

Betreft: reactie op voorgenomen besluit tot bio-bijmengverplichting/RED2.

Zienswijze: A. Nobel en Zn. BV te Zwijndrecht

Datum: 4 januari 2021



Het bedrijf A. Nobel Zn (www.anobel.nl) is leverancier van brandstoffen, filters en scheepsuitrusting aan de maritieme sector. Zij sluit zich volledig aan bij de brandbrief van NOVE.

Verduurzaming vinden wij belangrijk. Niet voor niets hebben wij het voortouw genomen in de verkoop van LNG in deze sector. Het is terecht dat er op overheidsniveau gekeken wordt hoe verduurzaming gestalte kan krijgen. Dat er daarom nauwgezet gekeken wordt naar de effecten van bio-toevoegingen en alternatieve brandstoffen is daarvan een logisch gevolg.

In Nederland is gekozen voor UCO-toevoegingen als palmolie, frituurvet en slachtvet. Wij vinden het problematisch dat in 2019 80% van de leden van Cumela – de brancheorganisatie van groen, grond en landbouw – problemen ondervond bij het gebruik van deze biobrandstof. Veel signalen wijzen erop dat koolzaad veel minder knelpunten oplevert. Tegelijkertijd snappen wij dat hergebruik van afvalstoffen tot veel meer milieuwinst leidt. We vinden echter wel dat er meer tijd genomen moet worden om een beter product te vormen. Wordt die tijd niet genomen, dan ontstaan dezelfde problemen in de binnenvaartsector als die zich ook in de landbouwsector voordoen. En misschien wel grotere problemen omdat de landbouwsector wel 15 jaar de tijd gehad heeft om toe te groeien naar een brandstof met een bijmengverplichting van 17,5%.

Genoemde problemen ontstaan doordat brandstof met bio-toevoegingen geen homogeen product is. Dat houdt in dat bij koudere temperaturen – vooral in de winter – er snel neerslag kan vormen in de tanks van schepen. De bio-toevoegingen klonteren onder in de tank langzaam maar zeker samen als het kouder wordt. De filters die bedoeld zijn om de olie te reinigen slaan dicht doordat genoemde substantie als een soort gelei het filteroppervlakte bedekt. In dat geval blokkeert de motor.

Dit zou opgelost kunnen worden als de olie voorverwarmd kan worden. Dat is echter in de maritieme sector nog niet mogelijk. Een tweede belangrijk nadeel van biobrandstof is dat er veel sneller bacteriën ontstaan. Als dit te laat bemerkt wordt, leidt dit tot grote schade aan de motor en het scheepsvlak. Juist door deze twee genoemde aspecten zijn veel schippers tot op heden niet gecharmeerd om op bio-toevoegingen over te stappen en zeker niet zoals ze in Nederland worden samengesteld. Daarbij komt dat de kosten evenzo toenemen vanwege een veel snellere verwisseling van filters en vervanging van motoronderdelen door slijtage.

Naast inhoudelijke knelpunten rondom bio-toevoegingen is onze concurrentiepositie evenzo een belangrijk punt van aandacht. De prijs gaat hoe dan ook sterk omhoog als Nederland ook in de binnenvaart de brandstof van bio-toevoegingen wil voorzien. België en Duitsland stellen dit tot op heden niet verplicht. Daarmee wordt geen gelijk speelveld gecreëerd. Het is te verwachten dat schippers veel sneller geneigd zijn om in de omliggende landen te bunkeren. In de eerste plaats betalen ze veel minder en in de tweede plaats kunnen ze daar nog de brandstof krijgen die veel meer minder zorgen met zich meebrengt. Dit kan ertoe leiden dat we bij uitvoering van het voorgenomen besluit een situatie krijgen dat Nederland op papier minder uitstoot heeft terwijl de praktijk is dat de schepen nog evenveel uitstoten als voorheen. Daarmee beperkt dit besluit ernstig de economische voortzetting van de bunkersector terwijl dit ook niet het gewenste milieueffect realiseert. Ik denk dat we dat met zijn allen niet moeten willen.

Wij doen daarom de volgende oproep:

- Bestudeer nog eens goed de voor- en nadelen van de bio-toevoeging;
- Ga niet over op bio-toevoeging als de omliggende landen een ander beleid voeren.