

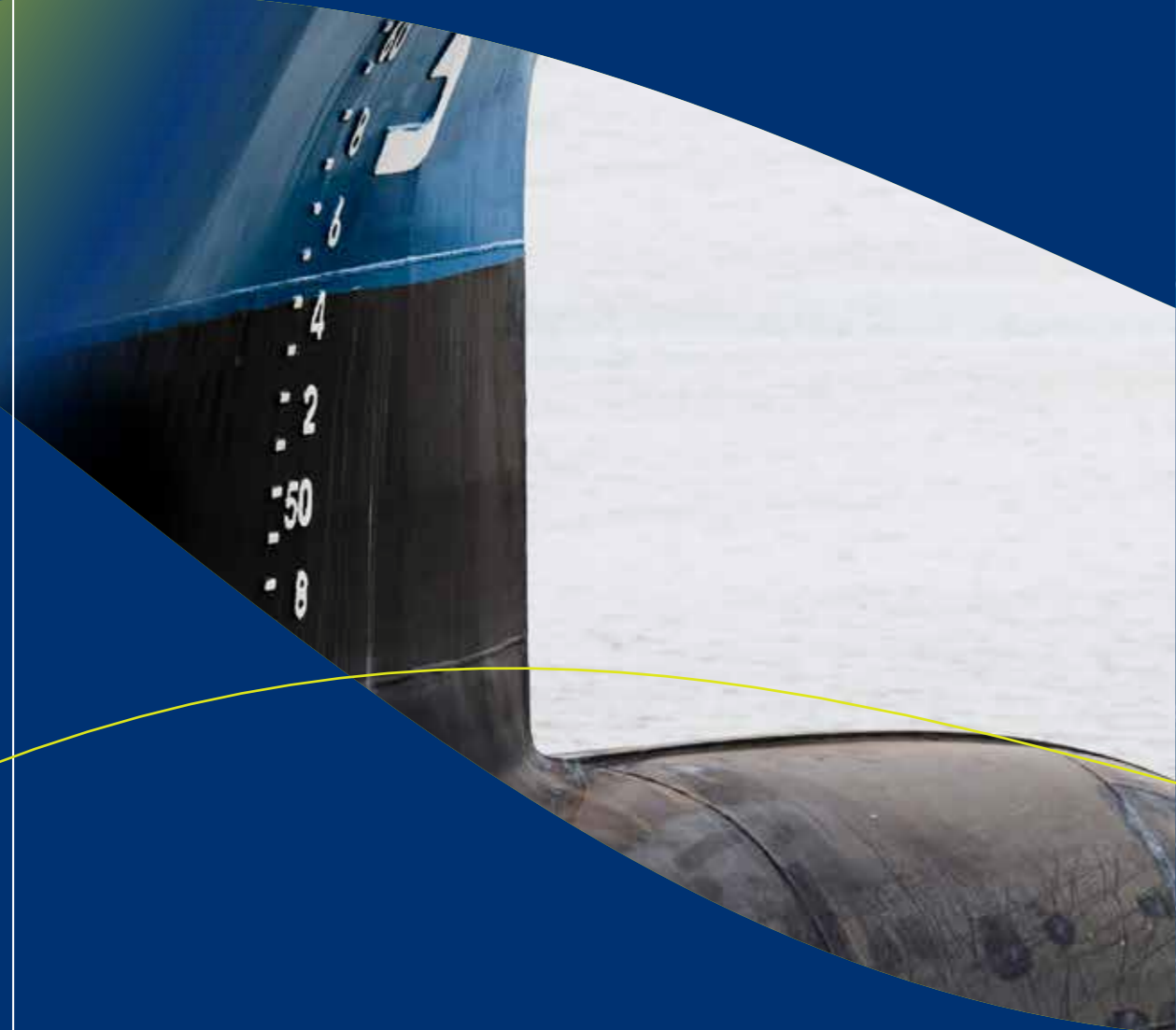


KONINKLIJKE VERENIGING VAN NEDERLANDSE REDERS

Boompjes 40
3011 XB ROTTERDAM
Tel.: 010 - 414 60 01
kvnr@kvnr.nl
www.kvnr.nl



KONINKLIJKE VERENIGING
VAN NEDERLANDSE REDERS



GROEN EN KRACHTIG VAREN

VISIE VAN DE KONINKLIJKE VERENIGING VAN NEDERLANDSE REDERS
OVER DE NEDERLANDSE ZEESCHEEPVAART EN HET MILIEU





Inhoud

Voorwoord	3
Al veel bereikt	7
Reders zijn pro-actief	11
Verder verbeteren om de CO ₂ -footprint te verlagen	13

