

## Input Slurink tav RED 2 consultatie

Gevolgen voor de binnenvaartmarkt/Nederlandse bunkerbranche t.a.v. het voorgenomen besluit tot bio-bijmengverplichting/RED2

Binnen het bestuur van de sectie Binnenvaart en Visserij van de Nove stuitte dit voornemen op grote bezwaren en bedenkingen. Hieronder worden deze bezwaren nogmaals toegelicht.

Voorgenomen besluit mist doel compleet.

Nu buurlanden zoals België, Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk (vooralsnog) deze bijmengverplichting niet doorvoeren, zal er een enorme verschuiving plaatsvinden van binnenvaart bunkeringen naar deze landen.

Van de totale goederenstroom die de binnenvaart vervoert, is minimaal 70% grensoverschrijdend vervoer.

De binnenvaartschepen hebben een enorme capaciteit aan bunkers aan boord, waardoor men vaak tot 2 of 3 weken kan varen op de brandstof aan boord. Men zal zijn bunkergedrag aanpassen en bunkeren waar het product 85-100 euro per m<sup>3</sup> goedkoper is. Maar ook die brandstof kiezen waar de kans op motorische problemen/filterproblemen, stilvallen in het gebergte het minste aanwezig is. Daarnaast is het verbruik van bio brandstof hoger.

Aanname van 85/100euro verschil per m<sup>3</sup>: een schip neemt gemiddeld 20 m<sup>3</sup>. (Is een kostprijsverhogend effect van ruim € 1750,- per bunkeringen in dit voorbeeld.) Een schip komt gemiddeld 1 x per 2 weken bunkeren en verbruikt gemiddeld per jaar (afhankelijk schip natuurlijk) 500 m<sup>3</sup>. Reken maar uit waar de klant zijn bunkers gaat bestellen. Niet in Nederland in ieder geval.

Dit zal in dit voorbeeld voor dit enkele schip een kostprijsverhogend effect hebben van minimaal 500 m<sup>3</sup> x 95,-: 47.500,- en dan zijn we hier uitgegaan van 1 enkel schip van 135 meter. Laat staan waar een rederij gaat bunkeren met tig schepen....

Ook is het algemeen bekend dat bio bijmenging serieuze problemen kan opleveren aan boord van binnenvaartschepen. Het vroegtijdig dichtslippen van brandstoffilters is een serieuze aangelegenheid en kan leiden tot extreem gevaarlijke situaties op de rivier doordat de motoren haperen of zelfs stil komen te vallen. Natuurlijk hebben vele schepen een alarm, maar dit kan in bepaalde gevallen zo snel gaan dat men te laat is en de motor uitvalt.

Ook op het land zijn deze problemen bekend, echter zijn de gevolgen van stilvallende motoren op de rivier vele malen desastreuzer dan een haperende generator/tractor op het land.

Als voorbeeld noem ik een chemietanker welke geladen is met erg gevaarlijke lading aan boord, welke motoren stil komen te vallen in het gebergte en/of tegen een brugpijler aanvaart of in een passagiersschip.. Je wil je niet voorstellen welke enorme consequenties dit kan hebben.

Recentelijk zien we weer een kop-kop aanvaring tussen 2 tankers (Vacando-Ursa Valentin), of een hele brug in Groningen die aan gort wordt gevaren door een roerloos schip!! De schade is niet te overzien.

Er leeft in de binnenvaartmarkt een grote angst voor de bijmenging. Er is heel veel publiciteit in vakbladen en bonden zoals de ASV, maar ook een zeer grote verzekeraar in de binnenvaart (EOC) uit zijn zorgen en maakt dit openbaar bij het ministerie.

Het opgestelde TNO rapport stelt min of meer dat er al veel bio wordt verkocht in de binnenvaart.

Het is waar dat er al bio product wordt verkocht. Het gaat hier hoofdzakelijk om ChangeTL waar het rapport ook over spreekt. Daarnaast zullen er ongetwijfeld enige spelers zijn, die (mondjesmaat) Bio toevoegen aan de 10 PPM ULS door financieel (nu het nog kan) gewin.

Echter, van de 1040.000 m3 die in 2019 verkocht is volgens het TNO rapport, is minimaal 80% B0. Twee grote spelers, waaronder wij als Slurink zijnde, in deze markt verkopen 100 % B0. Van andere kleinere spelers zijn wij ook zeker dat ze dat verkopen en dus geen Bio toevoeging verkopen.

Hier kan wel worden gezegd dat het product ChangeTL sinds haar intrede, enorme problemen heeft gekend, zeker in de afgelopen wintermaanden van 2019/2020. Een veelbelovend product zoals ChangeTL, waar toch alle binnenvaartondernemers van zijn afgestapt. Zie de vele app filmpjes van enorme lagen slurrie en troep in de bunkers van onze klanten. Vele klanten zijn er inmiddels vanaf gestapt. (referenties schepen zijn zo te geven). Ten tijde van het schrijven van deze notitie wordt het produkt ook helemaal niet meer verkocht zelfs en is daarom van de markt gehaald. Het wordt simpelweg niet geaccepteerd door de markt..

Daarnaast was er omstreeks 2019/2020 in ditzelfde tijdvak een groot probleem met bio brandstof op het IJsselmeer. Vele schepen daar waren stilgevallen door verstopte filters. Een bepaalde leverancier in het Amsterdamse gebied verkocht een bio variant.

