

NMT position paper Green Deal verduurzaming zee- en binnenvaart

Samenvatting

Dit position paper beschrijft de uitgangspunten en maatregelen die Netherlands Maritime Technology (NMT) namens de maritiem-technologische sector in Nederland zal inbrengen voor de Green Deal zoals die is opgenomen in het regeerakkoord. Er worden zes maatregelen benoemd die moeten bijdragen aan de verduurzaming van de zeevaart en binnenvaart.

1. CO2-beprijzing - Door uitstoot van CO2 te belasten zullen CO2 besparingsmaatregelen kostenvoordeel opleveren.
2. Validatie - Door de effecten van technieken te valideren wordt inzichtelijk welke milieuwinst er haalbaar is en welke kosten(besparing) dit met zich meebrengt.
3. Offshore werkzaamheden - Door duurzame installatie en onderhoud van windmolenparken te ondersteunen worden offshore windparken écht duurzaam.
4. Garantiefonds - Door het instellen van een garantiefonds van € 400 mln kan de sector tegen gunstiger voorwaarden de verduurzaming van de vloot financieren.
5. Regelgeving - Door het nastreven van strenge eisen voor emissiereductie en handhaving wordt de sector gedwongen te verduurzamen.
6. Lange termijn innovatie en ontwikkeling - Door te investeren in innovatie en ontwikkeling kan de sector blijven werken aan de energietransitie en het emissieloos schip.

1. Achtergrond

In het Regeerakkoord van Kabinet Rutte III is opgenomen dat er een Green Deal gesloten zal worden tussen de overheid en de maritieme sector op het gebied van verduurzaming in de zeevaart, binnenvaart en havens. NMT onderschrijft het grote belang van het terugdringen van schadelijke emissies door de scheepvaart naar lucht en water en kan een bijdrage leveren aan het verminderen van het klimaatprobleem en aan een betere lucht- en waterkwaliteit. De inspanning voor vergroening komt ook tot uiting in het gezamenlijk Werkprogramma Maritieme Strategie 2018-2021 (onderdeel van de Rijksbrede Maritieme Strategie 2015-2025).

Een Green Deal is een instrument van de overheid om doelstellingen op het gebied van duurzaamheid te bereiken. Het omvat een set afspraken tussen partijen uit de samenleving, waaronder bedrijven en de Rijksoverheid. Voorbeelden daarvan zijn reductie van CO2-uitstoot, alternatieven voor fossiele brandstoffen en het in balans brengen van de natuur. Door heldere onderlinge afspraken kunnen deelnemers werken aan concrete resultaten, waarin iedere partij zijn eigen verantwoordelijkheid heeft.

NMT vertegenwoordigt voor zowel de binnenvaart als de zeevaart een essentiële schakel voor de verduurzaming van deze sector: de Nederlandse scheepsbouw en maritieme toeleveranciers. Dit zijn de partijen die schepen ontwerpen, maken, onderhouden en die alle apparatuur aan boord leveren. Zij investeren veel in onderzoek en ontwikkeling met als resultaat duurzame maritieme oplossingen voor een meer duurzame sector. Een brede toepassing van de ontwikkelde oplossingen zal leiden tot het vergroenen van de sector. Met haar beschikbare en toekomstige oplossingen heeft de maritieme maakindustrie de sleutel in handen voor een succesvolle transitie naar emissieloze schepen. De inhoud van dit paper is op 24 april 2018 met de leden van NMT afgestemd. De opmerkingen en suggesties van die dag zijn in dit paper verwerkt.

2. Doelstellingen voor vergroening

Kortgezegd sluit de Green Deal aan bij de trend naar verduurzaming die wereldwijd in de maatschappij waar te nemen is. De Verenigde Naties hebben de UN Sustainable Development Goals (UNSDG) ontwikkeld. Eén van de doelen is om de aarde te beschermen. Om deze doelen te bereiken moet ook de maritieme sector een bijdrage leveren. Specifiek voor onze sector geldt verder dat deze geen deel uit maakt van de het klimaatakkoord (COP21) dat gesloten is in Parijs. Desondanks wil de sector meewerken aan het bereiken van de doelstelling om de opwarming van de aarde tegen te gaan. Recent hebben de lidstaten daarom binnen de IMO afgesproken dat de totale, wereldwijde CO₂-uitstoot in 2050 met 50 procent verminderd is. Daarbij geldt 2008 als startpunt. In dat jaar was de internationale scheepvaart verantwoordelijk voor ruim 2,5 procent van de mondiale CO₂-uitstoot. Ook vanuit Europa zijn er initiatieven om de maritieme sector tot verduurzaming te bewegen. NMT heeft een aanzet gegeven met een inventarisatie van beschikbare duurzame maritieme oplossingen op <http://sustainable-maritime-solutions.nl/>. Het regeerakkoord gaat verder: in een af te sluiten nationaal Klimaat- en Energieakkoord moet tenminste 49% reductie van CO₂ gerealiseerd worden in 2030.

