

8 VERVOERMARKT



Aan de reis

Olieprijzen schiet omhoog

Pegel	Waterstand week 14	Over 14 dagen	Over zes weken	Trend
Pfelling	464-442 cm	n.v.t.	n.v.t.	↓
Maxau	556 cm	n.v.t.	n.v.t.	↑
Mannheim	372 cm	n.v.t.	n.v.t.	↓
Kaub	333-265 cm	145-160 cm	160 cm	↓
Koblentz	413-301 cm	190-195 cm	n.v.t.	↓
Keulen	543-418 cm	270-280 cm	285 cm	↓
Duisburg-Ruhrort	623-598 cm	385-395 cm	385 cm	↓

De prijzen aan de pomp zullen stijgen, nu de olieprijs sterk zijn opgelopen door het onverwachte besluit van oliekartel OPEC+ om de productie verder te verlagen. Volgens marktdeskundige Paul van Selms van consumentencollectief UnitedConsumers is voor dinsdag een stijging van de adviesprijzen van benzine en diesel met minimaal 2 cent per liter te verwachten.

De OPEC+ verlaagt vanaf mei de productie met meer dan een 1 miljoen vaten per dag. Daarop schoten de olieprijsen met meer dan 5 procent omhoog. Volgens Van Selms hebben grote olieproducerende landen zoals bijvoorbeeld Saudi-Arabië ook te maken met de hoge inflatie en door de productie te verlagen kunnen de olieprijsen gestut worden. Dat levert weer meer op voor de schatkist van de olieproducerende landen verenigd in de OPEC+.

Eerder daalden de olieprijsen juist nog flink vanwege de onrust op de aandelenbeurzen door de problemen in de bankensector. Er was vrees dat die problemen voor een afzwakende economie konden zorgen met dus een minder sterke vraag naar olie. Dat was ook te merken aan de prijzen aan de pomp die behoorlijk inzakten. Rusland zei dat de productieverlaging door de OPEC+, waar het deel van uitmaakt, de wereldwijde oliemarkt zal helpen. Volgens het Kremlin is het van belang voor de energiemarkt dat de prijzen op een 'goed niveau' blijven. Rusland zelf heeft aangekondigd een productieverlaging met een half miljoen vaten per dag tot eind dit jaar te verlengen.

23 miljard euro voor windparken op zee

Hoogspanningsnetbeheerder TenneT heeft zo'n 23 miljard euro aan contracten vergeven voor het aansluiten van windparken op zee op het stroomnet. In totaal worden er elf zogeheten converterstations in de Noordzee geplaatst. Acht daarvan zijn bedoeld om

windstroom te ontsluiten voor het Nederlandse stroomnet. De andere drie zijn voor het Duitse stroomnet. TenneT heeft ook een deel van het Duitse net in handen.

De elf converterstations hebben elk een capaciteit van 2 gigawatt. Ze zetten de door windmolens opgewekte stroom om in een sterkere stroom die dan aan land wordt gebracht. Daar wordt die omgezet in wisselstroom die gebruikt kan worden op het hoogspanningsnet.

De converterstations zijn allemaal hetzelfde. Ze zijn bewust zo ontworpen door TenneT en marktpartijen om kosten te besparen. Ook is de capaciteit van de 2 gigawattstations veel groter dan die van de huidige omvormers. Daardoor zijn veel minder kabels nodig wat beter is voor het milieu, stelt de netbeheerder.

De contracten voor de nieuwe stations werden gegund aan drie samenwerkingsverbanden: Hitachi en Petrofac, GE en Sembcorp Marine en Gen en McDermott. Vorig jaar was al duidelijk geworden dat Chinese partijen niet mochten meedoen aan aanbestedingen voor kritieke infrastructuur, zoals het stroomnet.

