

## Diepte-interview Annual Outlook hinterland: BLN

Met : BLN  
Datum : 20/12/2018, 10:00 uur  
Locatie : TNO Den Haag  
Aanwezig : Peter Schaberg (BLN), Linda van Velthuizen (BLN), Eelco den Boer (CE Delft), Paul van de Lande (TNO)

Na de introductie geven TNO en CE een toelichting op de Outlook, de aanpak, eerste resultaten en het doel van de verdiepings-interviews. De belangrijkste uitdagingen ('hete aardappels') worden benoemd en gedeeld:

- De ontwikkeling van de stromen (wegvallen kolen en brandstoffen)
- De verduurzamingsopgave
- De bedrijfseconomische uitdagingen

De binnenvaartsector heeft een aantal zeer specifieke kenmerken, die ervoor zorgen dat het niet zo snel gaat met verduurzaming in vergelijking met bijvoorbeeld het wegvervoer. Het gaat daarbij om de lange levensduur van de schepen, de grote variëteit (uniekheid) van aandrijving en dimensies ("elke machinekamer is anders"), de rol en invloed van de verladers en de arbeidsproductiviteit en samenstelling van de arbeidsmarkt (kleine familiebedrijven). Vooral in de containervaart is de marktordening vrij goed (professionele rederijen), in de vaste bulkmarkt is die veel minder met veel kleine familiebedrijven.

Ten aanzien van de vervoerstromen wordt onderschreven dat de stroom fossiele motorbrandstoffen zal opdrogen, waarbij hooguit een beperkte vervanging door alternatieve vloeibare brandstoffen (biofuels, vloeibare LNG, waterstof) zal optreden. De relatief jonge vloot van dubbelwandige tankschepen zal hierdoor voor een deel overbodig worden. Nu wordt deze vloot veel gebruikt voor handels- en opslagfunctie en wordt daar goed geld mee verdiend dan met transport. Bij wegvallen van de brandstoffen zal deze functie echter ook af kunnen nemen. De gedachte is dat deze categorie schepen andere categorieën schepen niet hoeft te besmetten met prijsdalingen door capaciteitstoename.

De kolenstromen zullen ook voor een belangrijk deel opdrogen, daar deze op de lange termijn alleen nog maar voor de staalproductie zullen worden gebruikt. De schepen (duwbakken en koppelverbanden) kunnen wel ander emploi vinden, te weten in de containervaart. De verwachting is dat dit segment verder zal groeien, ook vanwege de door de overheid nagestreefde modal shift naar binnenvaart en spoor. Op dit punt werd opgemerkt dat groei en krimp is heel lastig op te vangen is in de binnenvaart. In tegenstelling tot het wegvervoer krimpt de vloot niet makkelijk mee vanwege lange levensduur (banken willen liever geen faillissementen). Dit maakt dat een kleine stijging van het capaciteitsaanbod tot redelijk grote prijsdalingen kan leiden.

Voor de fossiele brandstoffen zal elektrische tractie de belangrijkste vervanger zijn op lange termijn, in ieder geval voor containerschepen.

De aandacht voor verduurzaming in de binnenvaart is tot op heden vooral gericht op emissies van NOx en fijnstof. Vanwege de bijzondere kenmerken (zie hierboven) is dit ook nog steeds een lastige opgave. Een upgrade naar Stage V-motoren gaat moeizaam, de scheepseigenaren kijken de kat uit de boom. Het aandeel van CCR2 motoren (relatief schoon in binnenvaarttermen, t.o.v. Euro 6 daarentegen niet) is ook nog laag, retrofit komt zonder financiële tegemoetkoming van de overheid niet tot stand. Doordat nu de aandacht naar CO2 verschuift zien ondernemers nieuwe uitdagingen. Koplopers als Heineken, Bavaria, Nedcargo en BCTN kunnen (met subsidie) nieuwe scheepsconcepten (hybride/elektrisch) ontwikkelen. De grote bulk aan MKB-bedrijven in de sector kan deze investeringen niet doen. Hier is het adagium vooral 'business as usual', met als gevolg dat er van innovatiekracht geen sprake is. Daarbij komt dat de arbeidsproductiviteit in de sector laag is, vanwege de wet- en regelgeving die veel personeel voorschrijft bij middelgrote en grote schepen.

De verwachting is dat de verschoning d.m.v. de invoering van Stage V- motoren en retrofit wel gestaag door zal gaan, waarbij kostenprijken zoals verlaagde havengelden een beperkt effect zullen hebben. Voor grootschalige invoering van sterk CO2-besparende technologieën is meer en anders nodig. Heffingen en beperkingen hebben weliswaar effect, maar de belangrijkste prikken zullen van verladers moeten komen, die op hun beurt door consumenten zullen moeten worden aangespoord om CO2-arm vervoer in te zetten. De sector wacht af en heeft behoefte aan een sturing vanuit de overheid naar welke kant de ontwikkelingen op zullen gaan.

Diversiteit aan energiedragers wordt door BLN gezien als een must om ook divers om te kunnen gaan met verschillende schepen (oud:biobrandstof vs. jong:elektrisch)