

# BINNENVAART

## EBU: gefaseerde overgang naar dubb elwandige schepen

### Nog discussie over termijnen en uitzonderingen

**Wat hangt de binnenvaart nu werkelijk boven het hoofd bij de overgang naar dubbelwandige schepen? De werkgroep gevaarlijke stoffen van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) besloot in juni 2005 dat het ADN(R) van 2009 criteria voor watergevaarlijke stoffen moet bevatten. De Europese Barge Union (EBU) heeft vervolgens in opdracht van de CCR in Straatsburg een voorstel gemaakt met gefaseerde overgangsmaatregelen voor het verplicht vervoeren van deze watergevaarlijke producten in dubbelwandige schepen.**

In internationaal verband wordt er al geruime tijd gesproken over de noodzaak om als binnentankvaart meer vloeibare producten in bulk met dubbelwandige schepen te vervoeren. Met de alsmaar toenemende vraag van de samenleving naar nog hogere externe veiligheid met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen, lijkt de binnenvaart in de toekomst nog meer een geschikte modaliteit om dit soort transporten te bewerkstelligen. In Nederland werd in 2005 67,6 miljoen ton/km gevaarlijke stoffen per binnenvaarschip vervoerd. Het weg- en spoorvervoer volgde met respectievelijk 9,5 en 3,3 miljoen ton/kilometer.

**Watergevaarlijke stoffen**  
In 2009 kent tabel C van het ADN(R) criteria waardoor stoffen die voorheen ongevaarlijk waren, vanaf dan worden aangemerkt als watergevaarlijke stoffen. Deze nieuw geclassificeerde stoffen krijgen het nieuwe UN nummer 9006 toegevoegd. Het merendeel van deze stoffen zullen in de toekomst in dubbelwandige schepen vervoerd moeten worden. Ondanks het feit dat de laatste hand nog aan de definitieve indelingscriteria moet worden gelegd, is het aannemelijk dat een slot als watergevaarlijk wordt geclassificeerd afhankelijk van de bekende CRM-eigenschappen (C – Carcinogeen, R – Reactief/toxisch en M – Mutageen) en of de stof als zogeheten 'floater' of 'sinker' wordt beïeld. Een slot wordt als floater aangemerkt als de dampdruk groter is dan 0,3 kPa bij een temperatuur van 20 graden Celsius. De stof wordt aangemerkt als een Sinker indien de

zetal heeft in de gevaarlijke stoffen commissie van de EBU en namens de EBU in de MDI/g is vertegenwoordigd, is betrokken geweest bij het tot stand komen van dit voorstel. Het EBU-voorstel komt in grote lijnen overeen met het interne CBRB-voorstel, waarin ook de diverse ledengroepen inspraak hebben gehad. Doel van dit voorstel is het realiseren van een stabiele overgang waarmee de gehele tankvaart is gebaat. De EBU heeft gebruik gemaakt van alle mogelijke beschikbare gegevens die wijzen op de vervanging van circa 750 enkelwandige tankschepen op de West-Europese binnenvaarten. Op basis van deze gegevens concludeert de EBU dat een overgangstermijn tot eind 2018 economisch haalbaar is. Er is ook gekeken naar de milieuvolgens van de diverse stoffen en de enorme schaalvergroting die de binnenvaart kent. Hieronder het voorstel voor de gefaseerde invoering per stof:

31 december 2018: vanaf deze datum moeten de volgende stoffen volgens het voorstel verplicht in dubbelwandige schepen worden vervoerd: UN 1202 (Diesel), Gasolie of Stookolie, licht), UN 1223 (Kerosine), UN 1300 (Kunstharpen), UN 1863 (Brandstof voor straalvliegtuigen).  
31 december 2015: Vanaf deze datum moeten de volgende stoffen volgens het voorstel verplicht in dubbelwandige schepen worden vervoerd: UN 1203 (Benzine), UN 1268 (Aardolieproducten, n.e.g.), UN 3295 (Koolwaterstoffen, vloeibaar, n.e.g.) evenals alle stoffen die verwarmd getransporteerd moeten worden en op dit moment nog in enkelwandige schepen vervoerd mogen worden.  
31 december 2012: Alle stoffen die geen n.e.g. stoffen zijn, die niet in de bovengenoemde fasen behoren, evenals alle n.e.g. stoffen die na raadpleging van het nieuwe stroomschema in een dubbelwandig scheeps-type vervoerd moeten worden.

**Capaciteit scheepswerven**  
Het voorstel is zo opgebouwd dat een eventuele tijdelijke vertraging in de nieuwbouw-

golf niet direct zal leiden tot een capaciteitsprobleem bij de werven. Het beschreven gemiddelde van 50 dubbelwandige nieuwbouw-tankschepen per jaar is een resultaat van de nieuwbouw die de afgelopen jaren heeft plaatsgevonden.

