

Roadmap Verduurzaming Binnenvaart 2050

BIJLAGE 5 – Samenvattingen interviews

KBN – Peter Schaberg (7-12-2022)

Techniek

- Beschikbare techniek momenteel niet geschikt voor grote implementatie
- Voor korte termijn wordt techniek overschat, voor lange termijn onderschat
- Uitdaging is tussentijdse doel 2030; 2050 moet zeker lukken
- Er is een sterkere curve nodig voor vervanging van motoren/afname van emissie; de strategie bepaalt de steilheid van de lijn/curve.
- Innovatie in binnenvaart gaat te langzaam omdat het een niche markt is en er te weinig aan wordt verdiend. Daarom technieken ontwikkelen die voor meerdere sectoren kunnen worden ingezet → standaardisatie in machinekamers.
- Emissielabel:
 - o niemand weet wat wordt gemeten. Huidig emissielabel is motorlabel; geen scheepslabel
 - o motoremissielabel is belangrijk voor vervoerder. Maar label zou ook belangrijk moeten zijn voor banken, verladers, havens etc.
 - o label moet inzicht bieden in uitstoot in gr/tonkm voor elk schip.
 - o Per schip een paspoort met metingen (label met informatiematrix)
 - o Begin met nieuwbouwschepen; meten op pilotproject op Hollands Diep
- Bijmenging
 - o Bijmenging stapsgewijs verhogen van 7% naar 40-50%
 - o Knelpunten: 1. Schade aan nabehandelingsinstallaties 2. Geen level playing field in Europa

Keten:

- Binnenvaart is niche; incentives ontbreken
- Belangrijke toonaangevende verladers snappen noodzaak voor verduurzaming en willen ervoor betalen. Verladers in laagwaardige bulk niet!
Hoe kun je die verleiden en laten inzien dat er een gezamenlijke maatschappelijke verantwoordelijkheid ligt.
- Verladers hebben zich niet geconformeerd aan doelen 2030-2035
- Voor individueel ondernemer wordt het moeilijker te ontwikkelen/investeren. Coöperaties kunnen perspectief bieden. Coöperaties zijn echter voor flexibiliteit wel afhankelijk van schepen uit spotmarkt

Financiering:

- Investerings worden gedaan door ondernemers met structurele contracten → langdurige investeringen worden daardoor mogelijk
- Financiering/subsidiering van innovaties is noodzakelijk om ontwikkeling te versnellen
- Europese financiering voor onrendabele top is belangrijk

Regelgeving:

- Niets is in wettelijke normen ingekaderd.
Als het belangrijk is dat we in 2050 emissieloos zijn, dan in wet vastleggen.

Roadmap Verduurzaming Binnenvaart 2050

BIJLAGE 5 – Samenvattingen interviews

Peterson – Berend Lensen (9-12-2022)

Techniek:

- Er zijn onvoldoende bunkermogelijkheden voor alternatieve brandstoffen; daar moet focus op komen voor verdere ontwikkeling
- Hybride toepassingen worden dan ook eenvoudiger mogelijk
- Emissielabel:
 - o Label zegt niets; straks heeft elke haven eigen label

Keten:

- Verladere voelen zich niet verplicht om iets te doen aan verduurzaming; geen incentive/prikkel
- Voor imago is schoon transport wel belangrijk, maar niet extra ervoor betalen
- Agrisector en bouwsector heeft momenteel andere uitdaging dan verduurzaming in binnenvaart (stikstofproblematiek)
- Voor verlader (in agri-sector) is verduurzaming niet de focus maar grootste probleem is personeel. Daarom focus op smart-shipping!
- Er zijn veel (kleinere) schepen verkocht aan Oost-Europa waaronder Oekraïne.
- Focus op transportgarantie; daarom aankoop kleine schepen. Niet rendabel maar transportgarantie is belangrijk
- Grote zorg: negatieve modal shift
- Je moet toekomstperspectief voor de schipper/ondernemer bieden
- Mogelijke triggers:
 - o Imago
 - o Label om inzicht te bieden (bewustwording: wat stoot ik uit!)
 - o Aanbod brandstof
 - o Quick wins: HVO; blend gasolie
 - o Financieringsmogelijkheden
 - o Milieud adviseurs (groen mogelijkheden, groene financiering)

Financiering:

- Verplichting tot schone brandstoffen kan; leidt wel tot algemeen hogere prijs. Dus zorgen voor level playing field.

