdpunten op een rijtje**



I. Door de ministers verstrekte opdracht en doelstellingen van de routekaart

Overeenkomstig de opdracht in de ministeriële Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018 heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) een routekaart opgesteld die tot doel heeft de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen door de binnenvaart tegen 2050 zo veel mogelijk terug te dringen, hetgeen ook de langetermijnvisie is van de Europese Unie (EU).

Uitgaande van de CCR-studie over de energietransitie naar een emissievrije binnenvaart,¹ moet deze routekaart gezien worden als het voornaamste instrument van de CCR om bij te dragen aan de klimaatverandering door de energietransitie in de binnenvaart te bevorderen en daardoor het Europese binnenvaartbeleid te ondersteunen. Gezien het feit dat deze energietransitie een uitdaging is voor de Rijn- en Europese binnenvaart die van cruciaal belang is, heeft deze routekaart tot doel een bijdrage te leveren aan het terugdringen van de emissies in de Rijn- en Europese binnenvaart door:

- » het uitstippelen van transitietrajecten voor de vloot (nieuwe en bestaande schepen),
- » maatregelen voor te stellen, te plannen en uit te voeren, die – al naar gelang – rechtstreeks door de CCR goedgekeurd zouden kunnen worden,
- » de in de Verklaring van Mannheim vastgelegde tussentijdse en uiteindelijke doelstellingen te monitoren.

De CCR hoopt dat deze routekaart niet alleen zal bijdragen aan de totstandkoming van een gemeenschappelijke visie ten aanzien van de energietransitie en de uitdagingen die daarmee gepaard gaan voor de binnenvaartsector, maar ook om ondersteuning te vinden en een draagvlak te scheppen voor de hiermee samenhangende beleidsmaatregelen.

¹ <https://www.ccr-zkr.org/12080000-nl.html>

II. Afbakening en hypothesen van de routekaart

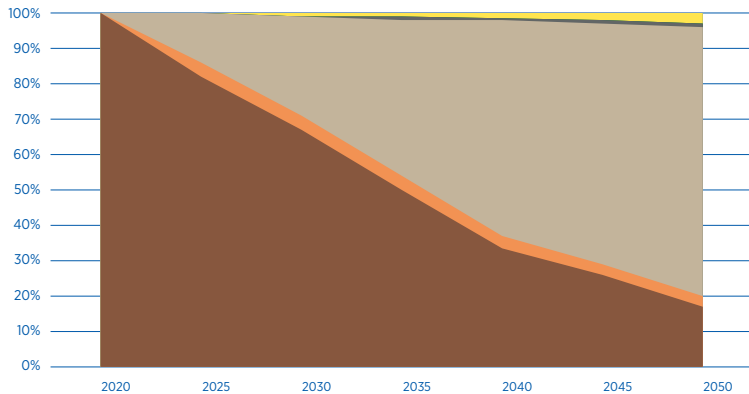
Om ervoor te zorgen dat alle partijen die betrokken zijn bij de energietransitie in de binnenvaart uitgaan van een gemeenschappelijke informatiestand, heeft de CCR besloten:

- » de binnenvaart centraal te stellen en te definiëren als het vervoer van goederen en passagiers door binnenvaartschepen. Pleziervaartuigen, dienstvaartuigen en drijvende werktuigen zijn om te beginnen buiten beschouwing gelaten;
- » de emissies te definiëren als luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen die vrijkomen als gevolg van het gebruik van de voortstuwing en hulpsystemen aan boord van binnenvaartschepen;
- » bij wijze van tussenoplossing een “tank-to-wake”-benadering te volgen (TTW, van brandstoftank tot brandstofverbruik), totdat er een “well-to-wake”-benadering (WTW, van bron tot verbruik) beschikbaar is voor de desbetreffende energiedragers. Het volgen van deze benadering impliceert echter dat er ramingen gemaakt moeten worden voor de upstream-ketens (emissies die eerder ontstaan en de beschikbaarheid van de brandstof) en dat deze ramingen te optimistisch uit kunnen vallen.

