

Investeerders moeten overgang naar lng in de scheepvaart uit impasse halen

Ron Blokzijl

Velen zijn het erover eens: het gebruik van lng als brandstof in de scheepvaart is beter voor het milieu dan stookolie of diesel.

Lng staat voor liquefied natural gas oftewel vloeibaar gemaakt aardgas. Er wordt door verschillende partijen al geïnvesteerd in het gebruik van lng in schepen.

Subsidies van de Europese Unie, korting op havengelden, hier en daar een grote partij die samen met een haven investeert in haveninfrastructuur voor lng en zo zijn er meer lovenswaardige initiatieven. Maar toch komt het gebruik van lng maar moeizaam van de grond. Pas deze maand werd het eerste zeeschip in Rotterdam gebunkerd met lng (zie 'Rotterdam ambieert positie als knooppunt voor lng' in FD 9 augustus). Deze transitie moet sneller kunnen.

De markt hikt tegen een impasse aan

en komt daar maar moeilijk van weg. Dat komt onder andere door de ingeschatte terugverdiensijd. Investerings in infrastructuur voor lng worden op dit moment nog te veel berekend aan de hand van een te korte terugverdiensijd. Ik vind dat niet terecht. Beslissingen om over te stappen op het milieuvriendelijkere lng moeten niet alleen financieel gedreven zijn.

In andere sectoren en in de samenleving als geheel weten we dat milieuvriendelijkheid geen businesscase op korte termijn is, maar een businesscase op (soms zeer) lange termijn. Het gaat over de toekomst van onze planeet, waarbij een langetermijnvisie en een maatschappelijk gezicht van belang zijn.

Er zijn partijen die vooroplopen. Zonder alle andere te kort te willen doen geef ik het voorbeeld van de haven van Antwerpen. Met een ingeschatte terugverdiensijd van meer dan tien jaar

Het ombouwen van een aanzienlijk deel van de bestaande vloot kost tussen de tien en twintig jaar

zijn in Antwerpen investeerders bereid gevonden om te bouwen aan een lng-bunkerfaciliteit. Weliswaar is deze nog niet grootschalig, maar er is wel sprake van een goed initiatief. Ook Shell en de haven van Rotterdam doen hun best met bijvoorbeeld investeringen in schepen die met lng gestookt worden en het geven van kortingen op havengelden voor lng-schepen. Maar willen we binnen afzienbare tijd de grote transitie maken van stookolie naar lng, dan is er meer nodig.

Dan gaat het bijvoorbeeld naast het bouwen van nieuwe lng-schepen ook over de ombouw van bestaande schepen. De levensduur van schepen is lang. Het ombouwen van een aanzienlijk deel van de vloot kost tussen de tien en twintig jaar. Ook langere termijn dus. De EU-subsidie die voor dat doel in het leven werd geroepen is helaas uitgeput, maar was wel een goede prikkel. Overigens is het bouwen van bunkerstations met

modulaire bouw tegenwoordig vaak al veel goedkoper dan met de traditionele bouwmethoden.

Dankzij ontwikkelingen als deze wordt de terugverdiensijd van infrastructuur in elk geval verkort. Subsidies helpen, efficiëntere bouwmethoden en wellicht helpt strengere regelgeving voor de uitstoot van schadelijke stoffen ook. Maar dan zijn we er nog niet.

De wereld wil het en zit met duurzame smart te wachten op de transitie naar lng. Investeerders in de maritieme sector moeten uitgedaagd worden om een maatschappelijke stap te zetten en met langere terugverdiensijden te gaan rekenen. Het gaat immers ook om winst op langere termijn: een schonere wereld voor onze nakomelingen. Niet omdat het kan, maar gewoon omdat het moet.

Ron Blokzijl is managing director Tebodin Netherlands bv.