

'Schoenen uit hè, als je binnenkomt', klinkt het vanuit de kajuit. Jaco Visser zegt het met een glimlach, maar de toon laat geen misverstand bestaan. 'Ja, ik ben recht voor zijn raap', waarschuwt de schipper die met zijn zand- en grindschip Soli Deo Gloria ligt aange-meerd in de Beatrixhaven van Werkendam. Vanaf de kade zie je de dieselaangedreven scheepjes langzaam voorbijglijden op de Boven Merwede.

Visser vaart al zijn hele leven, en zijn vader voor hem. Familie, liefde voor God en noeste arbeid vormen de belangrijkste pijlers van zijn bestaan. Maandagochtend verlaat de geboren Werkendammer zijn gezin om vrijdagavond weer aan te schuiven bij de koffie. Over innovatie en duurzaamheid gaat het dan meestal niet.

Heel enthousiast is hij dan ook niet over de zogenoemde Green Deal om de 2 miljoen ton CO₂-uistoot van binnenvaartschepen in 2030 met 40% te verminderen. 'Schepen vergroenen is prima, maar nu schiet het zijn doel voorbij', stelt de schipper. De binnenvaart is volgens hem al veel energiezuiniger dan het vrachtverkeer over de weg. En toch moet ook Visser eraan geloven.

Visser's 55 meter lange vrachtschip is een van de circa vijfduizend Nederlandse binnenvaartschepen die de komende jaren van de CO₂ uitstotende diesel af moeten. Maar hoe, de schipper heeft geen idee. En hij is niet de enige in de sector, die verantwoordelijk is voor 20% van het goedertransport in Nederland. Terwijl nog strengere Europese klimaatregels in aantocht zijn (55% CO₂-reductie in 2030), vragen schippers zich af hoe ze hun schepen emissievrij moeten maken. En wie dat gaat betalen.

Nog maar twee jaar geleden heeft Visser zijn schip voor €75.000 'gehemotoriseerd' en voorzien van een nieuwe dieselmotor. De op een na schoonste, want een stage V-motor met katalysator en roetfilter kostte €50.000 meer. Een risico, weet de schipper, want als de EU strengere klimaatregels invoert, kan dat nadelig voor hem uitpakken. Met 5% meer vrachtopbrengst was een schonere aandrijving haalbaar geweest. 'Maar daar wilde mijn opdrachtgever niet aan beginnen', aldus Visser, en hij weigert om zelf voor de vergroeningskosten op te draaien. Een geluid dat vaker klinkt in de sector.

ACCIJNSVRIJE DIESEL

Op het vasteland herkent Wytze de Boer van maritiem onderzoeksinstituut Marin het dilemma van schippers zoals Visser. 'Een kleine schipper kan dit niet alleen', zegt de onderzoeker, die nauw betrokken is bij de verduurzaming van de binnenvaart. Dat opdrachtgevers niet meer willen of kunnen betalen voor groen transport is volgens hem een van de verklaringen voor de trage overgang naar schone energie. 'Ook zijn schone scheepsmotoren in combinatie met brandstoffen zoals waterstof en methanol op dit moment nog niet beschikbaar.' De onderzoeker verwacht dat de toekomstige energieoplossingen per vaargebied zullen verschillen. Vooral routes waar schepen en duwbotten langere tijd veel vermogen nodig hebben, zijn volgens de Boer een uitdaging.

De eerste emissievrije motoren verwacht De Boer pas over een paar jaar. De elektrische motoren die volgens hem al wel in gebruik zijn, worden bij gebrek aan oplaadvoorzieningen aangedreven door dieselgeneratoren. De accijnsvrije diesel waarop die generatoren draaien, helpt niet bij de vergroening.

Ondertussen lijkt de verduurzaming van transport over land een stuk sneller te gaan. Vrachtwagenmotoren zijn al schoner en de

massaproductie van elektrische vrachtauto's begint op gang te komen. Geen goed nieuws voor de binnenvaart, vindt Paul Goris, voorzitter van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart. Hij vreest dat de concurrentiepositie van zijn sector door de komst van groene trucks zal verslechteren.

