

Zwijndrecht, 20 juli 2018

BLN-SCHUTTEVAER SCHRIJFT BRIEF AAN MINISTER OM KANSEN EN UITDAGINGEN SECTOR ONDER DE AANDACHT TE BRENGEN

"De gelijkwaardigheid van nieuwe motoren met een type-goedkeuring en van motoren die zijn aangepast, bijvoorbeeld door naschakeltechniek, is essentieel voor de vergroening van de binnenvaart en moet door de overheid erkend worden."

Vorige week sprak Koninklijke BLN-Schuttevaer op 12 juli met Minister van Nieuwenhuizen over de positie van de binnenvaart. In een brief aan de minister hebben we een aantal punten op een rijtje gezet waar voor de binnenvaartsector belangrijke kansen en uitdagingen liggen.

Wat moet er gebeuren?

De door de sector en overheid gewenste vergroening van de binnenvaart zal voor het belangrijkste deel gerealiseerd moeten worden met bestaande vloot en op basis van de bestaande aandrijvingen. Met behulp van een retrofit en van filters zullen de emissies van onder meer NOx en fijnstof moeten worden teruggebracht. Certificering van de aangepaste scheepsaandrijvingen op basis van een E3-meting aan de pijp is daarbij een essentiële voorwaarde. De gelijkwaardigheid van nieuwe motoren met een type-goedkeuring en van motoren die zijn aangepast, moet door de overheid erkent worden. Een geslaagde E3-meting moet leiden tot opname van de emissiecategorie in het certificaat van onderzoek van een binnenvaartschip. BLN-Schuttevaer vindt dat dit nog dit jaar voor Nederland geregeld moet zijn.

Overige kernpunten zijn wat BLN-Schuttevaer betreft een realistische kijk op de CCR-eisen aan kleine schepen, en een studie en visie op meer goederenvervoer geheel of gedeeltelijk over water.

Welke uitdagingen liggen er?

Samen met de regering staat de binnenvaartsector deze regeerperiode voor een aantal uitdagingen. De belangrijkste politieke en maatschappelijke uitdagingen liggen op het terrein van mobiliteit en bereikbaarheid, en op de in Parijs overeengekomen klimaatdoelstellingen. Méér goederenvervoer over water kan, zoals ook in het regeerakkoord is aangegeven, een belangrijke rol spelen om Nederland bereikbaar te houden en de uitstoot van CO2 te verlagen.

- In het kader van de bereikbaarheid hebben we aangegeven dat meer dan 30% van de goederen in Nederland over water gaat en er nog veel meer kan op de bestaande natte infrastructuur.
- Van belang is als eerste het behouden van wat nu over water gaat, met name met kleine schepen. Kleine schepen tot ca. 1500 ton zijn essentieel om vervoer van de weg naar het water te halen of op het water te laten. De positie van kleine schepen is echter geen vanzelfsprekendheid. Investerings in de voorgeschreven CCR-aanpassing trekken een onevenwichtige wissel op de bedrijfsvoering en belemmeren investeringen in milieumaatregelen.
- Slim multimodaal vervoeren (geheel of gedeeltelijk over water) gebeurt steeds meer. Bavaria, Nutricia, Heineken doen dit bijvoorbeeld al. Ook andere grotere ondernemingen en het MKB kunnen nog meer geholpen worden om logistieke ketens multimodaal in te richten. Sector en overheid moeten dat bij verladers nog meer stimuleren. Uitdagingen en kansen liggen er vooral op gebruik van vervoer over water binnen Nederland. (bijvoorbeeld van Venlo naar Drachten). BLN-Schuttevaer vindt dat er een goede studie en visie op goederenvervoer moet komen. We hebben de indruk dat dat op een te laag pitje staat.

Dat toekomstig beleid zouden we graag met overheid, wegtransport en spoor gezamenlijk vormgeven.

- Ondersteun en/of laat andere overheids- of semi- overheidspartijen actief de partijen bij elkaar brengen die vervoer van weg naar water bevorderen. Wij denken in dit verband aan projecten opgezet samen met provincies en in uitvoering bij organisaties als Bureau Maatwerk van Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB) en het Expertise- en Innovatiecentrum Binnenvaart (EICB).
- De overheid moet nadenken over de rol die zij wil en kan spelen. Marktwerving blijft een belangrijk uitgangspunt, maar stimuleren kan tot andere en maatschappelijk wenselijker keuzes leiden.
- Meer vervoer over water helpt bij het realiseren van de Nederlandse klimaatdoelstellingen. Een aantal belangrijke verladers kiezen daarom nu al voor multimodaal vervoer met daarin vervoer per schip en een reductie in de CO2 uitstoot. Daar is nog meer te winnen.
- Bestaande scheepsmotoren gaan lang mee. Het is van belang als we de CO2-reductie willen versnellen om dat voor een belangrijk deel met bestaande schepen en aandrijvingen te doen. Het gebruik van hernieuwbare biobrandstof is voor bestaande motoren een quick win.
- Normering van emissie van NoX en fijnstof voor scheepsmotoren is alleen van toepassing op nieuw in te bouwen motoren. Het terugbrengen van de uitstoot van schadelijke stoffen in de binnenvaart zal dus vooral moeten plaatsvinden met bestaande motoren die voorzien moeten worden van nabehandeling en filters. Het is daarbij essentieel dat deze aandrijvingen van een certificaat worden voorzien waarmee de gelijkwaardigheid met type goedgekeurde motoren wordt verkregen. Een E3 meting aan de pijp moet leiden tot een aantekening in het certificaat van onderzoek. De overheid moet hiervoor, te beginnen voor Nederland, de randvoorwaarden creëren. Met het oog op de door Rotterdam in te stellen milieuzone zou dat nog dit jaar geregeld moeten zijn.
- Verdere reductie van NOx en fijnstof van scheepsmotoren kan ook door het gebruik van alternatieve brandstoffen zoals GTL. Brede beschikbaarheid is dan een voorwaarde.
- BLN-Schuttevaer en Centraal Bureau voor Rijn- en Binnenvaart (CBRB) willen in het kader van het klimaatakkoord voor de binnenvaart de eerste slag maken in de reductie van CO2 door het bijmengen van hernieuwbare biobrandstoffen aan de gasolie. Op weg naar klimaatneutraal in 2050 zou in 2030 circa 40% gereduceerd kunnen worden. Dat is beter voor het klimaat en van groot belang voor onze concurrentiepositie ten opzichte van weg en spoor.

Vizier op de toekomst

De rode lijn in onze boodschap aan de Minister is dat vervoer over water en de binnenvaart een presterende, betrokken, toekomstgerichte sector is. De binnenvaart is in staat om een nog grotere rol te spelen in slim goederenvervoer in Nederland en de andere landen in Europa. Om dat mogelijk te maken zal de minister wel een aantal randvoorwaarden moeten invullen. Na de zomer praten we hier tijdens het werk/vaarbezoek van de minister samen met het CBRB uitgebreid over verder.