Ebusco-winst omhoog

De fabrikant van elektrische bussen Ebusco, die ook batterijcontainers levert voor Zero Emission Services (ZES), heeft de omzet afgelopen jaar bijna zien vervijfvoudigen tot 11,6 miljoen euro, ondanks een vertraging van de levering van bussen. Het nettoverlies liep wel op, van 26,8 miljoen euro in 2021, tot 32,2 miljoen euro. Ook heeft het bedrijf zijn doelstelling voor de winstgevendheid voor de middellange termijn terugschroefd. Dat is het gevolg van aanhoudende verstoringen in de toeleveringsketen en de hoge inflatie, maakte het concern woensdag bekend.

De vrachten in deze wekelijkse rubriek komen van schippers. Samen vormen zij een panel, dat de markt redelijk vertegenwoordigt. Niettemin kan het panel nog groeien. Voelt u zich aangesproken, meldt u zich dan aan bij de redactie op telefoonnummer 0648-351096 (robin.van.den.bovenkamp@promedia.nl). Uw gegevens worden anoniem verwerkt.

MODAL SHIFT Limburgs huisvuil kan prima per schip, maar wegvervoer is goedkoopste optie

Jean L'Ortye verwacht dat centen doorslaggevend zijn

Door Jelmer Bastiaans

Jean L'Ortye, eigenaar van de gelijknamige overslagterminal in Maastricht, hoopt dat de proef met het vervoer van Limburgs restafval per schip een vervolg krijgt. Hij acht de kans dat de winnaar van de aanbesteding het afval per schip gaat vervoeren echter klein, want vervoer over water is wel veel duurzamer, maar door de extra behandeling van het verballen van het afval ook iets duurder.

Eind oktober vorig jaar werden in Maastricht aan de kade bij L'Ortye afvalbalen geladen in het schip Wiljaco F om te worden verscheept naar de vuilverbranding van AVR in Rozenburg. Doel was aan te tonen dat het per schip vervoeren

In balen persen van huisvuil brengt extra kosten met zich mee

van afval een goed alternatief is voor wegtransport.

'De proef ging uitstekend', stelt L'Ortye, 'maar de kans dat het afval nu weer over de weg gaat is nog

steeds vele malen groter dan dat het over water vervoerd gaat worden. En dat is verlies voor iedereen.' Problem is, dat voor het vervoer per schip de lading in balen wordt geperst. Los van de overslagkosten die nu eenmaal nodig zijn om de balen in en uit het schip te krijgen, is dat een extra handeling die invloed heeft op de prijs. Een gemiddeld Limburgs huishouden zal het volgens L'Ortye minder dan een brood per maand schelen wat het extra kwijt is om het afval over water te laten vervoeren, maar toch.

Keuze nog open

De aanbesteding voor de afvalverwerking in Limburg is echter nog niet gesloten en de keuze moet dus nog worden gemaakt. Maar L'Ortye schat dat centen uiteindelijk bepalend zullen zijn. 'Iedereen wil modal shift. Wanneer je de voordelen



Jean L'Ortye (rechts) tijdens de proef met in balen geperst huisvuil dat per schip naar de AVR in Rozenburg werd verscheept. De balen hebben als voordeel dat ze goed vervoerbaar en houdbaar zijn, zonder geuroverlast te veroorzaken. Archiefoto Schuttevaer

van vervoer per schip op een rijtje zet, dan zegt iedereen: dat gaan we doen. Maar de praktijk werkt toch anders.' L'Ortye constateert dat de weg naar modal shift soms nog lang is.

'Het scheelt een huishouden minder dan een brood' per maand'

van de voordelen die dit met zich meebrengt, zegt L'Ortye. 'Maar er ligt hier naast de reductie van CO₂ en stikstof wel een kans om de wegen te ontlasten', zegt hij, doelend op de files en de duizenden zware vrachtwagenritten die van de weg kunnen worden gehaald. 'Dat scheelt, naast een hoop files, ook nog eens veel geld aan onderhoud aan de wegen.'

Niet duurder

Het is overigens helemaal niet zo dat het vervoer per schip duurder is. Maar het verballen van het afval brengt nu eenmaal kosten met zich mee, legt L'Ortye uit. 'Dat het afval in balen naast de verbrandingsovens komt, is ook een voordeel voor die verwerkingsbedrijven. Ze kunnen dan zelf bepalen wanneer die balen de oven ingaan. In tegenstelling tot de directe verbranding van nu. Wachten op de winter, wanneer er meer behoefte is aan energie is bijvoorbeeld een optie. Dat levert ook weer extra geld op. Maar het is lastig om met al die verschillende schakels iedereen op hetzelfde pad te krijgen.'

