

Position paper – Rondetafel Verduurzaming binnenvaart en short sea shipping

De binnenvaart is een groene modaliteit maar kan nog veel groener

De binnenvaart is een milieuvriendelijke modaliteit. Gebruik makend van de van nature aanwezige infrastructuur heeft vervoer over water de minste invloed op de leefomgeving. Daarnaast heeft de binnenvaart een natuurlijke voorsprong op andere vervoersmodaliteiten vanwege haar lagere energieverbruik per tonkilometer. Door de grote volumes die de binnenvaart in een keer mee kan nemen, is het brandstofverbruik per tonkilometer relatief erg laag. Het aandeel van de binnenvaart in de gehele CO₂-uitstoot van de transportsector in Nederland is slechts 5%, terwijl het binnenvaartaandeel in de Nederlandse vervoersprestatie 35% bedraagt. Vervoer per schip stoot zelf 3 tot 6 keer minder CO₂ uit dan vervoer over de weg.

Toch zijn er nog volop kansen om de binnenvaart verder te verduurzamen, niet alleen op het gebied van CO₂, maar ook zeker op het gebied van luchtmissies zoals zwavel (SO₂), stikstof (NO_x) en fijnstof (PM₁₀). Het is cruciaal om deze streefbeelden niet afzonderlijk van elkaar te benaderen. Stappen in vergroening moeten bijdragen aan zowel reductie van NO_x, PM als CO₂.

Het gaat niet vanzelf

De gemiddelde levensduur van een schip en de motor is in de binnenvaart hoger dan die in het wegtransport. Dit heeft een lagere vervangingsnelheid van bedrijfsmiddelen (zoals de motor) tot gevolg. Een langere levensduur van de onderdelen is op zichzelf al duurzaam. Neveneffect daarvan is dat Europese wet- en regelgeving dat zich richt op normen voor nieuwe motoren onvoldoende effect sorteert. Sinds 2007 geldt al de CCR-II norm voor nieuwe motoren. Dat betekent dat motoren die vanaf dan worden ingebouwd minimaal een CCR-II typegoedkeuring moeten hebben. Bij een peiling in 2016 bleek nog maar 20% van de vloot zo'n motor te hebben. De rest (80%) vaart met oudere motoren. Dus in ongeveer 10 jaar tijd heeft 20% van de vloot zijn motor vervangen. Als we dit extrapoleren naar de nieuwe regelgeving die ingaat per 2019 (kleinere vermogens) en 2020 (grotere vermogens) en daarbij meenemen dat de meerkosten van deze nieuwe motoren aanzienlijk zullen zijn (schatting is 100.000 tot 200.000 euro duurder dan een CCR-II motor), dan kunnen we ervan uitgaan dat nog een kleiner percentage een nieuwe motor zal aanschaffen. Dat gaat te langzaam. We willen en kunnen veel sneller vergroenen.

Vergroenen in de binnenvaart is maatwerk. Er zijn verschillende best practices voor verschillende vaarprofielen. Daar waar nabehandelingstechniek het meest van toepassing is op het ene vaarprofiel, is GTL veel meer geschikt voor een ander vaarprofiel. Juist gegeven het belang van maatwerk, is meten aan de pijp cruciaal. Het gaat tenslotte om de daadwerkelijke uitstoot.

De incentives moeten ook hierop gericht zijn. En niet alleen op het voorschrijven van type motoren. Hier zijn twee zaken essentieel. Meten aan de pijp, ofwel het meten van de uitstoot al varend én een "incentive scheme" die daarop geënt is.

Meten is weten

In COBALD (Continue Aan-Boord Analyse en Diagnose) pogen we te komen tot goede meetprotocollen voor het meten van uitstoot in de praktijk om gelijkwaardigheid met de norm die gesteld zijn voor de typegoedkeringen (CCR-II en in de toekomst NRRM). Deze meetprotocollen moeten worden vastgesteld

en geaccepteerd door de overheden. Wij zouden een oproep willen doen aan de overheid dat ze het meten aan de pijp stimuleert en faciliteert. Het is waardevol om te weten waar de binnenvaart op dit moment staat qua uitstoot, maar zeker ook om de effectiviteit van verschillende vergroeningstechnologieën te kunnen beoordelen.

Vergroenen moet meer lonen

Op dit moment is er onvoldoende animo vanuit verladers dat een investering in groen zichzelf terugverdient (uitzonderingen zoals Heineken, Akzo en Tata Steel daargelaten). Dat betekent dat vergroening van de binnenvaart vooralsnog een negatieve business case heeft, omdat de baten aan de maatschappij ten goede komen. Dat betekent ook dat het heel erg lastig is om hiervoor financiering te verkrijgen van de banken. We pleiten voor een goede werking van het Green Award (door een expliciete vraagbehoefte bij verladers), waarbij binnenvaart ondernemers het gevoel hebben dat een investering in vergroening dat wordt aangetoond middels een Green Award loont. Ook zouden zee- en binnenhavens meer korting kunnen verlenen aan schepen met een green award (de meesten zitten rond de 6%, terwijl er ook havens zijn die 30% bieden).

Visie op de lange termijn, maar actie op de kortere termijn

De binnenvaart ambieert om in 2050 volledig emissieloos te zijn. Er zijn verschillende transitiepaden die daar toe leiden (elektrisch, waterstof/elektrisch en biobrandstoffen). Deze transitiepaden moeten goed worden uitgewerkt in het kader van de Green Deal. Maar ook op de kortere termijn is er actie nodig. Om de Maasvlakte II te mogen bouwen heeft het Havenbedrijf Rotterdam afgesproken dat er per 2025 geen schepen meer de haven in mogen als ze niet minimaal een CCR-II motor hebben. Dit terwijl er met verschillende vergroeningstechnologieën veel betere resultaten te behalen zijn. Als we het meten aan de pijp accepteren en hier voldoende funding voor mogelijk is. Als we dit niet mogelijk maken, zal de sector massaal overstappen op CCR-II motoren (dat op zich een verbetering is op het gebied van luchtkwaliteit (NOx en fijnstof), maar niet op het gebied van CO2 en bovendien is het niet de meest effectieve investering). Dit willen we voorkomen. Andere vergroeningstechnieken kunnen veel meer opleveren.

In het regeerakkoord wordt gesteld dat de binnenvaart "een belangrijke bijdrage kan leveren aan het beperken van toenemend goederenvervoer over de weg en het beperken van uitstoot die slecht is voor het klimaat." Dat is absoluut het geval en de wil en mogelijkheden zijn er zeker, maar dat vergt wel de juiste randvoorwaarden. De vergroening van de binnenvaart vergt een korte én lange termijn strategie bevatten, voldoende funding om vergroening mogelijk te maken gegeven de huidige (nog) negatieve business case, faciliteren van meten aan de pijp en stimuleren van de vraag naar groen bij verladers.