



Allemaal labels


Opinie

1 april 2025

#Schone schepen

Gedownload op 11-04-2025

Wat is het CII-label?

Tegenwoordig plakken we op alles een label. Zo zijn inmiddels bijna alle boodschappen voorzien van een Nutriscore en hebben mijn tv, wasmachine, koelkast en zelfs mijn huis een energielabel. Ook de zeevaart ontspringt niet aan deze trend, sinds 2023 hebben namelijk ook vrachtschepen boven de 5000 GT  een eigen energielabel: de Carbon Intensity Indicator (CII).

Dankzij al deze labels wordt het voor bijvoorbeeld een consument makkelijker om de duurzame of gezondere optie te kiezen. Alleen betwijfel ik de nauwkeurigheid van het zogenoemde CII-label voor het vergelijken van zeeschepen. Waar ik weet dat een chocoladereep met veel suiker erin 'slecht voor me is' en de rode E dus zeer gepast is, ligt dit voor schepen iets ingewikkelder.

Maar eerst een verdere uitleg over dit CII-label. De CII moet meer inzicht geven in de energie-efficiëntie van een schip. Om deze energie-efficiëntie te berekenen, is een formule samengesteld. Wanneer we deze formule versimpelen, zou je kunnen zeggen dat de uitstoot van een schip wordt gedeeld door de afgelegde afstand van het desbetreffende schip. Een hoge uitstoot per afgelegde afstand is een slechte score, en een lage uitstoot per afgelegde afstand een goede score.

De schepen krijgen op basis van de uitkomsten binnen de CII-formule een letter toegewezen. Van A tot E, waarbij A het hoogst haalbare is en alles onder de letter C eigenlijk wordt gezien als een onvoldoende.

Belangrijk is wel dat schepen, net als bij de Nutri-score, enkel vergeleken worden met soortgelijke schepen. Dus, waar de Nutri-score andere standaarden hanteert voor chocopasta dan voor haver-mout, hebben tankers en containerschepen ook andere streefwaarden in de CII.



Een onvoldoende, wat nu?

Een zeeschip met een (te) laag CII-label krijgt niet alleen een tik op de vingers. Reders die schepen in bezit hebben met een D- of E-label zijn verplicht een plan uit te werken waarin de betreffende reder ervoor zorgt dat het schip het jaar daarna minstens een C-label scoort. Het opstellen en uitwerken van zo'n actieplan moet gebeuren één jaar na het bereiken van een E-score of als een schip drie jaar achter elkaar een D-score haalt.

Mocht je nu in 2024 positief uit de test komen en trotse bezitter zijn van schepen met een C of hoger, dan betekent dit niet dat je voor het jaar 2025 veilig zit. De berekening wordt namelijk elk jaar strenger. Je schepen met een C kunnen zomaar het jaar daarna van een ruime voldoende naar een onvoldoende (D of E) schieten. Zo zorgt het CII-label ervoor dat reders verplicht worden hun schepen energie-efficiënt te houden.

Maar er is een adder(tje)...

