



Het Klimaatakkoord

Standpunt

6 november 2024 #Schone schepen Gedownload op 19-06-2026

Achtergrond

In de zomer van 2023 hebben de 175 lidstaten van de **IMO** + een historisch akkoord bereikt voor de reductie van broeikasgassen door de internationale zeevaart. Tijdens de 80^e vergadering van de Marine Environment Protection Committee (**MEPC**) + is besloten dat “in óf rond” 2050 netto nul uitstoot van broeikasgassen moet zijn gerealiseerd op basis van ‘well to wake’. De zeevaart heeft daarmee het eerste mondiale klimaatakkoord dat inzet op de uitfasering van broeikasgassen.

Naast de uitfasering van broeikasgassen zijn er twee tussentijdse ‘checkpoints’ met reductiedoelstellingen afgesproken. In 2030 is de bedoeling dat er in absolute zin 20% minder wordt uitgestoten t.o.v. 2008 en in 2040 minstens 70% reductie t.o.v. 2008.

Het gebruik van koolstofarme en koolstofvrije brandstoffen/energiebronnen moet tegen 2030 minstens 5% bedragen, met een streven naar 10%. Om deze en de bovenstaande doelen te halen, wordt aankomende 1,5 jaar onderliggende maatregelen m.b.t. brandstoffen verder uitgewerkt en besproken. Denk hierbij aan een brandstofstandaard die wordt aangevuld met een economische maatregel, zoals een brandstofheffing (levy). Datum van inwerkingtreding daarvan zou het voorjaar van 2027 moeten zijn aldus de gemaakte afspraken.

Om deze reductiedoelstellingen te bereiken, is de strategie van IMO verder aangescherpt en is ook extra regelgeving sinds 1 januari 2023 van kracht. Sindsdien bestaat de IMO Strategie om **GHG** + uitstoot van schepen te verminderen uit de volgende onderdelen:

IMO Strategie vermindering GHG uitstoot:

EEDI



Energy Efficiency Design Index: Vereist een indicatie van de verwachte prestatie van een nieuw schip m.b.t. energie efficiëntie te vermelden.

EEXI



Energy Existing Ship Index: Vereist een indicatie van de verwachte prestatie van een bestaand schip m.b.t. energie efficiëntie in technische zin.

CII



Carbon Intensity Index: Vereiste de jaarlijkse operationele en benodigde energie te berekenen. Op basis van de uitkomst wordt het schip beoordeeld met een label, die rijkt van A t/m E (A = Zeer goed, E = Zeer slecht). Een schip dat drie jaar achtereenvolgend op CII een D of E-score heeft, moet in het plan ook corrigerende acties opnemen om in het vervolg een hogere CII-score te behalen.

SEEMP



Ship Energy Efficiency Plan: Dit document bestaande uit vier onderdelen:

- De gebruikte methode voor de berekening van de CII-score;
- Jaarlijkse operationele en benodigde energiebehoefte;
- Implementatieplan hoe jaarlijkse operationele en benodigde energiebehoefte wordt vervuld en;
- Zelf-evaluatie en verbeterplan.

Uitdaging

Om de ambitieuze - maar realistische - reductiedoelstellingen te bereiken, is het belangrijk dat alle belanghebbende partijen verantwoordelijkheid nemen. Reders zijn mede afhankelijk van andere partijen in de logistieke keten. Ze stellen een schip ter beschikking, maar vaak is het de opdrachtgever van het transport over zee (bijvoorbeeld een **verlader** + of **charteraar** +) die bepaalt hoe efficiënt een schip vaart.

Daarnaast wordt er hard gewerkt aan de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen en nieuwe (voortstuwings)technieken. De ontwikkelingen om de uitstoot van CO₂ en andere luchtmissies te verminderen en uiteindelijk uit te faseren, worden steeds concreter of worden al toegepast. Met betrekking tot deze innovaties zit de uitdaging vooral in de beschikbaarheid op grote schaal en voor ieder scheepstype of -grootte. Ook is de investering voor reders aanzienlijk hoog.

Mondiale maatregelen dienen goed uitvoerbaar te zijn in praktijk, waarbij veiligheid niet in het geding is, er een juiste balans tussen de reductie van broeikasgassen en de daarmee gemoeide kosten bestaat. Echter, het is gebleken dat niet alle regelgeving in praktijk goed uitvoerbaar is. In enkele gevallen financieel onhaalbaar of tijdens uitvoeren van werkzaamheden niet werkte in de praktijk.

Aanvullend dienen mondiale maatregelen marktverstoring te voorkomen tussen de verschillend gevlagde schepen, verschillende scheepstypen en de verschuiving naar andere transportmodaliteiten. Als de zeevaart door wet- en regelgeving onaantrekkelijk wordt, is uitwijken naar andere (CO₂-intensievere) transportmodaliteiten het alternatief. Dit moet worden voorkomen.

Stand van zaken – 1 november 2024

Het KVNR-bureau voert doorlopend gesprekken met verschillende relevante partijen (overheid, technische toeleveranciers, banken, havens en verladers) om te kijken hoe de zeevaartsector de uitstoot van CO₂ en andere broeikasgassen verder kan reduceren. Het is namelijk belangrijk vast te stellen wat de partijen voor elkaar kunnen betekenen om dit te bewerkstelligen.

Zo organiseert en participeert de KVNR doorlopend rondetafelgesprekken met havens en verladers. Deze gesprekken gaan over het gezamenlijk verbeteren van de carbon footprint van de zeevaart. Het doel is om een paar concrete samenwerkingsverbanden op te zetten en in de praktijk te brengen, zoals bij het Maritiem Masterplan.

Aansluitend is één van de doelen van de KVNR zo snel mogelijk bepalen welke alternatieve brandstoffen/energiedragers geschikt zijn voor de verschillende scheepstypen en deelmarkten (kustvaart versus intercontinentale vaart bijvoorbeeld). Door meer in te zetten op het opschalen voor de afzet van alternatieve brandstoffen en/of energiedragers moet de energietransitie in onze sector te versnellen. Een internationaal maritiem verduurzamingsfonds kan daaraan bijdragen door middel van een klimaatheffing op de scheepsbrandstof waarbij de vervuiler betaalt en de vergroener wordt beloond. Een mondiaal gelijk speelveld is daarbij cruciaal.

Dossierhouder en persvoorlichting

Auteur



Nick Lurkin

KLIMAAT EN MILIEU



06 4731 3751
lurkin@kvnr.nl



Andere interessante items...



Standpunt

Stikstofreductie

"Zorg voor een praktische aanpak van stikstofreductie in de zeevaart door betrouwbare katalysatoren te waarborgen en de ontwikkeling van walstroom te stimuleren."

26-09-2024

Standpunt





EGCS-systemen

Herzie de wereldwijde norm voor waswaterlozingen afkomstig van Exhaust Gas Cleaning Systems (EGCS).

22-07-2025