



Inbreng Stichting De Noordzee ten behoeve van het Rondetafelgesprek Verduurzaming scheepvaart op 6 december 2017

Utrecht, 28 november 2017

Schriftelijke inbreng van Stichting De Noordzee ter voorbereiding op het rondetafelgesprek van de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat over verduurzaming van de scheepvaart. Stichting De Noordzee is de natuur- en milieuorganisatie die zich inzet voor een schone en gezonde Noordzee. Gezien onze achtergrond gaat deze notitie over zeevaart, niet over binnenvaart.

Continue verduurzaming scheepvaart hard nodig

Het is goed dat de verduurzaming van de scheepvaartsector wordt behandeld in de Tweede Kamer. Juist in Nederland, met onze lange maritieme geschiedenis en actieve maritieme cluster kunnen we een continue verduurzaming van de scheepvaart realiseren. De Noordzee is één van de drukst bevaren scheepvaartregio's ter wereld. Bijna de helft van de goederen in de Nederlandse zeehavens wordt vervoerd via short sea shipping¹.

Vergeleken met andere transportmodaliteiten is scheepvaart de meest energie-efficiënte manier om goederen te vervoeren. Scheepvaart veroorzaakt naast CO₂ echter ook andere emissies naar de lucht en daarnaast afval, olie, chemicaliën en ladingrestanten die in het water komen. Dit is slecht voor de water- en luchtkwaliteit en de gezondheid van mens en dier. En het kan anders.

Voor verduurzaming van de scheepvaart zien we twee sporen:

1. Zet in op wetgeving, controle en handhaving;
2. Versnel verduurzaming met alle betrokkenen in de keten via een Green Deal.

Wetgeving, controle en handhaving

De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is leidend in de totstandkoming van (internationale) regelgeving voor de zeevaart, waaronder short sea shipping. De huidige regelgeving schiet echter te kort en nieuwe komt langzaam tot stand. Er is een groot gat tussen wat technisch haalbaar is en wat wettelijk verplicht is. Ook het verschil tussen wat we op land normaal vinden en wat op zee gebeurt, is groot. Bijvoorbeeld zwavelemisssies: de Noordzee is één van de gebieden waar de strengste norm voor zwavel geldt. De toegestane hoeveelheid zwavel in scheepsbrandstof die op de Noordzee gebruikt mag worden is echter nog 100 keer hoger dan wat is toegestaan in diesel voor wegtransport.

- Blijf inzetten op strengere en nieuwe regelgeving bij IMO.

Nederland heeft een goede reputatie binnen de IMO en kan door haar positie belangrijke zaken inbrengen. Wij moedigen de Nederlandse overheid aan om dit bij elke gelegenheid te blijven doen.

¹ Bron: CBS; www.cbs.nl/en-gb/news/2016/07/oil-tankers-dominate-short-sea-shipping

- Gebruik de mogelijkheden om op regionaal niveau sneller tot nieuwe regelgeving te komen.

Op regionaal niveau kan soms sneller vooruitgang geboekt worden dan op mondiaal niveau. Voorbeelden zijn 'SECA' en 'NECA', de Emissie Controle Gebieden voor respectievelijk zwaveloxiden (SO_x) en stikstofoxiden (NO_x). Lokale en regionale regels jagen bovendien ontwikkeling van internationale regels aan. Het vaak gevraagde 'gelijke speelveld' in de scheepvaartsector leidt tot een impasse en vertraagt verduurzaming. Een onderwerp dat momenteel regionaal in de belangstelling staat is bijvoorbeeld (het aanpakken van het lozen van) paraffine en soortgelijke stoffen.

- Investeer in controle en handhaving.

Het moet niet lonen voor *freeriders* om de wet te ontduiken. In de controle moet continue geïnvesteerd worden, zo vraagt de nieuwe wetgeving op het gebied van SO_x om intensieve controle en handhaving. Maak boetes heel hoog en investeer in controlemiddelen. Een interessante ontwikkeling is bijvoorbeeld emissie monitoring via satellietgegevens.

Bundel krachten in de keten

Voor verduurzaming is inzet van alle partijen in de keten nodig. Partijen vinden elkaar nog onvoldoende. We zien de voorgenomen Green Deal voor verduurzaming van de scheepvaart als een kans om lokaal ketensamenwerking te stimuleren waarin financiers, reders, ladingeigenaren, technologieleveranciers en havens komen tot business cases voor concrete aanpassingen en innovatieve nieuwbouw. Dit vraagt een goede faciliterende rol van de overheid.

- Gebruik de aangekondigde Green Deal om via ketensamenwerking te komen tot continue verduurzaming.

Krachten die samen kunnen komen in een Green Deal zijn onder meer:

- Verschillende Nederlandse **ladingeigenaren** spannen zich in voor duurzamer vervoer van hun goederen over zee. Voorbeelden van initiatieven zijn het GoodShipping Programma² van GoodFuels, de Clean Shipping Index³ en BICEPS⁴. We vragen ook andere ladingeigenaren actief te werken aan verduurzaming in hun keten.
- **Technologieleveranciers** hebben verschillende technieken in ontwikkeling die in de praktijk gebracht kunnen worden.
- **Financiers** kunnen verduurzaming financieren en duurzaamheidscriteria hanteren bij de financiering van schepen. ABN AMRO gebruikte bijvoorbeeld duurzaamheidscriteria⁵ bij de financiering van een schip van een Nederlandse reder.
- **Havens** geven schonere schepen korting op havengelden. Het gaat nu nog om relatief lage kortingen. We vragen de havens om zo te differentiëren dat het een doorslaggevende factor wordt in business cases en verandering in gang zet.
- Bij de **reders** ligt de verantwoordelijkheid om in een dergelijke setting actief te zoeken naar ambitieuze verduurzamingsmogelijkheden en een leiderschapsrol voor de Nederlandse maritieme sector in te vullen.

² <http://goodshipping.org/>

³ <http://cleanshippingindex.com/>

⁴ <https://bicepsnetwork.org/>

⁵ Van de Clean Shipping Index