

## STANDPUNTNOTITIE

d.d. : 21 november 2017

betreft : Verduurzaming binnenvaart

Orgaan : Vaste Kamercommissie I&W

### EFFICIËNTE, SCHONE EN BETAALBARE DIENSTVERLENING IN DE BINNENVAART

#### *evofenedex, onze leden en binnenvaart*

Nederland is met haar vele kanalen en rivieren een ideaal land voor vervoer over water. Niet verwonderlijk dat Nederland met 7500 schepen de grootste binnenvaartvloot van Europa heeft. Met een marktaandeel van 36% is binnenvaart voor handels- en productiebedrijven een belangrijke modaliteit. Bijna 1300 van de in totaal 15.000 leden van evofenedex hebben een direct belang bij efficiënt, duurzaam en betaalbaar vervoer van hun goederen over binnenwateren. Het indirecte belang is onder de overige leden natuurlijk nog veel groter. Traditioneel is de binnenvaart sterk in het vervoeren van bulkgoederen (bijvoorbeeld zand, grind, (vloei)bare gassen, graan en kolen) maar de afgelopen jaren is er een forse groei geweest op het gebied van containervervoer (stukgoederen). Steeds meer handels- en productiebedrijven kiezen dan ook bewust voor binnenvaart. Naast vertegenwoordiger van de handels- en logistieke belangen van de bij ons aangesloten bedrijven, ondersteunen wij dan ook, in samenwerking met Bureau Voorlichting Binnenvaart en verschillende provincies, meerdere leden bij hun modalschift van weg naar water. Hiermee helpen we deze bedrijven het wegennet te ontlasten en de CO<sub>2</sub>-uitstoot van hun logistiek te verlagen.

#### *dilemma*

De binnenvaart is een modaliteit met een relatief geringe CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dat is ook voor handels- en productiebedrijven een relevant gegeven. Ook zij zijn regelmatig, verplicht of op eigen initiatief, geëngageerd aan CO<sub>2</sub> reductie doelstellingen. Ondanks de relatief beperkte CO<sub>2</sub> uitstoot van binnenvaartschepen, staat de binnenvaartsector de komende jaren toch voor een enorme uitdaging om emissies van schadelijke stoffen verder te reduceren. We zien aan de ene kant dat Europa steeds strengere eisen stelt aan de uitstoot van nieuwe binnenvaartschepen (StageV<sup>1</sup>) en aan de andere kant dat zeehavens ook striktere milieueisen gaan stellen. Zo zijn vanaf 2025 in de Rotterdamse haven alleen nog binnenvaartschepen welkom die voldoen aan de CCR2-norm<sup>2</sup>. Daar staat tegenover dat de met die verschoning gepaard gaande investeringen voor de binnenvaart moeilijk terug te verdienen zijn. Hierdoor zou de prijs van de binnenvaart in relatie tot andere modaliteiten minder competitief worden. Ladingverlies en een kleiner marktaandeel voor binnenvaartondernemingen zijn dan serieuze scenario's, terwijl beleid er juist op is gericht méér over water te laten vervoeren. Dit is een dilemma.

#### *duurzaamheidsfonds*

Het nieuwe Kabinet wil actief werk maken van vergroening van de binnenvaart met behulp van een Greendeal. Dat het kabinet concreet aan de slag wil met de vergroening van de binnenvaart is een zeer welkome ontwikkeling. Hiervoor hebben wij ook gepleit in de aanloop naar de verkiezingen. Hierbij is het onzes inziens van groot belang te beseffen dat de financiering van die versnelde vergroening niet door de markt zelf gedragen kan worden, zonder dat dat tot verlies aan marktaandeel voor de binnenvaart zal leiden. Het financieren van de onrendabele top van de hiervoor noodzakelijke investeringen vraagt dan ook om ondersteuning vanuit de overheid. Zonder financiële ondersteuning vanuit het kabinet vreest evofenedex dat de Greendeal voor de binnenvaart niet gaat brengen wat potentieel mogelijk is. Goed in dat kader is ook kennis te nemen van het geen