Regelgeving:

Niet aan de orde geweest.

Roadmap Verduurzaming Binnenvaart 2050

BIJLAGE 5 – Samenvattingen interviews

Ministerie I&W – Rens Vermeulen (9-12-2022)

Techniek:

- Uitstelgedrag schippers door onduidelijkheid in techniekontwikkeling.
- Verschillende brandstofvoorzieningen nodig.
- In elk geval elektrificatie van de aandrijflijn.
- Emissielabel:
 - o Bij uitstek geschikt voor normering: klimaatladder en luchtkwaliteitsladder
Wel gedegen impact assessment nodig → vlootsegmenten
 - o Niet wachten tot het label helemaal doorontwikkeld is; dat duurt te lang. Starten en vervolgens door ontwikkelen tot een label met uitstoot per schip per ton/km
 - o Label leidt tot bewustwording; zowel bij vervoerder als consument

Keten:

- Begin bij verlader om gehele keten te vergroenen.
- Verlader niet betalingsbereid; Geen prikkels vanuit overheid.
- Schipper krijgt geen bijval vanuit de rest van de keten.
- Niemand stuurt op uitstoot.
- Onvoldoende focus op behalen ETS-doelen bij bedrijven.

Financiering:

Niet aan de orde geweest.

Regelgeving:

- Emissielabel is van groot belang voor normering.

Roadmap Verduurzaming Binnenvaart 2050

BIJLAGE 5 – Samenvattingen interviews

Amerpoort – Jan en Peter Buijks (13-12-2022)

Techniek:

- Er zijn te weinig technieken om te kunnen testen op dit moment.
- Te weinig investeringscapaciteit (lees te lage vrachtbedragen) om de ontwikkelingen te kunnen betalen.
- Meten aan de pijp is belangrijk voor tussentijdse oplossing; biedt veel inzicht. Geeft ook beeld dat uitstoot wellicht minder ernstig is in deze sector dan voorzien.
Haalt onzekerheid bij ondernemers weg. Er zijn echter geen richtlijnen voor 'meten aan de pijp' waardoor het lastig is hier een eenduidige aanpak aan te koppelen.
- HVO-100 ook goed, laaghangend fruit. Wel Europees aanvliegen.
- Nieuwe bedrijven (bijv. Good fuel) moeten gestimuleerd worden.

Met opmerkingen [SJ(1)]: Nog aankaarten dat hier geen richtlijnen voor zijn en dat dit het juist zo moeilijk maakt?

Keten:

- Uitdaging is om komende tientallen jaren te kunnen blijven voorzien in transportbehoefte. 50-60% van de vloot is ouder dan 1970.
- Er is ook weinig werfcapaciteit in Nederland om de volledige ombouw van schepen te faciliteren; hoe ga je extra scheepsbouwcapaciteit genereren?
- Amerpoort heeft 2 schepen omgebouwd naar Gold-status maar levert in principe geen extra geld op.
- Weinig visie aan verladerskant: vooral op eigen processen gericht maar niet op de keten.
- Geen incentives aan verladerskant omdat aanbod voldoende is.
- Level playing field; verladers in buitenland denken in het geheel niet duurzaam.
- In de markt heerst de beleving van: 'We zien het wel; 2050 zal wel 2070 of 2080 worden...'

Financiering:

- Er zijn achtergestelde leningen vanuit de staat nodig.
- Nu worden leningen gegeven voor 15 jaar terwijl 35 jaar nodig is.
- Herfinanciering kan leiden tot vergroening.
- Banken teveel gericht op risico's, nieuwbouw en financiering van 15 jaar.
Investeren ook in oudere schepen loont; levensduur van een schip is bij goed onderhoud 100 jaar.