Duurzaam weegt mee

Afval Samenwerking Limburg (ASL) laat weten dat bij de aanbesteding niet alleen naar de goedkoopste optie wordt gekeken, maar dat duurzaamheid ook wordt mee-

genomen. Daarom is de uitspraak van L'Ortye wat voorbarig, volgens de organisatie. Maar L'Ortye is duidelijk. 'De incentives voor afvaltransport over water zijn zeer beperkt in deze aanbesteding, dit in tegenstelling tot Vlaanderen waar bedrijven een korting krijgen van 10 euro per ton op de milieueffing. Hier zien we dat elk afvalbedrijf aan het water het afval ook per schip afvoert of gaat afvoeren. Een inspirerend voorbeeld. Daarnaast is de aanbesteding maar voor vier jaar en zijn grote investeringen zoals loodsen, baalmachines en overslagkranen nauwelijks terug te verdienen in zo'n korte periode. Met een duur van zes of acht jaar stimuleer je ook andere opties. Omdat het investeringsrisico daalt.'

Het beste

Gezien de problemen die nu al spelen op het gebied van filevorming, slijtage van de wegen, het tekort aan chauffeurs, CO₂ en stikstof, verwacht de eigenaar van de Limburgse Terminal dat in de toekomst sowieso wel voor het schip zal worden gekozen. 'Deze problemen worden in de toekomst immers alleen maar groter. Daardoor wordt de noodzaak van een alternatief ook groter. Het lijkt mij echter het beste daar niet op te wachten en nu al te starten met te vergroenen.'

'We moeten de dialoog veel meer aangaan met z'n allen. Hoeveel zijn we eigenlijk bereid te betalen voor vergroening?'

L'Ortye spreekt met wethouders van Limburgse gemeentes en weet

dat die graag willen vergroenen. Maar elke cent die dat kost moet worden doorberekend in de afvalstofheffing van de Limburgers. De hamvraag is dan ook wat deze modal shift mag kosten ten opzichte

STADSDISTRIBUTIE Emissievrij Stadscentrum kan vrachtvervoer over de weg niet meer aan

Amsterdamse horeca efficiënt bevoorrad per schip

De start-up Zoev City werkt aan een vernieuwd concept om de horeca rond de Amsterdamse Nieuwmarkt over water te bevoorraden. Nadat Zoev City vorig jaar de Food Logistics Challenge won, gaat het dit jaar aan de slag met een pilot om gekoelde voedingsmiddelen efficiënt en opschaalbaar te vershippen.

Door Robin van den Bovenkamp

Zoev City (Zorgeloze Oplossing Elektrisch Vervoer) wijst erop dat vervoer over water in de Amsterdamse binnenstad eeuwenlang volkomen normaal is geweest en dat pas in de vorige eeuw het wegvervoer een rol is gaan spelen. Maar de stad en haar grachten kunnen de toenemende druk van het wegverkeer niet meer aan. De wegen raken verstopt en de trucks zijn te zwaar voor de meeste oude kademuuren en bruggen.

De gemeente Amsterdam wil daarnaast in 2025 zoveel mogelijk emissieloos verkeer in de stad. Volgens Zoev City is nu het perfecte moment om na te denken over vervoer over water voor de horeca in de Amsterdamse binnenstad.

Vorig jaar won het de Food Logistics Challenge met een proef met vervoer over water in samenwerking met de gemeente Amsterdam en groothandels Sligro en



Zoev City zette eerder een dekschuit en duwbootje in om aan te tonen dat vervoer over water mogelijk was. Dat bewijs werd geleverd, maar duidelijk werd ook dat het efficiënter kan en moet. Foto Zoev City

Bidfood. 'We wilden met het gebied rondom de Nieuwmarkt bewijzen dat het mogelijk is de horeca over water te bevoorraden', zegt Bart Verweijen, initiatiefnemer van Zoev City. 'Een uitdaging, want dit moest geheel elektrisch, gekoeld en bevroren gebeuren.'

