



## **Inbreng KVNR t.b.v. rondetafelgesprek "Verduurzaming binnenvaart en short sea shipping" d.d. 6 december 2017**

### **Zeescheepvaart niet opgenomen in Klimaatverdrag Parijs... een gemiste kans**

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) zet samen met haar leden in op verdere vergroening van de zeescheepvaart. Ondanks het feit dat bijna 90% van de goederen over zee getransporteerd wordt en de zeevaart **verantwoordelijk was voor 2,2% van de totale mondiale uitstoot**<sup>1</sup>, willen Nederlandse reders toch een significante bijdrage leveren aan de opgaven die zijn geformuleerd in het Parijs Akkoord. De KVNR betreurde in december 2015 al dat zeescheepvaart niet was opgenomen in de teksten het klimaatakkoord van Parijs<sup>2</sup>.

### **Ambitieuze visie van de KVNR**

De redersvereniging is tevreden met het feit dat er door lidstaten momenteel internationaal hard wordt gewerkt aan de reductiestrategie van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) voor de verdere reductie van CO<sub>2</sub>. De visie van KVNR is om in 2050 een reductie van minimaal 50% te realiseren ten opzichte van 2008, ongeacht de marktgroei.<sup>3</sup>

### **Schepen worden en varen steeds efficiënter en stoten dus minder CO<sub>2</sub> uit**

- De IMO kent sinds 1 januari 2013 de verplichte Energy Efficiency Design Index (EEDI) die er in drie fases toe leidt dat **schepen in 2025 30% efficiënter** gebouwd moeten worden dan schepen die in 2014 gebouwd zijn.
- Een paar Nederlandse reders hebben inmiddels schepen in de vaart die op LNG varen, waardoor een CO<sub>2</sub>-reductie van 20 tot 30% behaald kan worden. Daarnaast reduceert LNG als scheepsbrandstof **de uitstoot van fijnstof en zwaveloxiden volledig** en de **uitstoot van stikstofoxiden met 80%**.
- Tegenwoordig worden er zeer efficiënte schepen gebouwd, zoals de 'Egbert Wagenborg' van Wagenborg Shipping. Dit schip, dat de Maritime Award 2017 won en werd gebouwd op een Nederlandse scheepswerf, verbruikt ongeveer net zoveel brandstof als conventionele vrachtschepen in dezelfde scheepsklasse, maar kan wel 2x zoveel vracht meenemen (11.000 ton in plaats van 5500 ton). Dit betekent in de praktijk dat dit schip tot wel **40% efficiënter** is!<sup>4</sup>
- Veel schepen doen aan '**slow steaming**', waardoor zij langzamer varen van haven A naar haven B. Dit doen zij veelal op verzoek van een verlader of in sommige gevallen op verzoek van een terminal die nog bezet is met een ander schip. Dit is niet alleen voor een reder economisch aantrekkelijk, maar de CO<sub>2</sub>-emissies nemen voor zo'n reis ook af.

---

<sup>1</sup> in de periode 2007-2012 Bron: Laatste IMO-studie uit 2014 naar de uitstoot van broeikasgassen afkomstig van zeevaart te vinden:

<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf>

<sup>2</sup> <https://www.kvnr.nl/website-2013/nieuwsberichten/2015/reders-betreuren-het-geen-onderdeel-te-zijn-van-klimaatakkoord>

<sup>3</sup> In absolute zin (wellicht nog wat verduidelijken wat je daar precies mee bedoelt)

<sup>4</sup> <https://magazine.wagenborg.com/magazines/times-13/easymax/easymax-the-Wagenborg-standard-in-sustainable-shipping>



### **Uitdagingen voor reders op het gebied van verduurzaming**

Naast de mondiale wet- en regelgeving met CO<sub>2</sub>-reducerende maatregelen, heeft de zeescheepvaart onder andere te maken met steeds strenger wordende regels omtrent de uitstoot van zwavel- en stikstofoxiden en het behandelen van (invasieve) organismen die in ballastwatertanks voorkomen. Al deze wettelijke eisen vragen ook om technische innovaties aan boord van schepen. Innovaties die (nog) niet altijd beschikbaar zijn of waarvoor de financiering een enorme uitdaging vormt voor de reder.

### **Gezamenlijk naar emissieloos varen**

Om een lans te breken zouden de relevante partijen in en rondom de zeescheepvaart veel nauwer moeten samenwerken en meer verantwoordelijkheid moeten nemen om zeeschepen sneller te 'vergroenen' om uiteindelijk de omslag te maken naar emissieloos varen. Wij denken daarom dat de volgende partijen van belang zijn om dat sneller te kunnen realiseren:

- **Financiële instellingen** kunnen samen met reders, scheepsbouwers en de overheid nieuwe vormen van financiering ontwerpen, zodat de bestaande knelpunten bij de verduurzaming van de zeescheepvaart worden weggenomen.
- **Ladingeigenaren/verladers** kunnen door het vaker afsluiten van langetermijncontracten meer zekerheid bieden aan reders om investeringen te doen in 'groenere' technieken en innovaties.
- **De Nederlandse overheid** moet naast het maken van beleid op mondiaal niveau ook heel goed kijken naar de uitvoering en handhaafbaarheid van nieuwe (milieu)regels voor de zeescheepvaart. 'Freeriders' die de milieuregels bewust niet naleven moeten effectief worden aangepakt, zodat reders die zich wel aan de regels houden en daarin geïnvesteerd hebben niet gestraft worden. 'Frontrunners' moeten actief gefaciliteerd worden en nieuwe regelgeving voor nieuwe innovaties moet zo snel mogelijk worden geïmplementeerd. Een goed voorbeeld hiervan is de uitrol van LNG als scheepsbrandstof.

### **KVNR voorstander van een Green Deal**

De KVNR is tevreden met het voornemen van het nieuwe kabinet om met de scheepvaartsector een zogenaamde Green Deal af te sluiten. De KVNR gaat daarover graag in gesprek en zegt haar volle medewerking toe aan het zo snel mogelijk overeenkomen van een Green Deal. Een Green Deal zou in de visie van de KVNR vooral effectief zijn wanneer deze positieve maatregelen bevat, die reders ondersteunen bij de verduurzaming.

Rotterdam, 29 november 2017

Dhr. S. Hassing  
Voorzitter KVNR

---

Voor meer informatie:

Dhr. N. Lurkin  
Milieuzaken KVNR  
[lurkin@kvnr.nl](mailto:lurkin@kvnr.nl) / 010-2176275