Regelgeving:

- Voorkom situatie zoals bij boeren.
- Benadruk milieukosten.
- Leg op dat wanneer je door NL vaart je aan duurzaamheidseisen moet voldoen; voorkom dat andere buitenlandse havens rollen over gaan nemen; dus level playing field.
- Veel tegenstrijdige regelgeving tussen sectoren waardoor tegenstrijdige ontwikkelingen.
Bijvoorbeeld regelgeving mbt: woningbouwopgave, verduurzaming transport, stikstof etc etc

Roadmap Verduurzaming Binnenvaart 2050

BIJLAGE 5 – Samenvattingen interviews

Rabobank – Marieke Kuipers, Wim Tekkelenburg (13-12-2022)

Techniek:

- Binnenvaartondernemer heeft niet duidelijk in welke techniek hij moet investeren; belemmert de ontwikkeling. Teveel mensen in het verleden daardoor neus gestoten.
- Urgentiegevoel ontwikkelen door duidelijkheid te bieden; welke techniek.
- Modulair bouwen; hybride techniek ontwikkelen.
- Uitstelgedrag voorkomen:
 - o eventueel gereviseerde motor goedkeuren.
 - o Zorg voor ontwikkeling ombouwkits bestaande motoren
- Emissielabel:
 - o Moet haalbaar zijn voor schipper; moet nu te vaak meten (al na 10000 uren)
 - o Via meerdere stakeholders introduceren
 - o Toetsen en testen → metingen uitvoeren

Keten:

- Single shipowners beperken investering. Voor multi shipowners is investeren eenvoudiger.
- Voor verladers geldt nog steeds laagste prijs terwijl transport eigenlijk maar minimaal deel is van de totale kostprijs.
- Bij verlader of bevrachter verlopen de gesprekken vaak niet op juiste niveau. Individuele personen in een organisatie worden niet afgerekend op verduurzaming waardoor er niets gebeurt. CEO's vaak wel maar die leggen het niet door in de organisatie.
Je moet daardoor om de reguliere keten heen gaan om de juiste mensen te bereiken.

Financiering:

- Bank levert korting bij groen label; motivatie voor bank: Verduurzaming is 1^e doelstelling
- Scheepvaart is meer cyclisch dan wegtransport; effect Laag en hoog water beïnvloedt sterk de prijzen.
- Afhankelijkheid van grote bundelingen is bepalender dan in wegtransport
- Lening 15 jaar onder invloed van :
 - o Cyclisch aspect
 - o Bij lening >15 jaar wordt de investering groter

Regelgeving:

- Binnenkort moeten grotere partijen gaan rapporteren over uitstoot (rapportageplicht)
- Flankerend beleid: diesel duurder maken waardoor HVO interessanter (akte van Mannheim: toeslag op gasolie naarmate je vervuiler bent).

Roadmap Verduurzaming Binnenvaart 2050

BIJLAGE 5 – Samenvattingen interviews

Rijksrederij – Loek Verheijen (19-12-2022)

Techniek:

- Diverse brandstoffen zijn mogelijk toepasbaar, afhankelijk van toepassing. Elke energiedrager heeft voor- en nadelen. Energiedichtheden en volumes bepalen de mogelijke toepassingen (bunkeromvang en actieradius).
- Partijen kunnen ook nadenken over een andere operationele keuzes waardoor bepaalde nieuwe brandstoffen mogelijk worden.
- Waterstof kent hoog verlies vanaf productie tot voorstuwing (van windmolen tot schroef):
 - o Waterstof: 75% verlies
 - o Batterij: 25% verlies
- Rijksrederij zet in op:
 - o Batterij-elektrisch (energetisch meest logische keuze, echter volume en actieradius beperken de mogelijkheden)
 - o Waterstof
 - o Methanol
- HVO is een mooie transitiebrandstof.
- Ombouwkits voor verbrandingsmotoren zijn belangrijke ontwikkeling. Ombouwen van bestaande motoren is duurzamer dan alles volledig nieuw (circulaire economie).

Keten:

- Integrale ketenbenadering is van belang met een goed betalende eindklant.

Financiering

Niet aan de orde geweest.

Regelgeving:

- Als overheid slim sturen op een beter betalende eindklant; consument positief beïnvloeden door duurzaam minder te belasten.
- Stimuleer als overheid grote partijen die veel invloed hebben op de verduurzaming
- CO2-beprijzing. Hef vanaf de bron: well-to-propellor i.p.v. tank-to-propellor.
- In 1 keer naar emissieloos gaat niet lukken. Kies voor Stappenplan:
 1. Invoeren CO2-beprijzing
 2. Creëer een overgangsfase door gebruik te maken van HVO (na 15 jaar extra toeslagen op transitiebrandstoffen)
 3. Ontwikkel emissieloze energiedragers
 4. Ontwikkel infranetwerk voor emissieloze energiedragers
 5. Inzetten op toename groene energieproductie
 6. Uitbreiden energie netwerk
- Subsidie voor bedrijven die nu al direct naar zero emissie willen.
- Besteed fossiele subsidies (bv Shell) aan verduurzaming.

