

**Strategie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart voor het
verminderen van het brandstofverbruik en van de uitstoot van
broeikasgassen van de Rijnvaart**

*(Bijlage 1 bij protocol 2012-II-4
van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart,
29 november 2012)*

Strategie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart voor het verminderen van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen van de Rijnvaart

A. Premissen

Buiten het bijzonder grote belang van de Rijn als verkeersweg, is de scheepvaart op de Rijn in vergelijking met ander waterwegen ook qua milieuaspecten attractief, en biedt reeds via modal-shifts een niet gering potentieel aan de vermindering van de door het globale verkeer veroorzaakte milieuvervuiling en uitstoot van broeikasgassen.

Een werkelijk duurzame Rijnvaart en Europese binnenvaart vereist echter grotere inspanningen. De CCR is ervan overtuigd dat er verdere wezenlijke vooruitgang geboekt moet worden, vooral bij de vermindering van de uitstoot van gasen en deeltjes en van het brandstofverbruik van de binnenschepen. Zij is zich bewust van het feit dat de internationale statengemeenschap zich tot doel heeft gesteld maatregelen te treffen ter vermindering en vermindering van de uitstoot van broeikasgassen.

Alhoewel de absolute hoeveelheid broeikasgasemissies van de Rijn- en binnenvaart in vergelijking met die van andere vervoermiddelen gering is, acht de CCR het noodzakelijk deze uitstoot in overeenstemming met de beoogde emissiereductie van haar lidstaten te verminderen.

De CCR stelt hierbij vast dat de reductie van de uitstoot van broeikasgassen uitsluitend door een gecoördineerde aanpak van de staten, de industrie en in het bijzonder van het bedrijfsleven van de binnenvaartsector bereikt kan worden en dat de vereiste maatregelen voor de aanpassing van de waterwegen ten bate van een energiesparende exploitatie van de binnenschepen door de bevoegde overheidsinstanties moeten worden getroffen.

Hiertoe dienen alle mogelijkheden volledig te worden benut, waarbij ook eigen initiatief van de scheepvaart- en havenindustrie, positieve stimulatiesystemen, evenals opleidings- en voorlichtingsmaatregelen in aanmerking genomen moeten worden. De bestaande vloot moet bij deze inspanningen worden betrokken opdat de nagestreefde emissiereducties zo snel mogelijk worden gerealiseerd.

De vermindering van de uitstoot van broeikasgassen van de binnenvaart op grote schaal vereist, naast het erbij betrekken van alle partijen, ook vele maatregelen die niet alleen het schip betreffen. Daarom is de CCR ervan overtuigd dat alle betrokken partijen zich verplicht zouden moeten voelen om in een netwerk samen te werken met hetzelfde doel voor ogen. Iedere betrokken partij zou de bijdrage moeten leveren, die hij beter dan anderen kan leveren of die door anderen niet geleverd wordt. Gezien het grote aantal maatregelen en betrokken partijen lijkt het praktisch onmogelijk dat één instantie alle werkzaamheden plant en coördineert. Veeleer zou iedere betrokken partij bekend moeten maken welke bijdrage zij denkt te kunnen leveren opdat de andere betrokken partijen zich daarop kunnen instellen.

Hindernissen, ten gevolge waarvan de betrokken partijen maatregelen ter vermindering van de uitstoot van broeikasgassen niet treffen, zelfs wanneer deze met kostenbesparingen gepaard gaan, moeten worden opgeheven, opdat de reeds bekende en toekomstige nieuwe maatregelen in de binnenvaart werkelijk toepassing vinden.

De CCR biedt haar lidstaten en de gebruikers van de Rijn als waterweg een adequaat forum om grensoverschrijdend inzichten en ervaringen over de vermindering van uitstoot van broeikasgassen uit te wisselen, gemeenschappelijke strategieën te ontwikkelen, alsmede programma's en maatregelen met grensoverschrijdende consequenties te onderzoeken en aan te nemen.