*Voorwoord door Tineke Netelenbos,
voorzitter van de Koninklijke Vereniging
van Nederlandse Reders*

Groen en krachtig varen

Vrachtvervoer per zeeschip is minder belastend voor het milieu dan andere vormen van vervoer. Van alle getransporteerde goederen gaat momenteel circa 90% - een deel van het transporttraject - over zee. De prognoses voor de middellange en lange termijn wijzen op verdere groei van de wereldhandel en daarmee van de zeescheepvaart. Hierdoor wordt de scheepvaart zonder aanvullende maatregelen een belangrijkere bron van vervuiling en belasting van het milieu. De KVNR heeft daarom milieuverantwoord varen en bedrijfseconomisch gezond ondernemen hoog op de agenda staan en verwoord in de volgende visie:



De Nederlandse zeescheepvaart: groen en krachtig varen

1. In 2050 is het emissielooos zeeschip realiteit
2. Vanaf 2020 groeit de zeevaart CO₂-neutraal
3. In 2050 is CO₂-reductie met 50% bereikt ten opzichte van 2020

Groen varen biedt kansen voor de Nederlandse zeevaart. Investeren in schone schepen loont. Minder brandstofverbruik betekent minder kosten voor reders en dat is niet alleen goed voor de concurrentiepositie, maar ook voor het milieu!

De KVNR streeft naar een verdere vergroening van de zeescheepvaart maar wijst tegelijkertijd op voldoende aandacht voor de economische haalbaarheid van voorgestelde maatregelen. Nieuw te ontwikkelen regelgeving op het gebied van bijvoorbeeld emissies dient te zijn gebaseerd op goed onderbouwde kosten- en batenanalyses. De KVNR



Tineke Netelenbos:

*“Ik heb het volste vertrouwen in
een toekomst van de Nederlandse
zeescheepvaart die groen én krachtig is.”*

roept ook verladers op hun maatschappelijke verantwoordelijkheid te nemen door groene schepen ook te belonen met hogere chartertarieven. Dit vergroot de economische haalbaarheid van verdere vergroening.

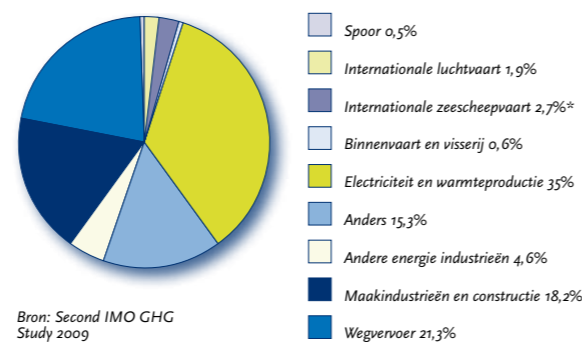
Voor Nederlandse reders is ook wereldwijd geldende milieuregelgeving cruciaal ter behoud van het gelijke speelveld en daarmee het concurrentievermogen op de mondiale markten. Daarbij is het van groot belang om rekening te houden met het specifieke karakter van de Nederlandse vloot, met relatief kleine schepen (shortsea) en een sterke vertegenwoordiging in specifieke segmenten zoals zware ladingvaart. Aantasting van de concurrentiepositie maakt de financiering van ambitieuze milieudoelstellingen voor de Nederlandse reders moeilijker en kan uiteindelijk leiden tot uitvlaggen met nadelige gevolgen voor de Nederlandse economie.

Indien milieuregelgeving leidt tot een verstoring van het gelijke speelveld leidt dat voor het short sea vervoer direct tot een verschuiving van lading van de zee naar de weg. Dit leidt tot meer congestie op de weg, meer geluidsoverlast, verslechtering van de verkeersveiligheid en een verhoging van de CO₂-uitstoot. Een modal back shift druist in tegen de doelstelling van de Europese Commissie om 50 procent van het landtransport te verschuiven naar het water in 2050.

De KVNVR en haar aangesloten leden zullen zich blijven inspannen om de milieuprestaties van de zeevaart fors verder te verbeteren. De uitdaging hierbij is milieuverantwoord varen te combineren met een bedrijfseconomische gezonde en krachtige sector, in Nederland, in Europa en wereldwijd.



