

Doorbraak van LNG komt er niet vanzelf

ALTERNATIEF Zolang er niet meer bunkerpunten komen stapt de binnenvaart niet over

PETER COLON

De afgelopen tijd is op vele fronten gediscussieerd over de mogelijke snelle opkomst van LNG voor de aandrijving van binnenschepen en vrachtauto's. Naar verwachting zal LNG vooral een transitiebrandstof zijn.

De belangrijkste reden om LNG te verkiezen boven diesel is het positieve effect voor het milieu. De uitstoot van NOx en fijnstof is duidelijk lager dan van dieselmotoren, de CO₂-voetafdruk is gunstiger en de lagere geluidsproductie is een pluspunt voor nachtelijke leveringen in stedelijk gebied. In het Nederlandse brandstofbeleid wordt LNG als een zogenoemde transitiebrandstof gezien: voor de komende 25 jaar zal naar verwachting in het zware transport onvoldoende gebruikgemaakt kunnen worden van de schone brandstoffen zoals elektriciteit en waterstof. LNG, en in toenemende mate bio-LNG, moet daarom in deze periode de conventionele fossiele brandstoffen vervangen.

Ook internationaal is de overgang door de transportsector naar LNG een onderwerp dat volop in de belangstelling staat. Met Europese steun is het LNG Masterplan tot stand gekomen, waarin de belangrijkste spelers die betrokken zijn bij het vervoer in de Rijn-Donau corridor een plan hebben uitgewerkt om deze doelstelling te realiseren. Als onderdeel van het LNG Masterplan hebben de havenbedrijven van Rotterdam en Antwerpen en enkele binnenhavens langs de Rijn aan een consortium van Buck Consultants International, TNO en Pace Global gevraagd om een verkenning naar de te verwachten ontwikkelingen in de vraag naar en het aanbod van LNG in het Rijnstroomgebied. Voor sommige havens stond de vraag voorop of en hoe LNG zich als een interessante markt voor overslag en bunkeren van LNG zou kunnen ontwikkelen, terwijl ook de bijdrage van LNG voor de milieuprestatie van de havens een belangrijke drijfveer was.

In de studie hebben de betrokken bureaus onder leiding van Buck Consultants International voor 2020 en 2035 gekeken naar de marktvraag door afnemers in de binnenvaart, het wegvervoer en de industrie die via de Rijn afgewikkeld zou kunnen worden. Uit de studie komt naar voren dat een omschakeling naar LNG voor deze gebrui-

kersgroepen veel onzekerheden kent die de mogelijke vraag zullen beïnvloeden. Vooral de ontwikkeling van het prijsverschil tussen conventionele brandstoffen en LNG, de belastingen en subsidies en de regelgeving voor de emissies in het transport zijn bepalend voor de toekomstige marktvraag.

Kansen in wegvervoer

Uit de analyses door de bureaus blijkt dat er op langere termijn goede kansen voor LNG liggen. Naar verwachting is er in 2035 een flinke markt ontstaan, waarbij met name het wegvervoer zorgt voor de grootste volumes. Dit is vooral te danken aan de grote omvang van het wegvervoer in de corridor tussen Antwerpen/Rotterdam en de Alpen. Ook een relatief klein marktaandeel voor LNG in de brandstofmix zorgt

dan al voor een forse afzet. Voor de binnenvaart liggen de kansen wat lastiger. In de calculaties is naar twee situaties gekeken: nieuwbouw, waarbij het schip direct voor LNG-voortstuwing wordt ontworpen, of de ombouw van bestaande schepen naar LNG (retrofit). Gezien de forse overcapaciteit in de binnenvaart en de lastige financiering van nieuwbouwprojecten, zorgt nieuwbouw, de meest voor de hand liggende route naar inzet van LNG, de eerste 5 tot 7 jaar volgens de onderzoekers nauwelijks voor nieuwe LNG-schepen. De groei zal moeten komen door retrofit. Echter, de hoge ombouwkosten en het feit dat er op dit moment weinig verschil bestaat tussen de prijs van LNG en diesel zorgen ervoor dat er op dit moment geen positieve business case is. De onzekerheden rond de regelgeving

voor emissies van scheepsmotoren in Europa, de hoge ombouwkosten en de huidige kleine prijsverschillen tussen LNG en diesel verhinderen dus op korte termijn de omschakeling naar LNG in de binnenvaart. Tegenover deze marktrealiteit staat

Dit beleid is ingezet om de CO₂-uitstoot van het goederenvervoer te verminderen en om minder afhankelijk te worden van olie. Dit beleid is vastgelegd in de 'Clean Freight for Europe' richtlijn en moet door de Europese lidstaten in nationaal be-

Naar verwachting is er in 2035 een flinke markt voor LNG.

de ambitie van de Europese Unie om langs alle belangrijke Europese verkeersaders in 2020 een goed aanbod van LNG te realiseren, met minimaal elke 400 kilometer de mogelijkheid om LNG te tanken en te bunkeren.

leid omgezet worden. De minister van I&M presenteert komend voorjaar een voorstel dat de Nederlandse invulling van het brandstofbeleid uitwerkt. Het mogelijk achterblijven van in-



Beeldbeveiliging: Edward Ouwerkerk

vesteringen in LNG door de binnenvaart staat haaks op het voornemen van de Europese Commissie om een forse groei van de inzet van LNG in deze markt te bereiken.

Hoe verder?

In september en oktober organiseerden het Havenbedrijf Rotterdam en de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) drukbezochte conferenties over de mogelijke opkomst van LNG als nieuwe brandstof. Aanleiding voor beide bijeenkomsten is de vraag hoe de markt voor LNG in de Rijn corridor tot stand kan komen om zo bij te dragen aan de verschoning van de binnenvaart en om een markt te creëren voor LNG in de zeehavens en de binnenhavens langs de Rijn. Tijdens de conferenties werd duidelijk dat LNG als alternatieve, milieuvriendelijke brandstof een essentiële rol zou kunnen spelen bij de ondersteuning van innovatie, duurzame ontwikkeling en concurrentiekracht van de binnenvaart. De investeringen in de LNG-technologie worden momenteel echter geremd, zowel op het niveau van de vloot als met betrekking tot de infrastructuur. Belangrijke hobbels om de investeringen op gang te kunnen brengen zijn de discussies over de nieuwe emissierichtlijn voor o.a. de binnenvaart en de prijsontwikkeling van LNG. Door gezamenlijke inzet op haalbare en realistische normen voor de emissie van scheepsmotoren kan de eerste hobbel geslecht worden.

Interessant was de discussie over het kip-of-ei-probleem. Kort gezegd, zolang de goede verkrijgbaarheid van LNG in het achterland niet is gegarandeerd, investeren binnenvaartondernemers niet in LNG en ontstaat er ook geen netwerk van bunkerpunten. Tegen deze achtergrond lanceerde de EICB een interessant voorstel om in één klap 40 tot 50 binnenschepen om te bouwen naar LNG in combinatie met de realisatie van een bunkernetwerk langs de Rijn. Zonder Europese ondersteuning is deze stap niet te zetten. In de wandelgangen waren daarnaast interessante discussies over de rol van de banken als mogelijke financiers van deze operatie en alternatieve verdienmodellen, waarbij leveranciers van technologie, brandstof en financiering samenwerken om de drempel naar investeringen te verlagen. Een gezamenlijke ambitie naar meer inzet van LNG is duidelijk nog niet uit beeld verdwenen.