Zowel de binnenvaart als de zeevaart zijn voor veel vervoersstromen op dit moment al de groenste modaliteit. De uitstoot per hoeveelheid vervoerde lading is per schip in een groot deel van de gevallen het kleinst. Dit gegeven ontslaat de sector echter niet van de verplichting een bijdrage te leveren aan het verder terugdringen van de uitstoot. De verduurzaming van de sector vraagt een forse inspanning van alle partners in de maritieme keten, waaronder verladers, reders, werven, toeleveranciers en dienstverleners. De Green Deal zal daarom in samenwerking met vertegenwoordigers van deze ketenpartners moeten worden opgesteld.

De sector wil aansluiten op de UNSDG's en de reductiedoelen van de IMO. Kenmerkend voor beide is een lange horizon voor het bereiken van deze doelen. Het is echter noodzakelijk om direct de eerste stappen te zetten om niet op een achterstand te komen. NMT ziet de Green Deal dan ook als instrument om de noodzakelijke eerste stappen te zetten om deze doelen te bereiken.

3. Mechanismes voor vergroening

Om vergroening in de sector te bewerkstelligen zijn er twee mechanismen te onderscheiden. Enerzijds is het mogelijk om vergroening af te dwingen middels regelgeving. Op deze manier wordt de sector gedwongen om te vergroenen. Anderzijds is het mogelijk om de business case te beïnvloeden door financiële prikkels. Door vergroening te belonen of het niet-vergroenen te belasten wordt het rendabeler om te vergroenen. NMT wil samen met de sector en de overheid bekijken hoe de beide mechanismes doeltreffend kunnen worden ingezet.

In paragraaf 4 wordt verder ingegaan op de kracht en inzet van de maritiem-technologische sector in Nederland. In paragraaf 5 wordt een zestal maatregelen besproken die de genoemde mechanismen beïnvloeden en gebruik maken van de kracht van de sector. Dit alles met verduurzaming van zowel de zeevaart als de binnenvaart als resultaat.

4. Inzet maritiem-technologische sector

De maritiem-technologische sector in Nederland staat bekend om haar innovatieve karakter, goede kwaliteit en lage kosten over de totale levensduur van de producten. Deze sector kan een belangrijke bijdrage leveren aan de vergroeningsopgave voor zowel de binnenvaart als de zeevaart.

Er zijn op dit moment al veel duurzame maritieme oplossingen beschikbaar. Deze kunnen direct worden toegepast. Het ontbreekt echter aan prikkels in de keten om marktintroductie van deze oplossingen te bereiken. Omdat een 'groener schip' in vrijwel alle gevallen geen hogere vrachtprijs oplevert en veel scheepseigenaren geen financiële ruimte hebben voor groene investeringen, blijft veel laaghangend fruit hangen, zelfs wanneer de terugverdientijd kort is. Er zijn dus maatregelen nodig om bestaande technologie aan boord te krijgen.

NMT zet zich namens de sector in voor het toepassen van beschikbare duurzame oplossingen en voor de versnelling van innovatie en ontwikkeling. Belangrijk daarbij is te onderkennen dat vanwege de lange levensduur van schepen nog veel schepen met verouderde technologie varen. Maatregelen voor nieuwe schepen zijn noodzakelijk maar hebben, zeker op korte en middellange termijn, onvoldoende effect. De focus ligt daarom op zowel bestaande als nieuw te bouwen schepen. Alleen wanneer de gehele vloot vergroent, is het mogelijk om de hoge ambities te realiseren.

Wij willen vanuit de industrie met ambitie en daadkracht inzetten op de genoemde punten. We verwachten dat de overheid haar bijdrage levert met de mogelijkheden die zij heeft. Dat omvat ook een financiële impuls om de transitie naar een duurzame sector op gang te helpen. Hierdoor komt een vlieg wiel op gang. Dit leidt op termijn weer tot kostenbesparing, doordat nieuwe oplossingen breder toegankelijk raken.