Grafiek A Bijdrage sectoren aan de totale mondiale CO₂-emissie



Bron: Second IMO GHG Study 2009

*Inmiddels is dit gedaald tot 2,2%. Het rapport vermeldt echter niet de recente gegevens voor de andere sectoren.

Innoveren betekent minder brandstofverbruik en minder uitstoot per ton/kilometer.

Al veel bereikt

De zeescheepvaart zorgt voor 90% van het wereldwijde transport van goederen en is hiermee de motor van de wereldeconomie. Intercontinentale handel in bulk, halfproducten en goederen zou simpelweg niet mogelijk zijn zonder de zeescheepvaart.

De afgelopen decennia zijn tal van verdragen, conventies, wetten en regelgeving opgesteld en van kracht geworden ter bescherming van het mariene milieu. De zeescheepvaart is dan ook een sterk gereguleerde sector, mogelijk de meest gereguleerde ter wereld. Op veel fronten heeft dit geleid tot een spectaculaire daling van de belasting van het milieu.

De laatste jaren is de nadruk komen te liggen op het terugdringen van de emissies naar de lucht, zoals stikstof (NO_x), zwavel (SO_x), fijnstof (PM) en natuurlijk kooldioxide (CO₂). Ook de emissies naar het water worden verder gereguleerd door het nieuwe Ballastwaterverdrag, waarvan ook Nederland partij is geworden. Het lozen van zeewater met voor het lokale milieu vreemde soorten wordt hiermee voorkomen.

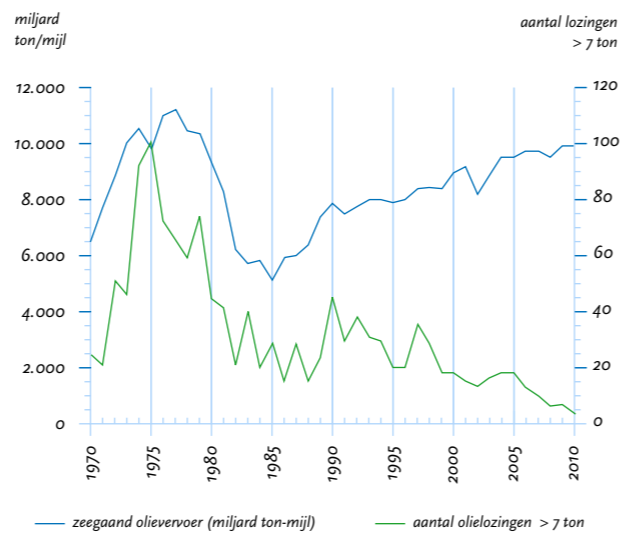
De Nederlandse vloot behoort tot de jongste en modernste ter wereld en daarmee ook tot de schoonste. Binnen het Europese shortseaverkeer, goed voor 37% van de intra-EU-handel, neemt de Nederlandse vloot een vooraanstaande positie in. Die positie willen we behouden en uitbouwen. Dit vraagt ook om een scherpe bewaking van de concurrentiepositie van de zeevaart ten opzichte van andere vervoersectoren, waaronder het wegvervoer.

DALING CO₂ PER TON/KILOMETER

De vrachtprijzen zijn in absolute termen sterk gedaald, vooral door de toegenomen schaalgrootte van schepen en het doorvoeren van innovaties die het brandstofverbruik per ton/kilometer sterk terugdringen. Dankzij deze ontwikkelingen is ook de uitstoot door het zeevervoer per ton/kilometer aanzienlijk gedaald. De huidige CO₂-emissie door de zeescheepvaart bedraagt momenteel 2,2% van de totale mondiale emissie van CO₂ (Zie grafiek A).

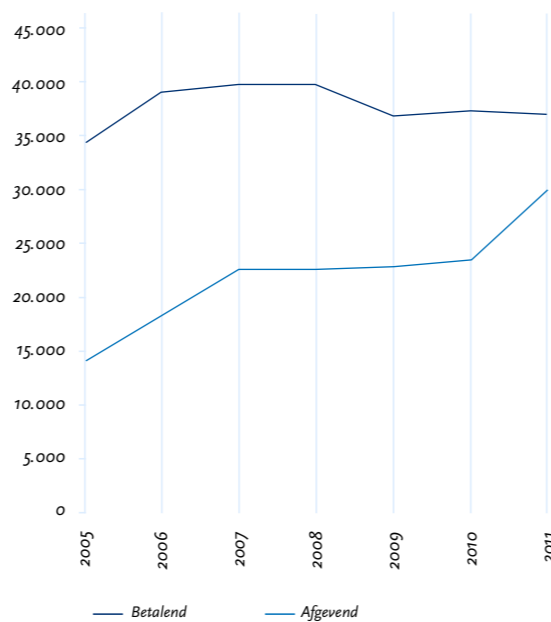


Grafiek B Olievervoer over zee en aantal olielozingen > 7 ton, 1970-2011



Bron: Fearresearch 1970-1989 en Lloyds List Intelligence 1990-2011

Grafiek C Afvalafgifte: aantal betalende en afgevend schepen in Nederlandse zeehavens