De CCR is ervan overtuigd dat de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen een aanzienlijke ontlasting van het milieu en een hoger rendement van de resources zal opleveren. Vele maatregelen die tot een vermindering van de uitstoot van de broeikasgassen leiden, sorteren hetzelfde effect op het gebied van de uitstoot van verontreinigende stoffen en deeltjes. Dit geldt in het bijzonder voor de vermindering van het brandstofverbruik en voor het gebruik van alternatieve energiedragers. Ten slotte komen geringe broeikasgasemissies ook met een toenemende behoefte van de afnemers van de binnenvaart overeen en dragen eraan bij dat de politieke ondersteuning van de binnenvaart wordt gegarandeerd.

B. Doelen

De CCR ondersteunt de ambitieuze doelstelling die de Europese Commissie in haar Witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" propageert, dat wil zeggen in de vervoerssector tegen 2050 een vermindering van ten minste 60% van de absolute hoeveelheid van de uitstoot van broeikasgassen bereiken, die ook volgens de CCR voor de binnenvaart haalbaar lijkt. Daarom zal de CCR haar werkzaamheden op deze doelstelling richten.

De CCR stelt alle partijen en met name het scheepvaartbedrijfsleven voor, dezelfde procedure toe te passen om zo een coherente aanpak van allen die door verantwoordelijk handelen aan de bescherming van het klimaat wensen bij te dragen, mogelijk te maken.

In het bijzonder is het mogelijk om door middel van de voorziene werkzaamheden voor het uitbreiden van de gegevensbasis en het aanvullen van leemten op het gebied van kennis, zowel de ontwikkeling van de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart met voldoende nauwkeurigheid te kwantificeren als tussentijdse doelen te stellen. De CCR zal in 2020 onderzoeken of de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen overeenkomt met haar doelstelling. Daarvan uitgaand, zal zij de door haar genomen maatregelen evalueren en indien noodzakelijk haar strategie aanpassen.

C. Grondbeginselen voor de implementatie van de doelen

Bij de implementatie van de bovenstaand beschreven doelen zal de CCR de volgende grondbeginselen in acht nemen:

1. De CCR streeft naar een gecoördineerde aanpak van de staten, de industrie en in het bijzonder van het bedrijfsleven van de binnenvaartsector.
2. Iedere betrokken partij levert de bijdrage die hij beter dan anderen kan leveren of die door anderen niet geleverd wordt.
3. Activiteiten in Europese context zal de CCR met de Europese Commissie afstemmen. Als de Europese Commissie van plan is activiteiten voor haar rekening te nemen, zal de CCR ondersteuning of actieve deelname aanbieden.
4. De CCR kan – vooral gelet op haar beperkte middelen – slechts een aantal van de in haar basisverslag als noodzakelijk geïdentificeerde verdere werkzaamheden uitvoeren of ondersteunen. Zij zal zich daarom concentreren op werkzaamheden
 - voor welke zij over gegevens of kennis beschikt die elders niet in die omvang of kwaliteit beschikbaar zijn, bijvoorbeeld met betrekking tot de regelgevende werkzaamheden of marktobservatie,

- die bijdragen aan de ontwikkeling van strategieën en dus zinvol zijn voor de werkplanning van de CCR op de middellange en lange termijn,
- die nodig zijn voor de voorbereiding van maatregelen door derden, in het bijzonder het scheepvaartbedrijfsleven, of van latere werkzaamheden van de CCR zelf.

De CCR zal haar maatregelen gezamenlijk met de andere partijen uitwerken.

