



‘EU moet walstroom stimuleren via belastingkorting’

Schepen die aan de kade liggen, gebruiken vaak een dieselmotor om stroom op te wekken voor eigen gebruik. Maar dat kan veel duurzamer, bijvoorbeeld via walstroom.

Het is voor havens als Port of Zwolle belangrijk dat het aanbod aan walstroom wordt vergroot, zegt Caroline Nagtegaal, Europees parlementslid voor de VVD. Ze is medeonderhandelaar op het dossier infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en voormalig hoofdonderhandelaar op haar aangenomen initiatiefrapport 'Naar een toekomstbestendige binnenvaart in Europa'. Het Fit-for-55 pakket zal grote gevolgen hebben voor de Europese logistiek. Binnenhavens kunnen volgens Nagtegaal een grote rol pakken als de toekomstige schone energiehub. Europa zal op haar beurt ondersteunen met subsidies, bijvoorbeeld via de Europese energiebelastingrichtlijn ETD. 'Je wilt dat er een belastingvermindering of bij voorkeur zelfs een -uitzondering wordt gemaakt als je alternatieve brandstoffen gebruikt', vindt Nagtegaal. 'Je ziet dat brandstofkosten erg hoog zijn, zeker voor een schipper. Dus wil je verduurzaming een boost geven in de havens, dan moet je het gebruik van walstroom stimuleren door meer aanbod en tegemoetkoming in de kosten.' Daarom zit in het huidige voorstel een belastingvrijstelling voor walstroom. 'Dat maakt het aantrekkelijker voor havens en gebruikers om daarin te investeren. Want de kosten zijn aanzienlijk. De sector wil wel, maar een duwtje vanuit de overheid is nodig', aldus het Europees parlementslid. Overigens hoeven de binnenhavens daarbij niet bang te zijn dat ieder schip straks een andere

stekker nodig heeft, legt Turi Fiorito, directeur van de EFIP (European Federation of Inland Ports) uit. 'We zijn al best ver met standaardisering. We moeten vooral aan de slag met de apparatuur en alle werkzaamheden eromheen, zoals de systemen voor facturatie. Ook hebben sommige schepen verschillende voltages.'

Veel stappen

In Antwerpen gebruikt inmiddels ongeveer 50% van de binnenvaartschepen walstroom, weet hij. '30% doet het niet omdat ze er geen zin in hebben of omdat de businesscase er niet voor is. En bij 20% heeft het schip eerst nog een grote update nodig. Je ziet de laatste jaren wel dat er veel stappen voor harmonisatie zijn gemaakt. Je zet het echter niet zomaar neer als havenbedrijf, er moeten ook marktpartijen gevonden worden voor de exploitatie. Toch gaat België walstroom nu al voor heel Vlaanderen uitrollen. In Nederland zijn er ook al best veel projecten en Duitsland start een inhaalslag. Dus er zit veel vooruitgang in.'

Toch is het belastingregime ook volgens Fiorito daarbij bepalend. 'Voorlopig is het een keuze van de lidstaten zelf om walstroom belastingvrij te maken. Wij pleiten ervoor dat dit overal en altijd in Europa het geval is. Dat is politiek misschien een brug te ver, maar zou voor de sector heel nuttig zijn.' Ook Nagtegaal is daar voorstander van. 'Europa legt veel zaken bij de lidstaten zelf neer. Maar de binnenvaart gaat over de grenzen heen. Dus aantrekkelijkheid voor het gebruiken van walstroom moet je overal stimuleren. De energiebelastingvermindering of -vrijstelling zou overigens ook moeten gelden voor andere alternatieve brandstoffen, dus niet alleen walstroom.'

Slim aanpakken

Ook waterstof zal voor binnenhavens zoals Port of Zwolle de komende jaren een belangrijk onderwerp

zijn. En net zoals bij walstroom, is het fiscale regime daarbij hoogstwaarschijnlijk ook bepalend voor het introductietempo.

Fiorito: 'Onder de ETD kun je waterstof de komende

tien jaar belastingvrij maken en daarna ook heel laag houden. Er zijn veel initiatieven op het gebied van waterstof, maar we hebben nog een lange weg te gaan.' Daarbij ligt er een belangrijke rol bij het bouwen van de infrastructuur in de havens. 'We kijken hoe we het slim aan kunnen pakken. De realiteit is dat we niet in alle havens elektrolyzers kunnen neerzetten. We moeten daarom een netwerk creëren. Zo is het Rh2ine-project een mooi voorbeeld om het samen op te pakken. Alleen via samenwerkingsverbanden tussen verschillende havens hebben we genoeg schaal om het te kunnen bouwen.'