Bron: Klankbord Havenontvangst voorzieningen 2011

De Nederlandse vloot behoort tot de jongste en modernste ter wereld en daarmee ook tot de schoonste.

VERMINDERING OLIELOZINGEN

Ook het van kracht worden van internationale regelgeving leverde de afgelopen decennia een belangrijke bijdrage aan een schonere en veilige scheepvaart. Zo zijn dubbelwandige tankers verplicht gesteld. Het aantal olielozingen als gevolg van ongevallen of door illegale lozingen is in de loop der jaren fors teruggedrongen (Zie grafiek B).

Andere voorbeelden van nieuwe regelgeving zijn het Ballastwaterverdrag, de aangescherpte regelgeving over het zwavelgehalte in de scheepsbrandstoffen en NOx-emissies naar lucht.

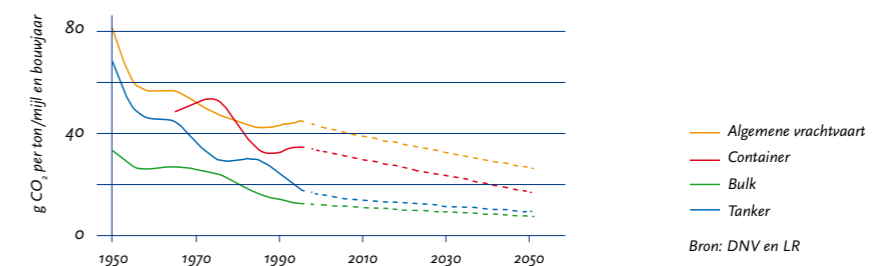
Ook voor de afgifte van huishoudelijk afval van schepen en afvalwater zijn stringente regels ingevoerd. Nederlandse schepen houden zich goed aan de meldingsplicht. Er is in Nederland een toename te constateren van de afvalafgifte door de zeescheepvaart zo blijkt uit cijfers van de Nederlandse havens (Zie grafiek C).

KRACHTIGE ONTWIKKELING

De zeescheepvaart heeft reeds belangrijke stappen gezet en een krachtige ontwikkeling doorgemaakt. In de afgelopen 60 jaar is de zeescheepvaart erin geslaagd om de CO₂-uitstoot per ton/kilometer met 70% te verlagen ten opzichte van 1950 (Zie grafiek D).

Scenario's voor de komende decennia laten echter zien dat bij een groei van de wereldhandel de relatieve bijdrage van de zeevaart aan de uitstoot van verschillende soorten emissies zal toenemen. Ook andere vervoersectoren verbeteren namelijk hun milieuprestaties, mede onder druk van nieuwe regelgeving. Overheden en bedrijfsleven staan daarbij voor de uitdaging om zowel de concurrentiepositie van de zeescheepvaart te bewaken als de milieuprestaties zo krachtig mogelijk te verbeteren.

Grafiek D CO₂-uitstoot per ton/mijl



Bron: DNV en LR



Verbeteringen in het ontwerp van de scheepsromp zorgen voor verminderd brandstofverbruik bij dezelfde vaarsnelheid.

Reders zijn pro-actief

In haar lange historie streeft de zeescheepvaart voortdurend naar manieren om zichzelf te verbeteren. Zo werd de laadcapaciteit van schepen groter, evenals de efficiency van de voortstuwing. Verbeteringen in het design van de scheepsromp zorgen voor verminderd brandstofverbruik bij dezelfde vaarsnelheid. Zeevarenden worden getraind in het bewust omgaan met het milieu en het zo zuinig mogelijk varen. Satellietnavigatie bepaalt de optimale koers. Bij elkaar heeft dit geresulteerd in minder brandstofverbruik per ton/kilometer en een afname van de emissies naar de lucht per ton/kilometer.