Roadmap Verduurzaming Binnenvaart 2050

BIJLAGE 5 – Samenvattingen interviews

Koedood Marine – Arie Koedood (21-12-2022)

Techniek:

- Accutechnologie ontwikkelt snel; interessante energiedrager echter korte afstanden
- Groene waterstof heeft grootste potentie echter naar welke industrieën gaat straks de geproduceerde waterstof (maakt binnenvaart daar wel onderdeel van uit)?
- Productie groene methanol is gecompliceerd; je hebt er waterstof voor nodig. De beschikbaarheid van methanol is lastig.
- De levensduur van fuelcells is nog onduidelijk en daardoor onzeker.
- Retrofit is belangrijk, veel duurzamer. Ombouw van verbrandingsmotoren naar emissieloze energiedragers is in dat kader van belang en mogelijk.
- Het vaarprofiel is bepalend voor de keuze van een energiedrager.
- Opslag van waterstof vormt ook een probleem
- Logische stappen naar verduurzaming:
 - o Dieselmotoren stage V (met toepassing HVO)
 - o Fuelcells
 - o Ombouw verbrandingsmotoren naar waterstof (retrofit)
 - o Accupakket
 - o Methanol
- In het kader van circulair bouwen zijn de huidige accu technologieën niet geschikt; er zijn nieuwe technieken op komst.

Keten:

Niet aan de orde geweest.

Financiering:

Niet aan de orde geweest.

Regelgeving:

- Nieuw schip bouwen levert ook hoge emissie; retrofit van bestaande schepen is een duurzame optie. Daar dient wel regelgeving op aangepast te worden vanuit circulair denken.
- Wet- en regelgeving in Nederland heeft een remmende werking op verduurzaming.
 - o Certificeren van een scheepsmotor is moeilijker en omvangrijker dan vrachtwagenmotor (zou eenvoudiger moeten en is ook mogelijk).
 - o Voor de scheepvaart gelden meer en zwaardere eisen dan voor wegtransport.

Roadmap Verduurzaming Binnenvaart 2050

BIJLAGE 5 – Samenvattingen interviews

Evofenedex – Eveline Jonker (12-4-2023)

Techniek:

Niet aan de orde geweest.

Keten:

- Verlader denkt niet specifiek aan inzet binnenvaart maar aan de gehele keteninrichting. Binnenvaart is daarin 1 modaliteit die met name voor grote bulk erg belangrijk is.
- Nodig is een brede benadering, rekening houdend met markt, marktwerking en capaciteit.
- De beschikbaarheid van de binnenvaart blijft zorg (blijvende beschikbaarheid kleine schip, laag water etc.)
- Focus op meer lange termijn relaties tussen verlader en binnenvaartondernemer
- Verlader dient geprikkeld te worden om te investeren in iets waar hij zelf ook de rapportagevoordelen van heeft, bijvoorbeeld CO2 rapportage in het kader van CSRD
- Indien er voordelen voor de verlader kan hij mee gaan investeren in duurzaamheid.
- De concurrentiepositie van de modaliteit binnenvaart moet aantrekkelijk blijven binnen de diverse modaliteiten. Daarom is investeren in verduurzaming noodzakelijk. Strategische visie op de positie van de Binnenvaart is van belang!

Financiering:

- Groepsgewijze (collectieve) CO2-boekhouding en collectieve vervoersprestatie leidt tot incentives om te investeren.

Regelgeving:

- De CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) biedt een belangrijk aanknopingspunt voor versnelling in de verduurzaming.
- Verplichte rapportage carbon footprint (CSRD) echter wel zodanig organiseren dat er in collectief verband kan worden gerapporteerd en geïnvesteerd → Collectief investeren in 1 schip leidt ertoe dat de overige uit het collectief ook positief mogen rapporteren.
→ dit leidt tot andere manier van denken en doen: nieuwe vorm van coöperatief werken en denken!
- Niet te snel willen gaan anders druk je belangrijke scheepscapaciteit uit de markt.
- Met CO2-boekhouding is meer te bereiken dan met Emissielabel. Emissielabel is teveel individueel gericht; dat is kwetsbaar. Het zegt te weinig over de prestaties.
- In het kader van sturen in de keten wordt er (door Evofenedex en KBN) met het ministerie van I&W gesproken over een binnenvaarttafel en een spoorgoederentafel.