5. De nodige maatregelen voor de aanpassing van de waterwegen ten bate van een energiesparende exploitatie van de binnenschepen is een taak van de bevoegde overheidsinstanties.
6. De volgende maatregelen krijgen prioriteit:
 - kosteneffectieve maatregelen;
 - eigen initiatief en vrijwillige maatregelen;
 - maatregelen met aanzienlijke bijkomende pluspunten, in het bijzonder de vermindering van de uitstoot van schadelijke stoffen en de verhoging van het rendement van de resources.
7. De bestaande vloot moet in aanmerking worden genomen.
8. De te treffen maatregelen mogen niet in strijd zijn met andere doelstellingen betreffende de bescherming tegen emissies en evenmin afbreuk doen aan de veiligheid en de vlotheid van het verkeer.
9. Doeltreffende maatregelen, die reeds zijn uitgewerkt en in enkele landen toegepast, worden in het streven naar een grensoverschrijdende implementatie getoetst en eventueel aangepast.
10. Bestaande leemten op het gebied van kennis moeten worden aangevuld, voor zover zij voor gefundeerde beslissingen van de CCR en andere partijen noodzakelijk zijn.
11. Pilotprojecten (bijv. gebruik van alternatieve energiedragers) moeten in het streven naar een uitgebreide toepassing in de Rijnvaart worden bevorderd.
12. Tussenfasen voor het bereiken van afzonderlijke en van de bovenstaande globale doelen moeten worden bepaald.
13. De CCR zal haar basisverslag over de uitstoot van broeikasgassen regelmatig actualiseren.
14. Een periodieke resultatenbeoordeling van de werkzaamheden is noodzakelijk om te waarborgen dat de gestelde doelen ook bereikt worden.

D. Werkzaamheden die concreet door organen van de CCR kunnen worden uitgevoerd

De eerste belangrijke werkzaamheden ter vermindering van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart, in het bijzonder het desbetreffende basisverslag, zijn reeds door de CCR gestart. Voor het bereiken van haar doelen en rekening houdend met de bovenstaande grondbeginselen is de CCR van plan bovendien de navolgende werkzaamheden uit te voeren.

1. Afstemming met de partijen, in het bijzonder met de internationale beroepsorganisaties van het binnenvaartbedrijfsleven over de uit te voeren werkzaamheden en de te treffen maatregelen

2. Uitbreiding van de gegevensbasis – aanvullen van leemten op het gebied van kennis
 - 2.1 Aanvullend verslag passagiersvaart (inschatting van de uitstoot van broeikasgassen, beschrijving van bijzonderheden in vergelijking met de goederenvaart)
 - 2.2 Ontwikkeling van scenario's en toetsing van kwantitatieve doelstellingen ter vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in de binnenvaart
 - 2.3 Bepaling van de carbon footprint van de binnenvaart aan de hand van de analyse van de CDNI-gegevens
3. Aanpassing van de technische voorschriften voor binnenschepen gelet op de toelating van alternatieve energiedragers
 - 3.1 Aanpassing met betrekking tot de toelating van vloeibaar aardgas (LNG)
 - 3.2 Aanpassing met betrekking tot het gebruik van dieselelektrische aandrijvingen
 - 3.3 Formuleren van aanbevelingen voor verdere alternatieve energiedragers (bijv. brandstofcellen of voor het opwekken van elektriciteit)
 - 3.4 Onderzoek van het algehele verbod op (middel)lange termijn tot het gebruik van voor het klimaat schadelijke stoffen (bijv. verbod van bepaalde brandblusmiddelen, koelmiddelen, enz.)
4. Algemene evaluatie van een (bindende) invoering van indicatoren, zoals
 - 4.1 een Energy Efficiency Design Index (EEDI)
 - 4.2 een bindende standaard voor de Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) of van een andere energieclassificatie voor de binnenvaart
5. Onderzoek van de effectiviteit van maatregelen voor het optimaliseren van het verkeer door systemen aan wal en aan boord (uitbreiding van het AIS-gebruik, sluisenmanagement, boordcomputers, enz.)
6. Ondersteuning van de uitwerking en internationale toepassing van een programma “Slim varen” (Smart Steaming)
7. Terbeschikkingstelling van relevante informatie voor de binnenvaartsector
8. Ondersteuning van pilotprojecten voor het gebruik van alternatieve energiedragers
9. Uitwerking en implementatie van verdere maatregelen ter vermindering van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen van binnenschepen, als resultaat van de toetsing en van de geleidelijk af te ronden werkzaamheden
10. Ontwikkeling van een monitoring van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen van de Rijnvaart en Europese binnenvaart in het kader van het observatorium van de CCR
11. Onderzoek naar het integreren van de binnenvaart in de systemen voor het berekenen van emissies en eventueel indienen van voorstellen voor verbeteringen.

Bijlage 2