Nederlandse reders nemen voor een duurzaam milieu al hun verantwoordelijkheid en hebben daarbij tal van concrete maatregelen genomen. Zij zetten blijvend in op hightech innovaties. Daarmee versterken zij hun concurrentiekracht, dragen tegelijkertijd voortdurend bij aan de milieudoelstellingen en zetten vaak nog een stap verder. Zij zijn daarvoor wel afhankelijk van andere partijen in de maritieme cluster en in de gehele logistieke keten. De KVNR zal dan ook bestaande samenwerkingsverbanden intensiveren en waar mogelijk nieuwe aangaan.

Onderstaand treft u een overzicht aan van diverse innovaties van Nederlandse reders die reeds verschillende innovaties op het gebied van duurzaamheid hebben doorgevoerd

INNOVATIES

Abis Shipping - Diesel-elektrisch voor maximale efficiency en flexibiliteit

Anthony Veder - Coral Antheia dankzij retrofit op aardgas

Flinter - Reductie in CO₂-emissie en brandstofkosten

Hanzevast Shipping - Nieuwe standaard voor bulkcarriers

Heerema Marine Contractors - Aegir; Zwitsers zakmes van 50.000 ton

Holland America Line - Bekroond tot schone rederij



*De Nederlandse reders zetten blijvend in op
hightech innovaties en onorthodoxe ontwerpen.*

Jumbo Shipping - Zwaar transport zacht voor flora en fauna

KOTUG - Nieuwe generatie hybride Rotortug-sleepboten

Scheepvaartbedrijf Schot - Kapitein-eigenaar met superefficiënt schip in de shortsea shipping

Seatrade - Hybride koelschepen meer lading tegen hetzelfde brandstofverbruik

Spliethoff - Gaswassen op zee

Stena Line - Winnaar KVNR Shipping Award 2012 met walstroom

Van Oord - Innovatief bouwen met de natuur

Wagenborg - Uitgekiende romp zorgt voor minder CO₂-uitstoot

Wijnne Barends - Samenwerking leidt tot innovatieve en efficiënte zeerivierschepen

Meer innovaties vindt u in de milieumap of op www.kvnr.nl.

Verder verbeteren om de CO₂-footprint te verlagen

De IMO (International Maritime Organization) heeft mondiaal geldende regelgeving opgesteld voor het reduceren van de CO₂-emissie van de internationale scheepvaart. Hiermee loopt de internationale scheepvaart voor op alle andere internationale sectoren. Met het vaststellen van de Energy Efficiency Design Index (EEDI) zijn voor nieuwbouw verplichte CO₂-reducties vastgesteld en wordt de brandstofefficiëntie van nieuwbouwschepen duidelijk.

Ook is de Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) verplicht gesteld. De SEEMP bepaalt dat reders operationele maatregelen moeten treffen voor hun vloot om het brandstofverbruik terug te dringen. In de logboeken moeten milieuprestaties van de schepen worden bijgehouden; een bruikbaar instrument om de bemanning bewust te maken zuiniger om te gaan met brandstof en het gebruik ervan te reduceren.



*Voor groen en krachtig varen
is samenwerking nodig tussen alle partners in de
maritieme cluster en logistieke keten*

De KVNR steunt de verduurzaming van de zeescheepvaart en acht een verplicht mondiaal werkend Monitoring, Reporting en Verification (MRV)-systeem een belangrijke stap op weg hiernaar toe. De KVNR streeft naar een simpel en effectief systeem dat de administratieve lasten zo veel als mogelijk beperkt en geen commercieel gevoelige informatie zal bevatten.

Mocht de IMO in de toekomst besluiten tot het invoeren van een 'Market Based Measure', een aanvullend instrument ter reductie van de CO₂-emissie zoals een heffing op de brandstofprijs of een CO₂-emissiehandelssysteem, dan dient dat eveneens zo eenvoudig mogelijk te zijn. De visie van de KVNR is dat een heffing op de bunkerkosten daar het beste aan voldoet.

Verlaging van de CO₂-footprint of zelfs de verwezenlijking van een emissieloos schip vraagt om verdere vernieuwing in het denken. Dat kan de zeevaart niet alleen. We hebben onze partners in de maritieme cluster en in de logistieke keten daarbij hard nodig.

De KVNR zet in op het verder intensiveren van de samenwerking in grensoverschrijdende netwerken en het sluiten van allianties met overheden en kennisinstituten. De KVNR participeert al samen met verschillende partijen, waaronder de Stichting Noordzee, havenbedrijven en TNO in het Platform Schone Scheepvaart en in de Logistieke Alliantie.