De focus van NMT en haar leden ligt op de ontwikkeling en toepassing van technologie. Voor een beter begrip van de veelheid aan zaken waaraan wordt gewerkt, is het zinvol om een thematische onderverdeling aan te houden. De ontwikkelingen zijn als volgt te rubriceren wanneer verduurzaming als uitgangspunt wordt genomen:

- Verlagen van energiebehoefte van schepen
Voorbeelden van ontwikkelingsgebieden zijn: hydrodynamische verbeteringen, optimalisatie scheepsontwerp, verlagen energieverbruik van scheepsapparatuur.
- Beperken van de uitstoot naar de lucht
Voorbeelden van ontwikkelingsgebieden zijn: alternatieve energiedragers, biobrandstoffen, voor-/nageschakelde technieken.
- Beperken van de uitstoot naar het water
Voorbeelden van ontwikkelingsgebieden zijn: voorkomen van overbrenging invasieve soorten door verbeterde antifoulingssystemen, terugdringen onderwatergeluid, vermindering uitstoot microplastics.

De Green Deal zal van toepassing moeten zijn op deze drie thema's. Voor alle genoemde thema's geldt dat deze zowel van toepassing zijn op de binnenvaart als op de zeevaart. De uitwerking in maatregelen zal echter verschillen.

5. Maatregelen

Vanuit de mechanismes voor vergroening en de inzet van de maritiem-technologische sector zijn verschillende maatregelen denkbaar. Belangrijke randvoorwaarde voor maatregelen is het behoud van het gelijke speelveld met de ons omringende landen (binnenvaart) en mondiaal (zeevaart).

Vrijwel alle maatregelen lenen zich voor zowel het verlagen van de energiebehoefte van schepen, als het beperken van uitstoot naar lucht en water. Hieronder volgt een aantal maatregelen die een positief effect hebben op de verschillende thema's en die noodzakelijk zijn om de beoogde effecten van de Green Deal te realiseren.

5.1 CO2 beprijzing

Een binnen de sector breed gedragen maatregel om vergroening te stimuleren is het beprijsen van CO2 door middel van een belasting op brandstof. Wanneer er kosten verbonden zijn aan de uitstoot van CO2, loont het om de uitstoot te reduceren. Met deze maatregel wordt de business case beïnvloed. Het toepassen van beschikbare duurzame oplossingen wordt lonend evenals verder onderzoek en ontwikkeling naar nieuwe technologieën. Het gelijk speelveld is bij deze maatregel van essentieel belang. Om het effect van en draagvlak voor deze maatregel te vergroten, dienen de inkomsten ten goede te komen aan de verduurzaming van de sector. Te denken valt aan het subsidiëren van vergroening van schepen, het ondersteunen van innovatie en ontwikkeling en het valideren van metingen en data.

De sector kan op verschillende manieren bijdragen aan deze maatregel. Zo is er goede data nodig om een reële CO2 prijs te bepalen. Er zal een systeem moeten komen om de CO2 uitstoot van schepen te bepalen. Er is een nulmeting noodzakelijk om het effect van te nemen maatregelen aan boord te bepalen evenals een verificatie wanneer maatregelen genomen zijn.

De overheid kan zich inzetten voor het verkrijgen van een systeem voor CO2 beprijzing waarbij het gelijk speelveld als uitgangspunt geldt. Verder is het aan de overheid om zorg te dragen voor een goede afhandeling van de geldstromen. Met inbreng van de sector kan de overheid de totale CO2 uitstoot van de sector in Nederland bepalen.

Er zijn twee manieren om CO2 te beprijsen. Er kan een belasting worden geheven op brandstof en er kan een emissiehandelssysteem (ETS) worden ingevoerd. De sector is het meest gebaat bij een belasting op brandstof. Brandstofkosten zijn een substantieel deel van de totale kosten van scheepseigenaren. Een extra belasting, mogelijk progressief over de tijd, zorgt daarmee voor voldoende prikkel om het gebruik van brandstof te verminderen. Daarnaast kunnen de opbrengsten worden ingezet voor verdere verduurzaming van de sector. Een ETS is aanzienlijk lastiger in te voeren met een complexe administratie en beheerstructuur. Het draagvlak in de sector voor een ETS is hierdoor klein, ook omdat de opbrengsten niet ten goede komen aan de sector als geheel.