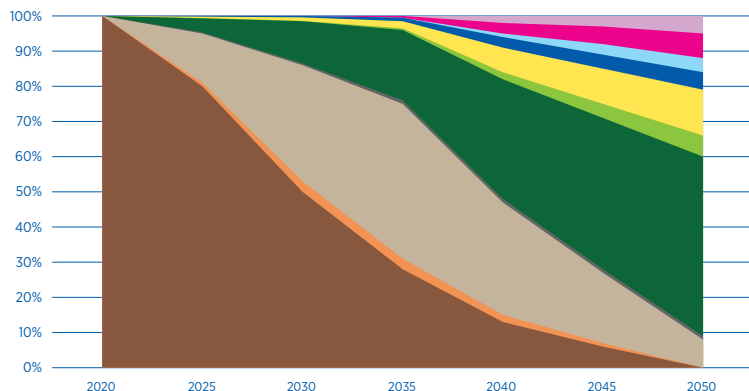
III. Twee transitietrajecten voor de binnenvaart tot 2050

De routekaart heeft tot doel om voor de vloot (nieuwe en bestaande schepen) twee transitietrajecten te schetsen. Een meer conservatief traject, dat gebaseerd is op al uitgerijpte technologieën die op korte termijn kostenefficiënt zijn, maar die onzekerheden inhouden met betrekking tot de beschikbaarheid van bepaalde brandstoffen, en een meer innovatief traject, dat gebaseerd is op technologieën die nog in de kinderschoenen staan, maar op langere termijn veelbelovend zijn als het gaat om het terugdringen van de emissies. De twee transitietrajecten zijn beide ambitieus genoeg om de doelstellingen van de Verklaring van Mannheim te bereiken. Een belangrijke conclusie is dat er geen technologische oplossing is die als “one size fits all”, dus als algemene oplossing geschikt zou zijn voor alle typen schepen en vaarprofielen. Om de energietransitie te bewerkstelligen zou daarom gezocht moeten worden naar een technologie-neutrale benadering.

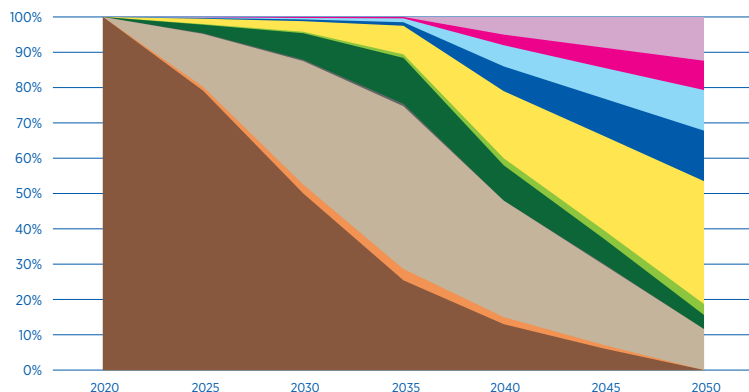
BUSINESS-AS-USUAL-SCENARIO - ONTWIKKELING VAN DE TECHNOLOGIEËN TUSSEN NU EN 2050



CONSERVATIEF TRANSITIETRAJECT: ONTWIKKELING VAN DE TECHNOLOGIEËN TUSSEN NU EN 2050



INNOVATIEF TRANSITIETRAJECT: ONTWIKKELING VAN DE TECHNOLOGIEËN TUSSEN NU EN 2050



IN DE TRAJECTEN IN AANMERKING GENOMEN TECHNOLOGIEËN

CCR 2 of lager, diesel	Fossiele diesel in een interne verbrandingsmotor die voldoet aan de emissiegrenswaarden van CCR 2 of oudere motor.
CCR 2 + SCR, diesel	Fossiele diesel in een interne verbrandingsmotor die voldoet aan de emissiegrenswaarden van CCR 2 en aangevuld met een nabehandelingsysteem.
Stage V, diesel	Fossiele diesel in een interne verbrandingsmotor die voldoet aan de emissiegrenswaarden van de EU, stage V.
LNG	Vloeibaar gemaakt aardgas in een interne verbrandingsmotor die voldoet aan de emissie-grenswaarden van de EU, stage V.
Stage V, HVO	HVO in een interne verbrandingsmotor die voldoet aan de emissiegrenswaarden van de EU, stage V. HVO is zuiver "hydrotreated vegetable oil" (dus zonder bijmenging van fossiele brandstoffen) en alle vergelijkbare drop-in-bio-brandstoffen (met inbegrip van e-brandstoffen), alsook synthetische diesel die gemaakt wordt met ingevangen CO ₂ en duurzame elektrische stroom.
LBM	Vloeibaar gemaakt bio-methaan (of bio-LNG) in een interne verbrandingsmotor die voldoet aan de emissiegrenswaarden van de EU, stage V.
Batterij	Elektrisch voortstuwingssysteem met ingebouwde batterijen of uitwisselbare batterijsystemen.
H₂, FC	Vloeibaar of gasvormig waterstof dat gebruikt wordt in brandstofcellen.
H₂, ICE	Vloeibaar of gasvormig waterstof dat gebruikt wordt in interne verbrandingsmotoren.
MeOH, FC	Methanol dat gebruikt wordt in brandstofcellen.
MeOH, ICE	Methanol dat gebruikt wordt in interne verbrandingsmotoren.