Een oorzaak van de achterstand is volgens Goris enerzijds de afwachtende houding die veel schippers in de wat behoudende branche hebben. 'Aan de andere kant is er ook te weinig geld', zegt de voorzitter, die samen met andere belangenorganisaties uit de sector pleit voor een Europees verduurzamingfonds waar zo'n €2 mrd à €3 mrd in zou moeten komen.

Dat het wegtransport sneller verduurzaamt, komt volgens Goris ook doordat de markt voor vrachtwagenmotoren veel groter is. De lange levensduur van scheepsmotoren — gemiddeld twintig jaar — maakt dat grote producenten maar mondjesmaat nieuwe motoren ontwikkelen.

Toch klinken er aan wal ook hoopvolle geluiden. Bijvoorbeeld bij monde van Khalid Tachi, directeur van het Expertise en Innovatie Centrum Binnenvaart. Hij verwacht dat veel schippers de komende jaren schoner gaan varen, maar dat de brandstof per schip zal verschillen. Veel schippers zullen overstappen op hybride schepen op biodiesel en volledig elektrische motoren, op batterijen of waterstof in brandstofcellen, zo voorspelt hij.

Net als Goris constateert Tachi een afwachtende houding bij veel schippers, maar hij verwacht dat die zullen volgen zodra de pioniers de sprong hebben gewaagd. De mogelijkheden om te verduurzamen worden ook steeds groter, meent de EICB-voorman, die veel bedrijven ziet investeren in 'groene oplossingen'.

Luc Smits van containervervoerder CCT in Moerdijk is een voorloper. Hij wacht met smart op de batterijen voor de elektrische motor van de Alphenaar, een van zijn drie containerschepen. Smits werkt samen met Zero Emission Services. (ZES) dat op maat gemaakte containers met lithiumbatterijen leaset aan schippers. Zijn die geïnstalleerd, dan betaalt Smits alleen voor het gebruik.



Artist impression van het drijvend laadstation voor elektrische schepen van energiebedrijven Vattenfall, Greenchoice en Portliner, dat voor 2022 gepland staat in de haven van Rotterdam. ILLUSTRATIE: PORTLINER

VERDUURZAMING

Binnenvaart tuft langzaam naar groenere toekomst

Terwijl de massaproductie van elektrische vrachtauto's op gang komt, wil het met de vergroening van duizenden Nederlandse binnenvaartschepen nog niet echt vlotten. Of gaat de nieuwe generatie schippers voor een omslag zorgen?

Hein van der Steur

Willem Dedden, directeur van ZES, verwacht de eerste container in mei te leveren. Ook worden er laadstations gebouwd, waarvan het eerste binnenkort in Alphen aan den Rijn wordt opgeleverd. Dedden ziet zijn product als 'toekomstbestendige' keuze, omdat de containers ook op het vasteland gebruikt kunnen worden en zo ontworpen zijn dat ze ook op andere brandstof werken, zoals waterstof.

Zo zijn er nog meer bedrijven die duurzame energieoplossingen aanbieden voor de binnenvaart. Directeur Ton Versluis van Maritime Flow Battery voorziet een groeiende vraag naar zijn elektrolytbatterijen. Het bedrijf gaat deze leveren aan een nog te bouwen drijvend laadstation voor elektrische schepen. De ponton, een project van energiebedrijven Vattenfall, Greenchoice en Portliner, staat voor 2022 gepland in de haven van Rotterdam. De stroom moet komen uit windenergie.

Ook Nedstack in Arnhem ziet een markt in de verduurzaming van de binnenvaart. Samen met Koedood Marine Group levert Nedstack de waterstoftechniek voor de bouw van de Antonie, een drogelandbinnenvaartschip van Lenten Scheepvaart. Het schip wordt in de loop van volgend jaar opgeleverd, verwacht maritiemapplicatiemanager Jogchum Bruinsma van Nedstack.

Weer een ander bedrijf, het Rotterdamse Future Proof Shipping, bouwt zelfs zijn binnenvaartschip De Maas om van diesel naar waterstof. Het schip, dat eind 2021 te water wordt gelaten, moet het eerste worden van een vloot emis-

sievrije schepen voor de binnenvaart en kustvaart.