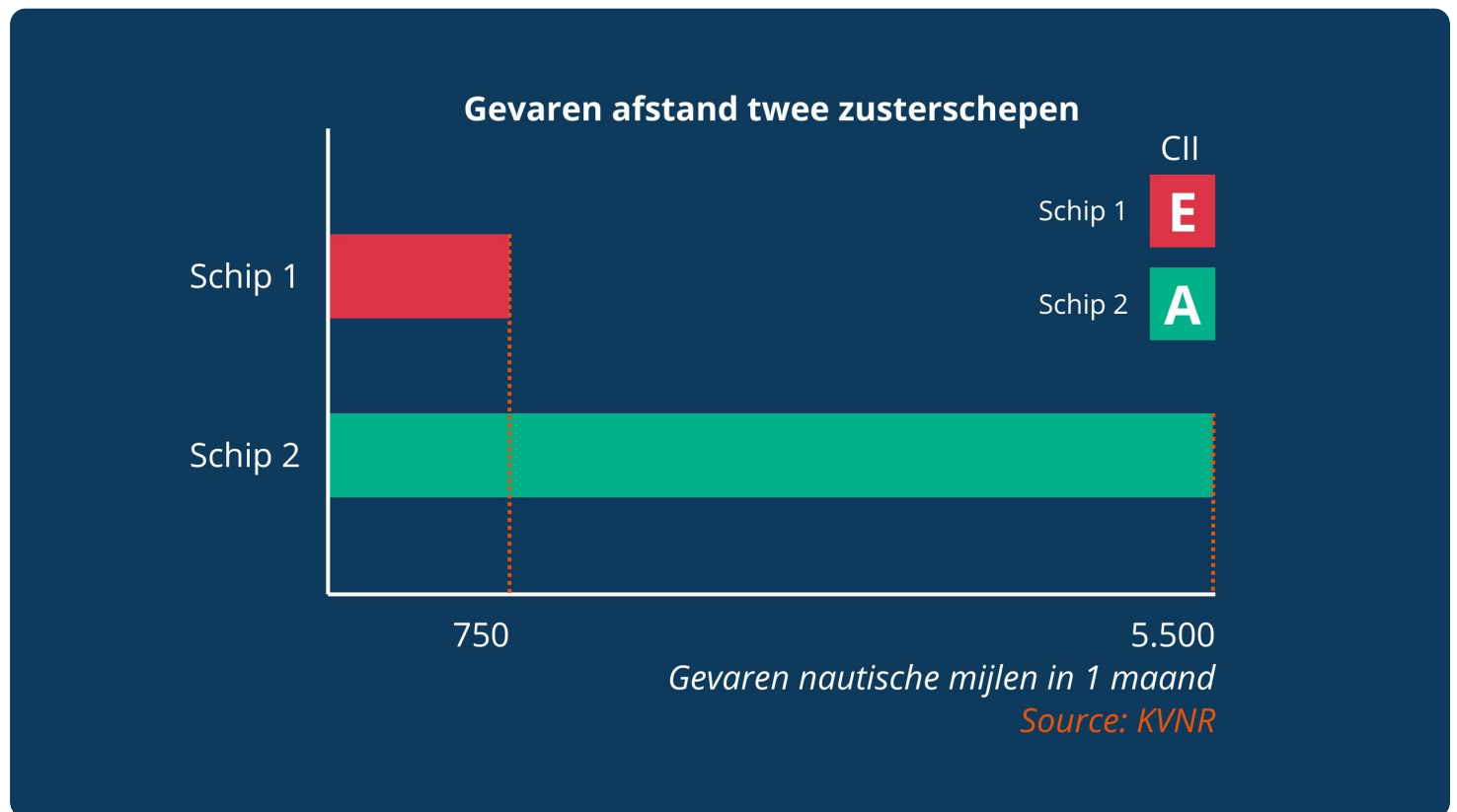
Nu hoor ik je denken: "Dat CII-label klinkt tot nu toe best goed." Dan is het tijd om het addertje onder het gras bloot te leggen.

De huidige formule achter het CII-label matcht namelijk helaas niet met de werkelijkheid. Zo krijgen momenteel schepen met exact dezelfde bouw vaak uiteenlopende CII-labels. Zo krijgt het ene schip een A-score, terwijl een identiek schip een E scoort.

Dit komt doordat de huidige formule voornamelijk kijkt naar de CO₂-uitstoot per afgelegde mijl. Schepen die veel lange afstanden afleggen, zijn dus volgens het CII-label per definitie duurzamer,

terwijl schepen die veel korte afstanden afleggen al snel slecht scoren. Stilliggen in de haven of op ankerplaatsen is voor de uiteindelijke CII-score al helemaal desastreus. De uitstoot in havens wordt daarin meegenomen, maar mijlen worden er niet gemaakt, omdat het schip stilligt.