IV. De financiële uitdaging van de energietransitie

Eerste schattingen wijzen erop dat de verwezenlijking van het doel van een nul-emissie tegen 2050 een zeer grote financiële uitdaging vormt. Afhankelijk van het gekozen transitietraject variëren de financiële tekorten om de emissiedoelstellingen van de Verklaring van Mannheim te behalen flink, maar ze lopen in elk scenario in de miljarden. De kosten van de energietransitie zullen de financiële draagkracht van het bedrijfsleven overschrijden, dat slechts een deel van de voor deze transitie noodzakelijke financiering op zich zal kunnen nemen. Er zijn dus flinke subsidies nodig om deze tekorten op te vangen en de transitietrajecten economisch haalbaar te maken voor de binnenvaart, de energieleveranciers en de infrastructuurexploitanten aan wal. Daarvoor zijn sterke steunregelingen nodig. Om de energietransitie in de binnenvaart te ondersteunen, pleit de CCR ervoor het idee van een Europees financieel instrument voor de energietransitie in de binnenvaart na te streven, op basis van gemengde bronnen (openbaar en particulier), met inbegrip van een sectorbijdrage. Om een gelijk speelveld te garanderen dient een dergelijk Europees subsidie- en financieringsinstrument open te staan voor EU-lidstaten en Rijn- en Donaustaten die geen EU-lidstaten zijn (in het bijzonder Zwitserland, Servië, Moldavië en Oekraïne). Eenvoudige toegang en administratieve eenvoud zijn van het hoogste belang.

V. Tenuitvoerleggingsplan en volgende stappen

De CCR heeft een tenuitvoerleggingsplan opgesteld waarin rekening wordt gehouden met de economische, technische, infrastructurele, sociale en reglementaire aspecten. Dit tenuitvoerleggingsplan heeft tot doel maatregelen voor te stellen, met inbegrip van de planning en implementatie, los van het feit of zij al dan niet rechtstreeks door de CCR kunnen worden getroffen, waarbij tevens een monitoring voorzien is van de tussentijdse en einddoelstellingen die in de Verklaring van Mannheim zijn vastgelegd.

Reglementaire maatregelen

Passend regelgevend kader voor het gebruik van alternatieve brandstoffen en batterijen (bouw van het schip, bemanning, scheepsbedrijfsvoering, vervoer van gevaarlijke goederen, definitie, kenmerken, bijmenging en voorziening van brandstof)

Onderzoeken en zo nodig aanpassen van veiligheids- en statutaire voorschriften voor het bunkeren van alternatieve brandstoffen in de binnenvaart

Mogelijke geleidelijke afschaffing van de meest schadelijke technologieën die niet in lijn lijken te zijn met de emissiedoelstellingen voor de lange termijn van de CCR en EU

Infrastructuurvereisten voor alternatieve brandstoffen en elektriciteit voor voortstuwing

Toetsing van de mogelijkheid van een sectorbijdrage in het kader van een Europees subsidie- en financieringsinstrument

Vrijwillige maatregelen

Label ter bescherming van het milieu en het klimaat

Carbon-offsetmaatregelen (CO₂-compensatie)

Proeven met schepen (alle scheepstypen)

Innovatieve schepen (Database)

Innovatieprijs

Situatie in kaart brengen: status van emissiereductie en effect van maatregelen

Financiële maatregelen

Onderzoeken van een Europese financierings- en steunregeling om de energietransitie van de binnenvaart te steunen

EU-taxonomie – instelling van een EU-classificatiesysteem voor duurzame activiteiten

Onderzoeks- en innovatieprojecten stimuleren

De CCR zal tegen 2025 verslag uitbrengen over de geboekte vooruitgang bij de tenuitvoerlegging en over de noodzaak om de routekaart te actualiseren, en zal tegen 2030, indien nodig, de routekaart en het desbetreffende actieplan herzien.

Het is wenselijk de samenwerking met de andere partijen die een rol spelen bij de energietransitie, op de eerste plaats de EU, te versterken, om op deze wijze het voorgestelde tenuitvoerleggingsplan gezamenlijk uit te voeren en te waarborgen dat er maatregelen getroffen worden die specifiek op de binnenvaartsector zijn toegesneden.