---

<sup>1</sup> Stage V voor de binnenvaart slaat op de emissie eisen van de binnenvaartmotoren die uitgewerkt zijn in bijlage II van de [EU verordening 2016/1628](#)

<sup>2</sup> CCR2 is een norm uit 2007 ingesteld voor nieuwbouwschepen door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart waarmee de uitstoot van NO<sub>x</sub> en fijnstof werd teruggedrongen.



er in het verleden is gedaan en nu nog gedaan wordt om het wegvervoer te helpen verschonen. In het wegvervoer is subsidiëring van roetfilters in het verleden succesvol uitgerold en biedt de Greendeal Zero Emissie Stadslogistiek een strategisch kader om naar schone stedelijke distributie met vrachtauto- en bestelverkeer te komen in 2025. Belangrijke component in dat traject is overheidssteun op lokaal en nationaal niveau bij de ontwikkeling van schone logistieke innovaties. Een zelfde strategie met aanvullende investeringen is wenselijk voor de binnenvaart, zij het met langere doorlooptijden, gezien de afschrijvingsduur van binnenvaartschepen.

#### *Lange termijn samenwerking*

Onze leden zijn, als handels- en productiebedrijven, in de regel opdrachtgevers van het transport van de binnenvaart. Door een betere ketensamenwerking kan helpen vergroening versneld van de grond te laten komen. Het aangaan van lange termijn contracten tussen onze leden en binnenvaartondernemingen maakt financiering voor de vergroening van de vloot enigszins makkelijker. Voorbeelden hiervan zijn Heineken die met NedCargo het eerste semi-elektrisch binnenvaartschip heeft ontwikkelt. Shell die de overstap maakte naar LNG als brandstof voor hun binnenvaartschepen maar ook Tatasteel die samen met PTC zorgde voor on board monitoring van de uitstoot. Bij de aankleding van de Greendeal is het dan ook interessant te kijken of er meer kansen liggen op lange termijn samenwerkingsrelaties tussen handels- en productiebedrijven en binnenvaartondernemingen. Wij spelen hier graag een bemiddelende rol in.

#### *Monitoring*

Metten is weten. Als binnenvaartschippers structureel zicht krijgen op hun brandstofverbruik is het aannemelijk dat zij zuiniger zullen gaan varen en dus minder brandstof gaan verbruiken. Minder verbruik betekent ook minder CO2 en andere schadelijke uitstoot. Op korte termijn is het dan ook zaak om te zorgen dat oudere schepen die nu nog geen CCR-2 certificaat hebben, uit te rusten met een on-board monitoringssysteem. Uit eerdere pilots blijkt immers dat veel schepen met oudere motoren de 'real time' uitstoot normen van een CCR-2 gecertificeerd schip ook halen. Indien dat aantoonbaar zo is, moeten deze schepen ook een CCR-2 certificaat kunnen krijgen zodat zij ook in de toekomst toegang behouden tot havens met hogere milieueisen.

#### Meer informatie

Jurgen van der Sloot

Beleidsadviseur

Tel. : +31 (0) 6 5199 1744

e-mail : [j.sloot@evofenedex.nl](mailto:j.sloot@evofenedex.nl)

Marco Wieseahn

Manager Public Affairs

Tel. : +31 (0) 6 2063 0350

e-mail : [m.wieseahn@evofenedex.nl](mailto:m.wieseahn@evofenedex.nl)

*evofenedex is dé vereniging voor bedrijven met een logistiek of internationaal belang. Via evofenedex nemen zij hindernissen in de logistiek en internationaal ondernemen weg en voegen zij kansen toe. Van een veiliger en efficiënter magazijn, slimmer vervoer, goede opslag van gevaarlijke stoffen tot meer export. Met ruim 15.000 leden is evofenedex een krachtig collectief van handelaren, producenten en exporteurs die samen werken aan 360 graden logistiek en internationaal ondernemen.*