Daarbij is samenwerking op de corridors, zoals die tussen Zwolle en Rotterdam, essentieel. 'Er zijn namelijk verschillende waterstofoplossingen. Kun je mobiel tanken of fuel cells in containers wisselen? Er zijn meerdere opties, we zijn nog aan het begin. Maar het is wel belangrijk dat we straks de oplossingen per corridor op elkaar afstemmen.'

Vereiste schaal

Overigens zijn er meerdere oplossingen dan alleen waterstof, voegt hij eraan toe. 'Zoals biobrandstofoplossingen en ammonia. Bij biobrandstof vraag ik me wel af of de businesscase er gaat komen. Want een oplossing moet in meerdere modaliteiten gebruikt kunnen worden om zo de vereiste schaal te kunnen creëren.'

Ook Nagtegaal benadrukt het belang van een corridor-aanpak. 'Als je inzet op waterstof, moet je daarmee de hele corridor kunnen bestrijken. Binnen

het Rh2ine-project zie je een samenwerking van alle betrokken partijen langs zo'n corridor. Men moet eveneens zekerheid hebben dat investeringen zich gaan terugbetalen.'

In het Fit-for-55 pakket ligt daarom een scala aan voorstellen dat de komende jaren zal omgezet worden in beleid. Het financieren van een transitie is een behoorlijke kluit, zeker voor binnenhavens zoals Port of Zwolle', beseft Nagtegaal. 'Daarom zijn er Europese fondsen. De onrendabele top is bijvoorbeeld bij walstroom zo'n 50% of meer. Er is de wil om het samen te doen, maar de politiek moet daarvoor naast regelgeving ook een financieel steuntje in de rug geven.'

Exploitant

Vooralsnog is de algemene bottleneck voor walstroom om ervoor te zorgen dat het energienet de vraag aankan en voldoende capaciteit heeft tot aan het

laadpunt aan de kade, vertelt Fiorito. 'Bovendien is de businesscase nog niet goed genoeg. Daardoor is het lastig een exploitant te vinden voor de walstroom. Als havenautoriteit wil je dat niet zelf managen.'

Relatief duur

Het probleem voor die businesscase van walstroom is dat elektriciteit vanuit het stroomnet weliswaar energie-efficiënter is dan stroom via een generator op diesel of gasolie op een schip, maar het stroomverbruik is voor een schip tijdens de acht uur dat het stil ligt relatief laag. 'Daardoor is de installatie relatief duur om aan te leggen, terwijl de hoeveelheid verkochte kwh's relatief laag is. Wat ons betreft moet de overheid investeren in de infrastructuur, zonder de kosten door te rekenen aan de exploitant. Dan is er pas een positieve businesscase en kunnen havens zoals Port of Zwolle snel grote stappen zetten.'

Essentieel is dat het energienet de vraag aankan. Foto: Danny Cornelissen

DUURZAAMHEID PORT OF ZWOLLE

Port of Zwolle is ook volop bezig met walstroom. Op sommige plekken is het al aangelegd, zoals aan de IJsselkade in Kampen. Dit wordt voornamelijk gebruikt door de cruiseschepen die aanleggen in Kampen. Via het Europese Interreg project NON STOP probeert het havenbedrijf walstroom verder te krijgen in de havens van Zwolle, Meppel en Kampen. Dat zal de komende tijd verder uitgewerkt worden. Port of Zwolle zoekt ook naar andere manieren om nog duurzamer te worden. Dit kan zijn door het vervoeren over water gemakkelijker en transparanter te maken – maar ook door het nemen van hele concrete maatregelen. Zo onderzoekt Port of Zwolle het volgende:

- De mogelijkheden voor alternatieve brandstoffen, zoals waterstof, wind- en zonne-energie, LNG.
- Mogelijkheden voor het opwekken van alternatieve energie.
- Verbreding en verdieping van de sluis bij Kornwerderzand: meer vervoer over water in plaats van over de weg.
- Accuwisselcentrale. Daarmee wordt het voor schippers eenvoudiger om elektrisch te varen in plaats van op diesel.

Port of Zwolle wil zich onderscheiden met duurzame maatregelen en regelingen. Dat maakt Port of Zwolle aantrekkelijk voor bedrijven die duurzaamheid hoog in het vaandel hebben staan.

Voor heel Vlaanderen wordt walstroom uitgerold. Foto: Haven Gent