5.2 Validatie

Voor zowel nieuwe als bestaande technieken geldt dat er in veel gevallen geen gevalideerde informatie over de effecten beschikbaar is. Dit maakt het voor de eindgebruiker moeilijk om een gefundeerd besluit te nemen over een investering in vergroening. Er is behoefte aan een eenduidige manier voor het valideren van informatie en data. Daarnaast dienen er meer gevalideerde gegevens beschikbaar te komen. Dit geldt zowel voor energie-efficiëntie als uitstoot naar lucht als naar water.

De sector levert input voor de ontwikkeling van een systematiek voor validatie. Ook levert zij beschikbare gegevens aan voor validatie. Op deze manier ontstaat een betrouwbare vorm van informatie over de mogelijkheden voor verduurzaming van zowel de binnenvaart als de zeevaart.

De overheid ondersteunt de ontwikkeling van een systematiek. Validatie van gegevens is voor veel producenten en vooral voor het mkb financieel niet haalbaar, vooral ook omdat de kosten voor de baten uitgaan. De overheid kan hierin financieel ondersteunen. Te denken valt aan een revolverend

fonds en ook zijn er goede combinaties denkbaar met de eerder genoemde maatregel voor CO₂ beprijzing. Tot slot kan de overheid de ontwikkelde systematiek en de gevalideerde gegevens inbrengen in EU- en IMO-verband. Beide hebben projecten lopen om dergelijke informatie te verzamelen.

5.3 Offshore werkzaamheden

Op de Noordzee vinden veel activiteiten plaats voor het plaatsen en onderhouden van windmolens. Er kan een regeling geïntroduceerd worden, bijvoorbeeld volgens het principe van Beste Prijs-Kwaliteit Verhouding (BPKV), voor duurzame activiteiten op de Noordzee. Dat kan door bijvoorbeeld aan de eisen verbonden aan de ontwikkeling en het onderhoud van windparken en andere offshore activiteiten ook strenge eisen te stellen aan de duurzaamheid van schepen die hierbij betrokken zijn. Hiermee kan de overheid zonder subsidie verduurzaming van de sector bespoedigen.

De sector zet zich in om de activiteiten nog duurzamer te laten plaatsvinden. Door de aard van de activiteiten leent deze industrie zich goed voor het uitvoeren van pilots en kan bijvoorbeeld ook een bijdrage leveren in het valideren van gegevens (zie andere voorgestelde maatregelen).

De overheid ontwikkelt een regeling die duurzame activiteiten op de Noordzee stimuleert en past deze toe op al haar aanbestedingen.

5.4 Garantiefonds

Het adopteren van 'groene' business cases door financiers is niet vanzelfsprekend. De haalbaarheid van het in gebruik stellen van een nieuw groen schip of de refit van een bestaand schip door emissie-reducerende maatregelen bepaalt immers niet in hoeverre het schip (meer) geld gaat verdienen. Bovendien is het risicoprofiel niet lager. Hierdoor ontbreekt het aan een prikkel om deze groene technologie toe te passen. Een garantiefonds dat de risico's van het implementeren van groene technieken beperkt, kan een groot verschil maken; zeker omdat in de praktijk reders en verladers niet altijd de middelen hebben om de risico's volledig te absorberen.

De sector zet zich in om in de business cases met groene oplossingen te komen. Zij komt met pilots voor nieuwe technieken aan boord van binnenvaartschepen en zeeschepen en neemt emissiereductie als prioriteit op bij de bouw van nieuwe schepen.

De overheid zet een garantiefonds op waar reders en verladers die willen investeren met een groene business case dekking kunnen krijgen van de overheid bij hun financiering van de groene aspecten. Hierdoor wordt het voor financiers gemakkelijker om deze business cases te financieren en wordt de financiering ook goedkoper ten opzichte van niet-groene technieken.

De omvang van een dergelijk garantiefonds ligt op € 400 miljoen voor de komende 4 jaar. Het fonds speelt een rol zowel bij nieuwbouw als refits. Denk aan een garantie op de investering in een emissie-reducerende boegvorm of toepassing van windvoortstuwing voor een nieuw schip, of het aanpassen van de voortstuwingstrein van een binnenvaartschip. Het garantiefonds moet ervoor zorgen dat groene financiering daadwerkelijk goedkoper wordt. Afspraken met financiële instellingen zijn hiervoor binnen de Green Deal nodig. Om het garantiefonds goed af te bakenen, ligt het voor de hand om hierbij alleen gevalideerde oplossingen in aanmerking te laten komen (zie paragraaf 5.2).