Roadmap Verduurzaming Binnenvaart 2050

BIJLAGE 5 – Samenvattingen interviews

ASV – Peter van der Veen, Rachel Koopmans en Falco Schoenmakers (17-4-2023)

Techniek:

- Meten aan de pijp geeft daadwerkelijk inzicht in de uitstoot. De meetsystemen zijn echter duur. Het is aan te bevelen om die systemen uit te breiden en de kosten ervan te verlagen.
- Ook het jaarlijks terugkerende van het meten aan de pijp leidt tot veel extra (onnodige) kosten; dat levert een probleem op voor de sector.
- Nabehandelingssystemen zijn kostbaar; je zou die systemen na hermotorisering moeten kunnen hergebruiken. Vaak zijn die systemen dan nog niet oud en uitstekend in orde.
- Branche willen d.m.v. aanpassingen graag verduurzamen maar het lijkt erop dat het te snel naar nieuwbouw moet evolueren en dat kan de branche niet volgen. Er moet meer aandacht zijn voor de mogelijkheden van de bestaande schepen; meer perspectief.
- Er is ook meer duidelijkheid nodig, of in elk geval inzicht, over de mogelijkheden van verduurzaming (kennis delen, duurzaamheidsadviseur o.i.d.?)

Keten:

- Oudere schepen zijn economischer: minder hoog, minder diepgang waardoor ze op veel meer plaatsen kunnen komen. Door de bouw kunnen ze ook relatief meer lading meenemen dan nieuwbouw.

Financiering:

Niet aan de orde geweest.

Regelgeving:

- De komende jaren lopen overgangstermijnen in de technische voorschriften voor binnenschepen af. Dit betekent voor de bestaande binnenvaartvloot dat aan bepaalde eisen moet worden voldaan; dat levert ontzettend hoge investeringskosten op. Daarbovenop volgen dan nog eisen t.a.v. verduurzaming. Dat is teveel voor de sector. De technische voorschriften voor binnenschepen (in de volksmond bekend als de CCR-eisen) zijn te belastend voor een verduurzamingsslag.
- De huidige onduidelijkheid in regelgeving (CCR, verduurzaming etc.) in relatie tot de waarde van een schip, leidt tot grote onzekerheid in de binnenvaartbranche. Vele ondernemers (dertigers en veertigers) gaan hierdoor afhaken waardoor scheeps capaciteit verloren gaat. Dat is een groot risico voor de transportsector in Nederland.
- Focus meer op circulair, retrofit; oud is niet slecht. Ook nieuwbouw veroorzaakt hoge emissie, met name tijdens de bouw. Bestaande schepen zijn nog erg goed van kwaliteit (vaak beter dan nieuwbouw); een retrofit naar duurzamer gebruik loont.
- Emissielabel is een mogelijkheid om naar verduurzaming te gaan in de vloot maar de ontwikkeling naar een emissielabel moet wel haalbaar zijn. Een verplichting leidt tot te grote investeringen en onzekerheden. Bovendien: waar moet in geïnvesteerd worden?
- Indien het emissielabel ook uitgereikt wordt in geval van revisie van een motor die wordt voorzien van een nabehandelingssysteem en het gebruik van HVO toegankelijk wordt gemaakt. Dat biedt al veel meer mogelijkheden dan wanneer je dient te gaan investeren in een nieuwe stage V motor of voorstuwingssystemen met nieuwe typen energiedragers.

Roadmap Verduurzaming Binnenvaart 2050

BIJLAGE 5 – Samenvattingen interviews

Tot slot:

In een groot deel van de binnenvaartbranche heerst het gevoel dat ze niet meer gewaardeerd worden als onderdeel van het Nederlandse transportsysteem. Dat druist in tegen de kansen die de branche zelf ziet in de sector ten aanzien van logistiek en verduurzaming. Van belang om daar met het elkaar het juiste ges[rek over te voeren.