Kleine containers

Zoev City zette voor dit project een duwbootje met dekschuit en zeecontainers in. Maar die containers zijn gemaakt voor zeevervoer en niet voor grachten.'

Om het proces efficiënter en opschaalbaar te maken, worden nu kleinere reefer-containers ontwikkeld met daarin standaard negen rolcontainers voor voeding. Deze containers kunnen in een keer op de kant worden gezet. Daarmee kunnen twee elektrische vrachtwagens worden beladen, waarna de lege container kan worden teruggeset op het schip.

Op meer locaties

'We zetten nu één dekschuit in, maar Sligro kan er eigenlijk wel vijf

of zes per dag gebruiken. Daarvoor moeten we alle partijen meekrijgen, dus Sligro, de gemeente en eventuele andere bedrijven die willen meedoen', zegt Verweijen. De komende maanden gaan de initiatiefnemers bezig met de financiering en het ontwikkelen van een nieuw schip en nieuwe containers. 'Daarna werken we toe naar toepassing van dit vernieuwde concept rondom de Nieuwmarkt. Op langere termijn willen we meer locaties in de binnenstad bevoorraden.'

Taakstraf voor illegaal betreden container

UITHALERS Een man die werd aangetroffen in een container op een terminalterrein in de Rotterdamse haven, is daarvoor veroordeeld tot een taakstraf van 120 uur. Het gerechtshof heeft hem ook een voorwaardelijke celstraf van twee maanden opgelegd. De man kreeg eerder al een taakstraf, plus een voorwaardelijke celstraf van twee maanden. Maar de officier van justitie ging hiertegen in beroep. Hij eiste een hogere gevangenisstraf. Het gerechtshof oordeelde echter overkomstig de politierechter. Ook omdat de man hij zijn leven naar het zich laat aanzien net op de rit gekregen, met werk als steigerbouwer. De taakstraf van 120 uur met aftrek van 2 uur per dag voorarrest en de voorwaardelijke celstraf van twee maanden vindt het gerechtshof het best bij die omstandigheden passen. **VK**

Verkeersveiligheid Noordzee staat onder druk

ZEEVAART Het Staatstoezicht op de Mijnen (SodM) waarschuwt voor de veiligheid op de Noordzee. Die staat onder druk vanwege toenemende scheepvaart in verband met de bouw van windparken op zee. Die bouwactiviteiten moeten 'niet gepaard gaan met grotere veiligheidsrisico's', stelt de toezichthouder. 'Er komen meer vaarbewegingen rondom en bin-



nen windparken. Ook kweken van zeeuier, oesters of mosselen in windparken zorgt voor nieuwe risico's'. Het SodM wijst ook op een toenemend aantal incidenten met gas. 'Door de krappe arbeidsmarkt moeten netbeheerders steeds meer werk uitbesteden. Dit kan de veiligheid in gedrang brengen.' De toezichthouder gaat de gasexplosies verder onderzoeken. **RvdB**

Nieuw plan voor veerdienst Curaçao-Bonaire

PASSAGIERS Het plan voor een veerverbinding tussen Curaçao en Bonaire is nieuw leven ingeblazen. Rederij Caribbean Fast Ferry Company heeft interesse getoond. Het is niet de eerste keer dat wordt getracht een veerdienst op te zetten, maar die zaak lijkt nu serieuzer te worden aangepakt. De participerende partijen zijn er in elk geval van overtuigd dat het nu tot iets concreets zal leiden. Er gaat worden gevaren met een catamaran met een capaciteit van 125 passagiers, die met een kruissnelheid van 40 kilometer per uur binnen drie uur de afstand over de Caribische Zee kan overbruggen. De financiering is echter nog niet rond. Daarvoor moet nog een businessplan worden uitgewerkt. Er wordt gerekend op financiële steun vanuit Nederland. Ook wordt nog gezocht naar een scheepswerf die de catamaran wil bouwen. **AS**