5.5 Regelgeving

Regelgeving is de belangrijkste 'trigger' om de markt in beweging te brengen, maar deze moet dan wel zo opgesteld zijn dat het voldoen daaraan betaalbaar is en dat een gelijk speelveld met andere maritieme landen gewaarborgd blijft. Om de transitie naar duurzame scheepvaart te versnellen moet

binnen deze voorwaarden gestreefd worden naar strenge en effectieve eisen aan emissiereductie en strenge handhaving daarop. Dat streven geldt voor de scheepvaart in Nederland en wereldwijd. Ook voor handhaving geldt dat er een gelijk speelveld met omringende landen moet zijn. Er moet snel en flexibel worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen waarvoor nog geen passende regelgeving is.

De maritieme maakindustrie levert betrouwbare, gevalideerde informatie over de stand van de techniek, de effecten daarvan op emissies en over de mogelijkheden op het gebied van duurzame scheepvaart. De sector levert hiermee inbreng voor de realisatie van werkbare en effectieve regelgeving. Zo mogelijk geeft zij ook een beeld van de effecten van aanpassingen van de regelgeving. NMT levert namens de sector een actieve bijdrage voor de ontwikkeling en toepassing van regelgeving.

Een vooruitstrevende positie van de Nederlandse overheid in internationaal (IMO) en Europees (o.a. CESNI) verband ten aanzien van wet- en regelgeving voor duurzaamheid gaat bijdragen aan een snellere vergroening van de markt. Een flexibele opstelling van de wetgever en handhaver is vaak noodzakelijk voor bijvoorbeeld het uitvoeren van pilots, het verkrijgen van certificaten of een tijdelijke uitzonderingspositie wanneer de regelgeving de ontwikkeling in de weg staat.

5.6 Lange termijn innovatie en ontwikkeling

Met het toepassen van nu al beschikbare technologie wordt een eerste stap gezet in de vergroening van de sector. Om de doelen binnen de gestelde tijd te behalen, is echter een versnelling nodig van innovatie en ontwikkeling van nieuwe technieken. Alleen dan zal het mogelijk zijn om de energietransitie werkelijk van de grond te krijgen, de doelen te behalen en het uiteindelijke doel te bereiken: een emissieloos schip.

De maritieme maakindustrie en de kennisinstellingen identificeren kansrijke technologische trends en investeren in onderzoek, ontwikkeling en demonstratie. Op het gebied van het terugdringen van uitstoot van broeikasgassen kijkt de sector enerzijds naar verdere energie-efficiëntie door inzet van nieuwe technologie, anderzijds zet de sector in op de energietransitie naar duurzame brandstoffen en energiebronnen. Zij streeft naar ontwikkeling waarin alle ketenpartners betrokken zijn en ook logistiek en infrastructuur wordt meegenomen.

De overheid faciliteert experimenteerruimte. Te denken valt hierbij aan fysieke en financiële mogelijkheden om te kunnen experimenteren. Een flexibele opstelling van de wetgever en handhaver is vaak noodzakelijk voor bijvoorbeeld het toestaan van testen of het verkrijgen van een typekeur. Ook is er een rol voor de Rijksrederij en Koninklijke Marine in bijvoorbeeld het toestaan van testen aan boord. Daarnaast is ondersteuning met middelen voor kennisopbouw, ketenbrede R&D en demonstratieprojecten noodzakelijk ten behoeve van kansrijke ontwikkelingen op langere termijn (bijvoorbeeld waterstof).

6. Samenwerking in de keten

De ambitieuze doelen kunnen alleen behaald worden in de ketens waarin de scheepvaart opereren. NMT is daarbij een belangrijke speler in deze ketens omdat haar leden de benodigde technologie aanleveren. Dit position paper geeft invulling aan de bijdrage die NMT en haar leden kan leveren en waar NMT op in wil zetten bij het opstellen van de Green Deal. Samenwerking met ketenpartners is hierbij essentieel. Alleen wanneer de Green Deal breed gedragen wordt, kan hij succesvol zijn. Dit paper dient als uitgangspunt voor NMT voor de gesprekken met de ketenpartners en de overheid.