LASTIGE KEUZES

Aan duurzame innovaties geen gebrek dus, maar ondertussen staan welwillende schippers voor lastige keuzes. Zoals André Geluk, wiens oude dieselmotor aan vervanging toe is. Net als collega Visser heeft zijn relatief kleine schip geen ruimte voor batterijen of brandstofcellen. Voor zijn negentig meter lange vrachtschip overweegt hij nu de financieel aantrekkelijkste optie: motorrevisie. Die keuze zou betekenen dat hij de komende twintig jaar nog met een oude vervuillende motor rondvaart.

De kosten van het verduurzamen maken het beroep van binnenvaartschipper er niet aantrekkelijker op, meent Goris van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart. Net als Visser en Geluk verwacht hij dat veel oudere schippers er de komende jaren de brui aan zullen geven.

Marco van Beek, Rabobank

'BIJ LEENVOORWAARDEN MAKEN WE STEEDS MEER ONDERSCHIED TUSSEN DUURZAME EN NIET-DUURZAME SCHEPEN'

Hun bedrijven, zo voorspelt de voorzitter, zullen de komende jaren steeds meer worden overgenomen door binnenvaartschippers met lucratievere en langdurige opdrachten, die de verduurzaming wél kunnen betalen. Of ze gaan samenwerken in coöperaties met sterke bevrachters — bedrijven die bemiddelen tussen schipper en opdrachtgevers. Hij voorziet nauwere samenwerkingsverbanden tussen schippers en kapitaalcrachtige opdrachtgevers zoals Tata Steel, Sabc en Ikea, die groen vervoer wel kunnen betalen. In tegenstelling tot het gros van de bedrijven, zo verklaart Goris. De lage tarieven staan vergroening in de weg, stelt de voorzitter.

Marco van Beek van Rabobank voorspelt eenzelfde scenario als Goris. De sectormanager Binnenvaart is verantwoordelijk voor uitstaande leningen aan circa de helft van alle binnenvaart-ondernemers. Met *green pricing* probeert Van Beek schippers nu al meer de groene kant op te duwen, zo vertelt hij.

'Bij leenvoorwaarden maken we steeds meer onderscheid tussen duurzame en niet-duurzame schepen. Wie schoner wil varen, kan rekenen op lagere rentes.' Van Beek weet dat de sector hier gevoelig voor is, omdat toegang tot financiering voor schippers cruciaal is voor de toekomst van hun bedrijf. De sectormanager, die een groeiende financieringsbehoefte ziet bij een nieuwe generatie duurzame schippers, is ook enthousiast over de komst van een milieulabel voor de binnenvaart. Dit keurmerk voor groene schepen gaat hem helpen bij de be-

oordeling van financieringsaanvragen.

Ook ING Groenbank, dat ongeveer 20% van de binnenvaart financiert, ziet een toename in financieringsaanvragen van schippers die willen verduurzamen, zo laat een woordvoerder weten. De bank biedt deze ondernemers naar eigen zeggen lagere rentes en langere looptijden. ING heeft bovendien zelf geïnvesteerd in Zero Emission Services.

Terug aan boord van de Soli Deo Gloria kent schipper Visser alle ontwikkelingen. Ze stemmen hem niet positiever. Hij zou niet weten waar hij een batterijcontainer op zijn schip moet laten. Daarnaast is leasen volgens hem altijd duurder dan kopen. Waterstof vindt hij zelf de mooiste en schoonste optie, maar die technologie staat nog in de kinderschoenen. Een betaalbare groene oplossing voor zijn kleine schip ziet hij gewoon niet en dus diesel de schipper de komende jaren verder.

De enige manier om meer verduurzaming te krijgen, vindt Visser, is dat iedereen meer betaalt voor groen transport. 'Maar dat zie ik op korte termijn niet gebeuren', zegt de schipper, die hoopt op grotere subsidies en iets hogere tarieven voor zijn vracht. Starend naar de voorbijglijdende scheepjes, kijkt hij uit naar het moment dat hij weer onder de Merwedebrug door kan varen zoals hij dat al jaren doet. 'Rust', denkt hij dan. Want ondanks alle vergroening blijft varen het mooiste wat er is.

.....
Hein van der Steur is freelancejournalist.