

## PERSBERICHT

### **Alternatieve brandstoffen bieden kansen voor vergroening van de zeescheepvaart.**

*MKC, TNO en TU Delft onderzoeken de kansen en bedreigingen voor vergroening van de Nederlandse scheepvaartsector.*

Delft, 31-01-2020. Maritiem Kenniscentrum, TNO en TU Delft onderzochten de mogelijkheden voor de zeescheepvaart om op korte termijn andere brandstoffen te gebruiken om de uitstoot van broeikasgassen te verlagen.

De studie concludeert dat concrete stappen nodig zijn om de zeescheepvaart op korte en langere termijn te ondersteunen in de overgang van fossiele naar hernieuwbare brandstoffen. Diverse maatregelen kunnen daarin een grote rol spelen, zoals het onlangs geïntroduceerde R&D fonds van de reders, het subsidiëren van groene brandstoffen en/of een verplichte introductie via instrumenten zoals de Renewable Energy Directive voor wegtransport.

In de zeescheepvaart wordt momenteel vooral gebruik gemaakt van Heavy Fuel Oil (HFO) en Marine Gas Oil (MGO). Uit een samengestelde lijst van bijna 30 alternatieve brandstoffen en productieketens zijn vier brandstoffen geselecteerd die een mogelijk alternatief bieden voor de zeescheepvaart: bio LNG, Hydrotreated Vegetable Oil (HVO), bio Methanol en Fischer Tropsch Diesel. Voor deze brandstoffen zijn de prijzen voor de huidige grijze (fossiele) varianten becijferd, maar ook de kosten voor de toekomstige groene (hernieuwbare) varianten. De bandbreedte van de prijzen van hernieuwbare brandstoffen is groot, de gemiddelde prijzen zijn redelijk vergelijkbaar, alleen Fischer Tropsch diesel is circa 50% duurder.

Daarnaast zijn er vijf representatieve Nederlandse schepen geselecteerd voor de berekening van de extra systeem- en brandstofkosten ten opzichte van dezelfde schepen varende op MGO. Tot slot zijn er van 2020 tot 2050 vier scenario's geschetst, waarin het brandstofverbruik van 100% fossiel in 2020 oploopt naar 100% hernieuwbaar in 2050.

Uit de berekeningen blijkt dat HVO en bio-LNG het meest geschikt zijn om via blends met respectievelijk MGO en LNG in de markt te introduceren. Voor methanol is dat lastiger, omdat bestaande motoren aangepast moeten worden en vanwege de gemiddeld hogere methanolprijzen. Blends met bio-LNG kunnen een positieve business case opleveren als uitgegaan wordt van een lage prijsprojectie. Dit is vooral van toepassing voor schepen met veel draaiuren per jaar (8000 uren). Een beperkt aantal Nederlandse schepen vaart inmiddels ook op LNG.

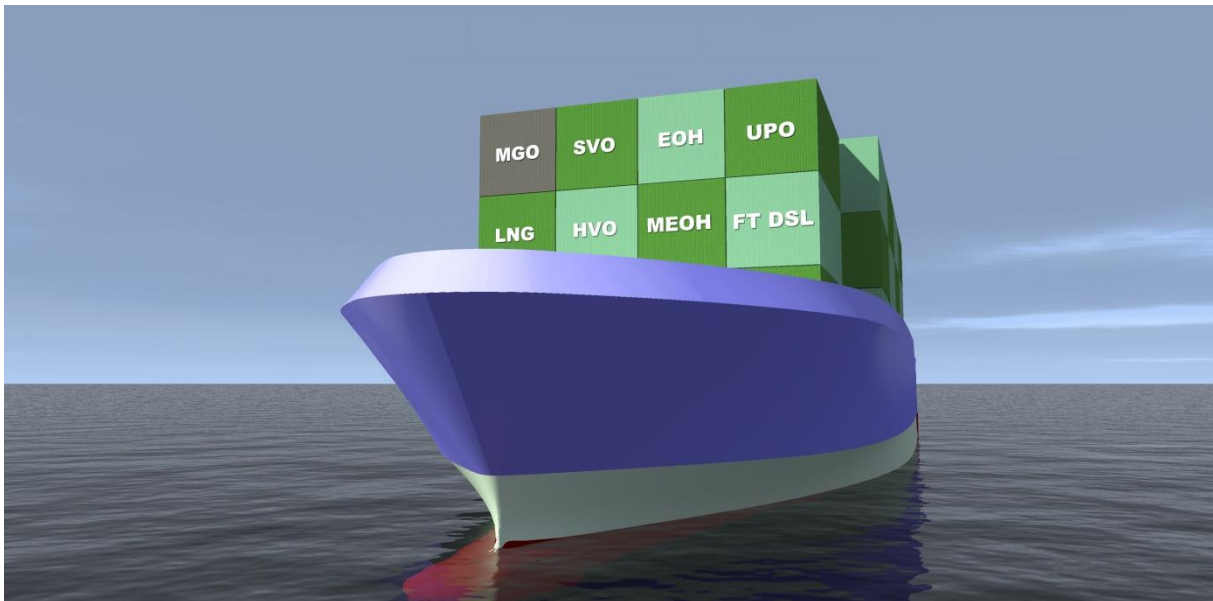
In de toekomst blijkt dat zonder extra stimuleringsmaatregelen de businesscase voor vergroening in de zeescheepvaart niet gemaakt kan worden. Dit geldt voor de vier in detail onderzochte brandstoffen, maar ook voor minder snel toepasbare brandstoffen als hernieuwbare waterstof, (upgraded) pyrolyse olie en bio-ethanol.

Het project is ondersteund door Nederland Maritiem Land en het Ministerie van Economische Zaken. Meer informatie over het project en het Engelstalige rapport "Assessment of alternative fuels for seagoing vessels using Heavy Fuel Oil" is te vinden op de website van Nederland Maritiem Land onder MIIP projecten 2019 (MIIP 016-2019)

## EINDE PERSBERICHT

Noot voor editors.

Voor meer informatie over het project kunt u contact opnemen met MKC - Pieter 't Hart, telefoon 06 48 50 13 14 of [p.thart@mkc-net.nl](mailto:p.thart@mkc-net.nl)



Artist Impressie: Alternatieve brandstoffen voor de zeescheepvaart.