

Naar aanleiding van wat ik gelezen heb in het rapport van TNO 2020 R11455 het volgende.

In 2007 is er in opdracht van VROM ook een rapport opgemaakt over hetzelfde onderwerp.

De conclusie toen was dat:

Het zondermeer overnemen van de EN590-Norm door TNO niet werd aangeraden, omdat die toevoegingen van biologische componenten toestaat die in de binnenvaart tot problemen leiden. EN 590 staat bijmenging toe van 5% vettige zure Methylesters toe. Het zogenaamde FAME. Het rapport van TNO 2020 R11455 ( 2 nov. 2020) zegt volgens mij nu het tegenovergestelde en suggereert dat " mogelijk geen" problemen zijn of " makkelijk" kunnen voorkomen.

Nu de toevoegingen nog niet verplicht zijn wordt er al geëxperimenteerd met Fame.

Wat ik als schipper (gebruiker) hoor en na onderzoek gedaan te hebben over de nu te bunkeren gasolie en GTL met Fame, de zogenaamde Change TL, dit niet goed is.

Er komen steeds meer berichten naar buiten dat er problemen ontstaan door het Fame toevoegen.

- De uitspraak van leverancierszijde, dat change TL niet voldoet aan de norm EN 590.
- Motoren die stilvallen omdat de filters en leidingen verstopt zitten.
- Injectoren die na 7 a 10 maanden gebruik van CTL vervangen moeten worden (10000,00 tot 12000,00 Euro schade).
- Ook wordt in het rapport gesproken van Good housekeeping! Dus extra zorg en aandacht en geld voor het gebruik van Biodiesel. Hier wordt de verantwoording en extra kosten weer bij de gebruiker neergelegd.
- De bunkerbedrijven die het leveren concluderen ook dat het niet goed is. In de bunkerboten zien ze nu ook vlokvorming en drab ontstaan in deze tijd (najaar en vochtig weer). En willen ze het niet meer leveren.

Ik kan me ook niet aan de indruk onttrekken dat de binnenvaart gebruikt wordt als 5000 stuks verbrandingsovens voor het verstoken van UCO (Used Cooking Oil)

Volgens mij kan de conclusie niet anders zijn dan in 2007 dat het zo niet geschikt is voor de binnenvaart.