**Kleine schepen**  
Daarnaast heeft de EBU een aantal uitzonderingen in het voorstel aangegeven. In de nabije toekomst wordt juist de kleinere binnenvaart steeds meer het alternatief voor vrachtwagen over de weg. Gebleken is, uiteraard uitzonderingen daargelaten, dat de huidige stand van de scheepsbouw-techniek het nog niet mogelijk maakt om rendabel kleine dubbelwandige tankschepen te bouwen. Deze schepen bevinden zich voor het merendeel op de kleinere vaarwegen, daar waar aangenomen mag worden dat er beperkte snelheden gelden en het scheepvaartverkeer gering is. Het risico van een aanvaring met milieuvontreiniging is er aanzienlijk kleiner. Het is hierdoor verantwoord dat er langer enkelwandig vervoer van watergevaarlijke stoffen door

kleinere schepen kan plaatsvinden. Uitsvoerig overleg heeft geleerd dat maximaal 1.000 ton de meest acceptabele scheepsgrootte is. Nationale afwijkingen zouden hierop mogelijk kunnen zijn. Het voorstel is om deze bestaande schepen tot de technische levensduur van het schip vrij te stellen van de dubbelwandige eisen.

**Bezwaar**  
De CCR heeft echter informeel al bezwaar gemaakt op specifiek dit onderdeel van het voorstel. Wellicht dat enkelwandige tankschepen toch een specifieke datum krijgen toegevoegd. Vooruitlopend op de vaststelling van criteria voor watergevaarlijke stoffen en het vastleggen van een vereist dubbelwandig schip, hebben duurzame ondernemers in de sector in het verleden al dubbelwandige schepen gebouwd waarvan de wand van de ladingtank niet gelijk is aan de buitenwand. Deze bestaande tankschepen moeten daarom voor de stoffen die volgens het scheepspecificaats met die schepen vervoerd mogen worden, een overgangstermijn krijgen tot aan het einde van de technische levensduur van

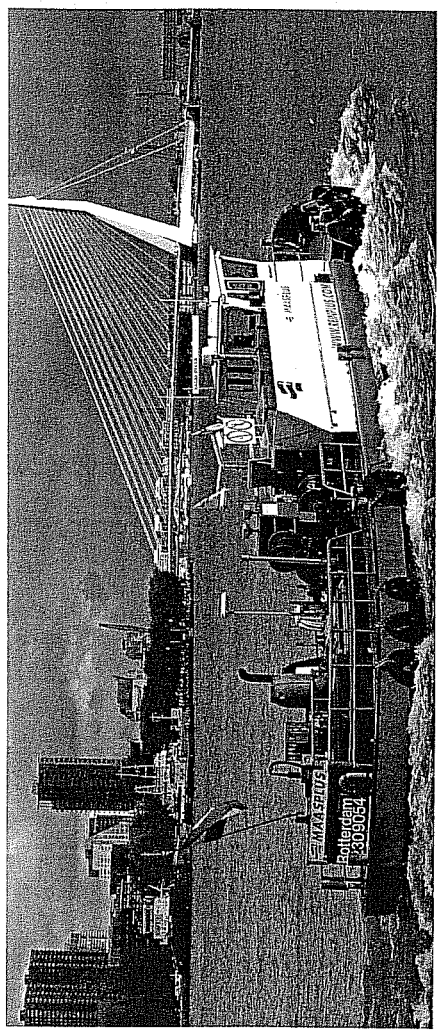
het schip. Dit type schepen heeft een dubbelwandige scheepshuid, maar deze heeft vaak geen ruimte van 60 cm tussen de tank en de scheepshuid. Hier moet een type N schip sinds 1 januari 2007 aan voldoen, of aan een ruimte van 100 cm die een type C schip kent. Wanneer de befaamde Scheelheid wordt gebruikt, die relatief veel energie kan opnemen bij een botsing, mag de ruimte tussen de scheepshuid en de tank worden teruggebracht tot 80 cm. De bestaande schepen die niet aan deze afstanden voldoen zijn echter al een stuk veiliger dan de enkelwandige schepen.

#### Bunkerboten

Een derde uitzondering voor het voorstel melding van maakt betreft bunkerboten. Ook voor dit type schepen geldt dat de huidige scheepsbouwtechniek het nog niet mogelijk maakt om rendabel bunkerboten te bouwen. Het is echter mogelijk dat de CCR deze uitzonderingen niet zal honoreren en dat in 2028 alle bunkerboten dubbelwandig moeten zijn.

Het voorstel van de EBU is inmiddels officieel aan de CCR aangeboden. Indien de CCR ermee akkoord gaat, zal het voorstel in het ADN(R) van 2009 worden opgenomen.

Robert Tieman is secretaris veiligheid en milieu bij het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart.



Bunkerboten ontspringen de dans in het voorstel van de EBU, maar de kans bestaat dat de CCR deze uitzondering niet accepteert en dat in 2028 alle bunkerboten ook dubbelwandig moeten zijn.