Dit zijn geen verzinsels, maar voorbeelden uit onze praktijk.. Stel dat een koppelverband met 2 extra bakken in het Duitse gebergte (veel stroming en vele bochten) deze problemen krijgt, dan is de veiligheid niet meer te waarborgen en gaan er enorme aanvaringen ontstaan..... Met alle gevolgen van dien.

Stel er was meer B7 verkocht in deze periode, dan waren er heel veel meer problemen geweest met stilliggende schepen, aanvaringen, verzekeringszaken, claims en wellicht ongevallen met dodelijke afloop. Nu lijkt het alsof het al geïntroduceerd is en met een filterwisselingetje aan boord het probleem is opgelost.. DAT IS HET NIET!

Vele klanten/rederijen vragen ook expliciet naar B0 en gaan ervanuit dat ze dat ook in hun tanks krijgen. Men wil en moet blindelings kunnen vertrouwen op een kwalitatief goede brandstof. De markt heeft de nieuwe brandstof ChangeTL niet geaccepteerd.

Kortom: de bewering dat bio zich al heeft bewezen en al geïntroduceerd is in de markt, is compleet niet juist. Deze markt is er gewoonweg nog niet klaar voor.

Er zou een standaard spec moeten komen voor bio, die voldoet voor scheepsmotoren van alle typen en wordt goedgekeurd door deze motorfabrikanten, de VIV en ministerie. Daarnaast heeft de markt

tijd nodig om zich technisch voor te bereiden op bio. Geen schip is hetzelfde. Good house keeping is makkelijker gezegd dan gedaan. Vele schepen hebben nog geen eens een waterzak om af te tappen. Daarnaast zijn er veel schepen met tanks aan de scheepshuid, waardoor condensvorming sterk optreedt. Deze combinatie van water en FAME geeft grote kans op bacteriën en alle andere bekende problemen zoals filterblocking. Het product bio moet op temperatuur blijven en hiervoor heeft elke motor/machinekamer van een schip zijn eigen oplossing. Dit heeft echt tijd nodig zodat de markt zich goed kan aanpassen aan dit nieuwe fenomeen.

De gehele binnenvaartmarkt moet technisch gezien klaargestoomd worden voor bio bijmenging in het kader van technische mogelijkheden. (Een binnenvaartschip is geen vrachtauto!) De gevolgen bij stilvallen van een trekker op het land en een binnenvaartschip op een stromende rivier zijn te raden.

De 2 geschetste effecten van dit voorgenomen besluit (enorm kostprijsverhogend en veiligheid) zal de klant doen besluiten zijn bunkers te vullen in landen waar men aanzienlijk goedkoper kan bunkeren en er geen kans op schade ontstaat aan zijn schip/motor of personeel.

Conclusie:

Het wegstroomeffect zal enorm zijn, temeer deze schepen, zoals gezegd, enorme bunkercapaciteiten aan boord hebben en Nederland als bunkerland gemakkelijk links kunnen laten liggen. Het onafhankelijke Panteia rapport van 28 april 2021 laat een zelfde conclusie zien.

Een grove aanname en ruwe schatting: 70% van het totale bunkervolume zal wegvloeien naar landen waar men de bio-bijmengverplichting niet heeft doorgevoerd.

Het voorgaande zal betekenen dat deze wetgeving zijn doel compleet mist. Het meer verkopen van Fame/HVO zal niet plaatsvinden, (en dus ook niet de ingecalculerde CO<sub>2</sub> reductie opleveren), doordat men massaal gaat bunkeren in het buitenland en B0 bunkert.

Deze hele markt is daar (ook in het kader van nautische veiligheid) nog lang niet klaar voor. Er moet uitstel worden verleend om dit alles nader te onderzoeken, zodat de markt zich hierop aan kan passen. Nader grondig onderzoek is in ieder geval gewenst.

De Nove heeft hierover met de minister van gedachten gewisseld en zij deelde onze zorgen. Resultaat is een opzet stappenplan welke gemaakt is door de Nove en op 3 Juni 2021 is aangeboden. Als bijlage bij deze notitie gevoegd.

Op deze manier en onder deze voorwaarden kan er een goede invulling worden gegeven aan de Greendeal en vergroent de binnenvaart op een veilige manier.

Ik als bunkerleverancier spreek hierbij onze enorme bezorgdheid uit. Zeker in het kader van de veiligheid, maar natuurlijk ook in ons commercieel belang. Niemand van ons zit te wachten, zacht uitgedrukt, aan een stortvloed aan klachten, claims, schoonmaakkosten van klanten, stilligdagen vergoeden of niet en dergelijke.

Onze branche is voor vergroening. Zeer zeker. Maar dan wel via wetgeving waar dit Europees geregeld wordt zodat er ten allen tijde een level playing field blijft bestaan en waar de markt de tijd krijgt zich klaar te maken voor dit nieuwe fenomeen. Alleen dan heeft vergroening nut en wordt het

veilig uitgevoerd. Nogmaals refereer ik aan onze simpele maar duidelijke oplossing, verwoord in de brief van 3 juni 2021 aan het ministerie.

Met vriendelijke groeten

Rob Slurink

Slurink BV