Het merendeel van de Nederlandse zeevaart bestaat uit short sea die juist reizen met relatief korte afstanden maken ten opzichte van deep sea intercontinentaal vervoer over zee. Veel Nederlandse reders scoren dus al slechter omdat ze relatief veel havens aan doen, wat inherent is aan de markt waar ze in zitten: vervoer over zee over relatief korte afstand. Een CII-label waarbij afgelegde mijlen een prominente rol spelen werkt dus zeker niet voor deze markten.



Een recentelijk voorbeeld waarin de gevaren van afstand impact had op twee zusterschepen

Realistische CII is nodig!

Commerciële partijen als financiële instellingen, charteraars en klanten kijken en vragen naar de CII-scores van reders en hun schepen. Er zijn gevallen bekend, waarbij deze partijen erg kritisch zijn op reders en ze financieel benadeeld zijn omdat een schip een D- of E-label heeft gekregen doordat er bijvoorbeeld minder lading werd toebedeeld aan de betreffende reders.

Ik roep niet op om alle zeeschepen onder een label A te krijgen, maar de formule achter de CII moet wel op de schop om zo een realistischer beeld van de werkelijkheid te geven. Short sea zeevaart kan niet worden benadeeld ten opzichte van inefficiënte schepen die langere afstanden varen.

Ja, schepen stoten ook uit wanneer ze in de haven liggen. Iets waar walstroom hopelijk in de nabije toekomst steeds vaker een einde aan brengt. Toch is het, naar mijn mening, vreemd dat deze

uitstoot tijdens stilstand wordt meegenomen in de formule.

Net zoals bij mijn tv of wasmachine de kijktijd of wasbeurten niet wordt meegenomen in het energielabel hiervan. Een product wel of niet gebruiken zou geen impact moeten hebben op de duurzaamheid van dit product. Of moet ik vanaf nu 's ochtends voor vertrek naar kantoor mijn verwarming ook maar op de hoogste stand zetten, zodat het energielabel van mijn huis verbetert?

De uitstoot van zeeschepen in havens, ankerplaatsen en bij groot onderhoud is relatief beperkt ten opzichte van de varende uitstoot van een schip. Het zou daarom logischer zijn om bij de CII-formule alleen te kijken naar de tijd dat het schip onderweg is. Zo worden schepen daadwerkelijk beoordeeld op de duurzaamheid van het schip en niet op hoe het schip presteert als het stilligt. Reders hebben immers ook geen impact op de beschikbaarheid van laad- en losplaatsen of ligplaatsen.

Formule Berekenen CII

$$CII = \frac{[Jaarlijks\ brandstofverbruik] \times [CO2\ emissiefactor]}{TransportWork : [Gevaren\ afstand] \times [Capaciteit]}$$

Een recentelijk voorbeeld waarin de gevaren van afstand impact had op twee zusterschepen

Hoop en koers houden voor een betere CII

Ik wens de IMO-lidstaten veel succes en wijsheid toe en hoop dat ze bovenstaande in gedachten houden bij de gesprekken over de herziening van de CII, waarbij ook gekeken wordt naar specifieke karakteristieken van bepaalde scheepstypen zoals reefers met onderdekse gekoelde lading! Hierbij mijn duit in het CII-zakje om koers te houden op een realistischere CII die geen afbreuk doet aan zijn doel en ook bijdraagt aan een reductie van emissies in absolute zin!

Neem contact op met...

Auteur



Nick Lurkin

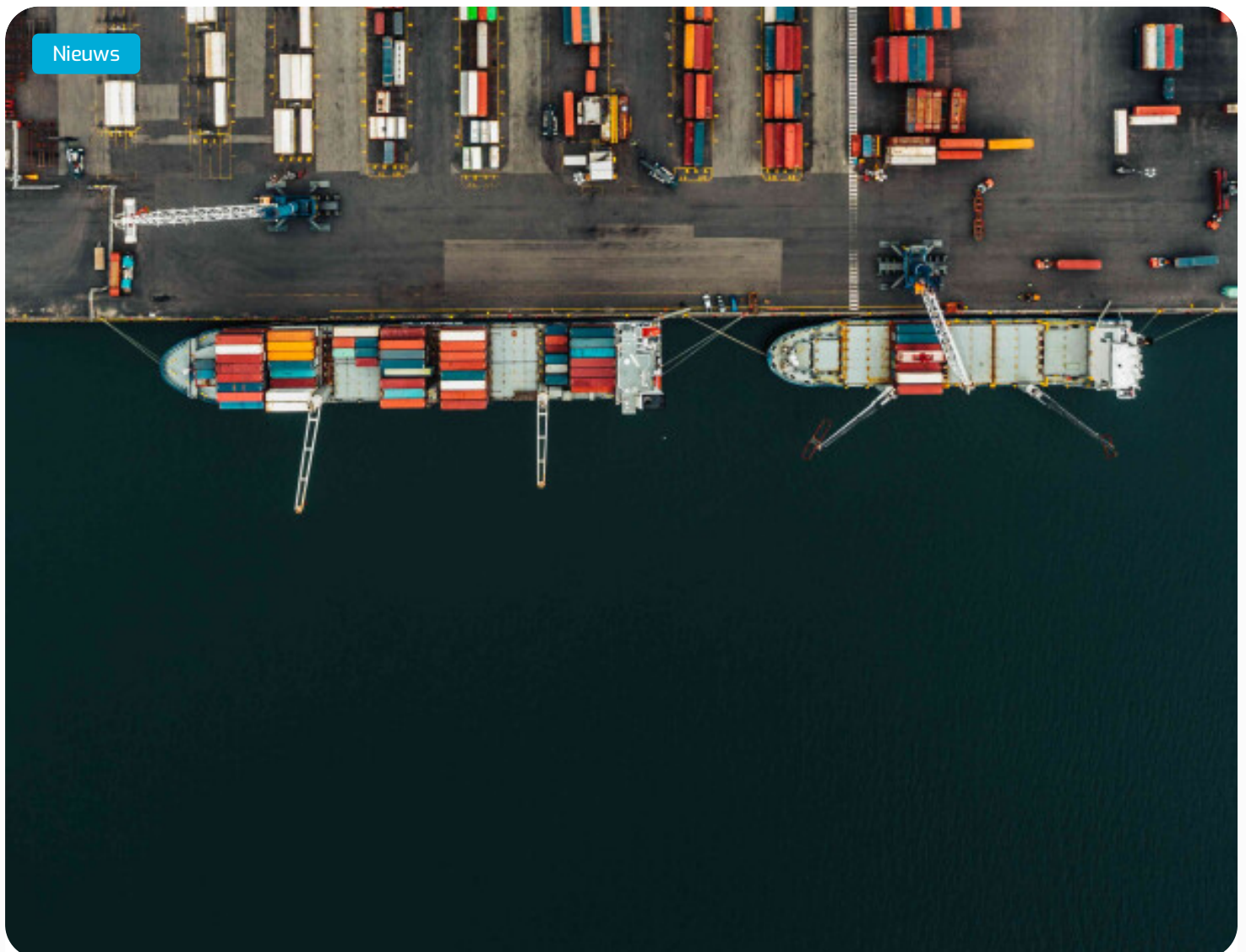
KLIMAAT EN MILIEU

06 4731 3751

lurkin@kvnr.nl



Andere interessante items...



Nederlandse zeevaart zit niet te wachten op Amerikaanse havenheffingen

Wereldwijd zijn de beurzen en de politiek in de ban van een handelsoorlog die vanuit de Verenigde Staten is aangezwengeld. Al in zijn campagne gaf president Trump met...

10-04-2025



VWH CAO 2025 nu beschikbaar

De Vereniging van Werkgevers in de Handelsvaart (VWH) en vakbond Nautilus bereikten begin 2025 overeenstemming over een eenjarige cao. De sociale partners hebben nadien...

01-04-2025





Bridge or break: IMO MEPC 83

De Internationale Maritieme Organisatie komt binnenkort bijeen in Londen om een beslissing te nemen die de scheepvaartindustrie voor decennia zal vormgeven. De 176 lidstaten...

01-04-2025