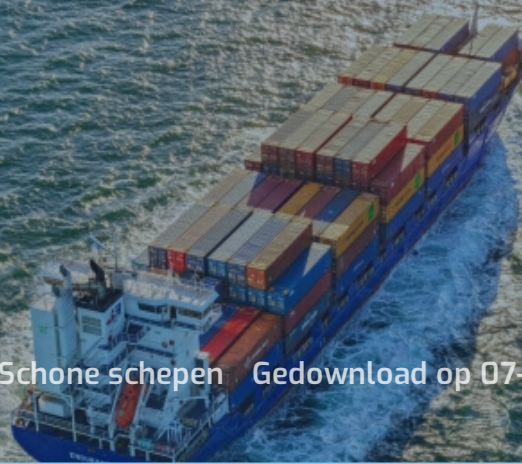


Stikstofreductie

Standpunt

26 september 2024 #Schone schepen Gedownload op 07-04-2025



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

Waarom is dit belangrijk?

Om de stikstofuitstoot van de zeevaart sterk te reduceren, hebben verschillende landen **stikstofbeheerszones** + ingesteld, ook wel bekend als NOx Emission Control Areas (NECA). In deze zones gelden strengere eisen voor de uitstoot van **stikstofoxiden (NOx)** + op basis van de **kiellegdatum** + van het schip, met de NOx **Tier III-norm** + als nieuwste standaard.

Deze nieuwste Tier III-norm vereist een vermindering van 70% in de uitstoot van stikstofoxiden vergeleken met Tier II-motoren. Schepen waarvan de kiel na 1 januari 2016 is gelegd en die in Noord-Amerikaanse wateren varen, moeten voldoen aan de NOx Tier III-norm, terwijl voor de Noordzee en Oostzee deze norm geldt voor schepen met een kielfdatum na 1 januari 2021.

Om aan deze strengere norm te voldoen, worden vaak **nabehandelingssystemen** +, zoals selectieve katalysatoren (SCR), aan boord geïnstalleerd, waarbij ureum wordt gebruikt om de uitstoot van stikstofoxiden te verlagen. Daarnaast biedt **walstroom** + een oplossing voor NOx-uitstoot in havens. Schepen worden als het ware aan de stekker gelegd, waardoor ze elektrische energie kunnen ontvangen zonder hun dieselmotoren te gebruiken. Dit resulteert in minder uitstoot van onder andere NOx.

Hoe lossen we dit op?

Om aan de strengere norm voor uitstoot stikstofoxiden te voldoen, is een praktische aanpak noodzakelijk die administratieve lasten minimaliseert en de stikstofuitstoot vermindert. De effectiviteit van SCR-systemen moet worden geborgd en het gebruik van walstroom moet verder worden uitgerold.

Helaas functioneren de SCR-systemen vaak niet optimaal, waardoor ze moeite hebben om zelfs de NOx Tier III-norm te halen. Dit probleem wordt verergerd door factoren zoals een te lage verbrandingstemperatuur, storingen of een te lage motorbelasting. Deze situatie is vooral problematisch bij het binnenvaren van havens en het varen langs kustlijnen, waar de negatieve impact van NOx-uitstoot op de natuur en de gezondheid van mensen het grootst is. Hier kan een reder zelf vrij weinig aan doen. Men vaart immers niet met volle motorbelasting een haven binnen.

De huidige NOx Technical Code houdt echter geen rekening met lagere motorbelastingen, waardoor de werking van SCR-systemen in de praktijk onvoldoende wordt weerspiegeld. De KVNR pleit daarom voor een extra testpunt voor nieuwe scheepsmotoren in deze regelgeving om ervoor te zorgen dat SCR-systemen onder alle omstandigheden goed functioneren.

Walstroom, een systeem waarmee schepen elektriciteit kunnen ontvangen terwijl ze in de haven liggen, is een andere veelbelovende oplossing die al lange tijd op de radar van de Nederlandse overheid staat. Het KVNR-bureau voert gesprekken met de overheid en Tweede Kamerleden om de implementatie van walstroom te versnellen. Dit omvat het versnellen van businesscases voor zowel de benodigde infrastructuur aan land als de installaties aan boord van zeeschepen.

Een belangrijke uitdaging voor schepen met een lager vermogen is een wereldwijde standaardisatie voor het gebruik van walstroom.

Dit is essentieel om te voorkomen dat schepen met verschillende typen stekkers moeten reizen, net zoals mensen liever niet met meerdere soorten stekkers op vakantie gaan.

Stand van zaken - 1 november

Tijdens de 11e vergadering van het PPR van de International Maritime Organization (IMO) + zijn de conceptwijzigingen voor de NOx Technical Code en MARPOL Annex VI + afgerond. Deze wijzigingen gelden voor motoren die niet zijn gecertificeerd na de inwerkingtreding, met specifieke regels voor motoren op schepen gebouwd vóór 1 januari 2000.

Ook zijn er goedkeuringen voor wijzigingen die verband houden met meerdere operationele profielen voor marine dieselmotoren. Daarnaast is er instemming om MARPOL Annex VI en de NOx Technical Code te herzien, inclusief een extra testpunt voor lage belasting. De wijzigingen zullen naar verwachting in 2026 van kracht worden.

De Europese Unie werkt aan de walstroom-verplichting voor zeeschepen om de uitstoot van schepen in havens te verminderen. Voorstellen voor de infrastructuur zijn in 2023 gepresenteerd,

met een verwachte afronding van de regelgeving in 2024, gericht op duurzame energie en milieuvriendelijkheid in de maritieme sector.

In Nederland is het belastingplan 2025 recentelijk gepubliceerd. De verhoging van de belastingvermindering en het amendement inzake walstroom bieden reders financieel voordeel door lagere kosten voor walstroom. Met een gelijke behandeling voor alle elektriciteitsverbruikers bevordert dit het gebruik van walstroom, terwijl de afbouw van het verlaagde tarief hen aanmoedigt om nu te profiteren van lagere kosten.

Dossierhouder en persvoorlichting

Auteur



Nick Lurkin

KLIMAAT EN MILIEU

06 4731 3751

lurkin@kvnr.nl



Persvoorlichting



Nathan Habers

HOOFD COMMUNICATIE EN EXTERNE BETREKKINGEN

06 5200 0788

habers@kvnr.nl



Andere interessante items...

Standpunt

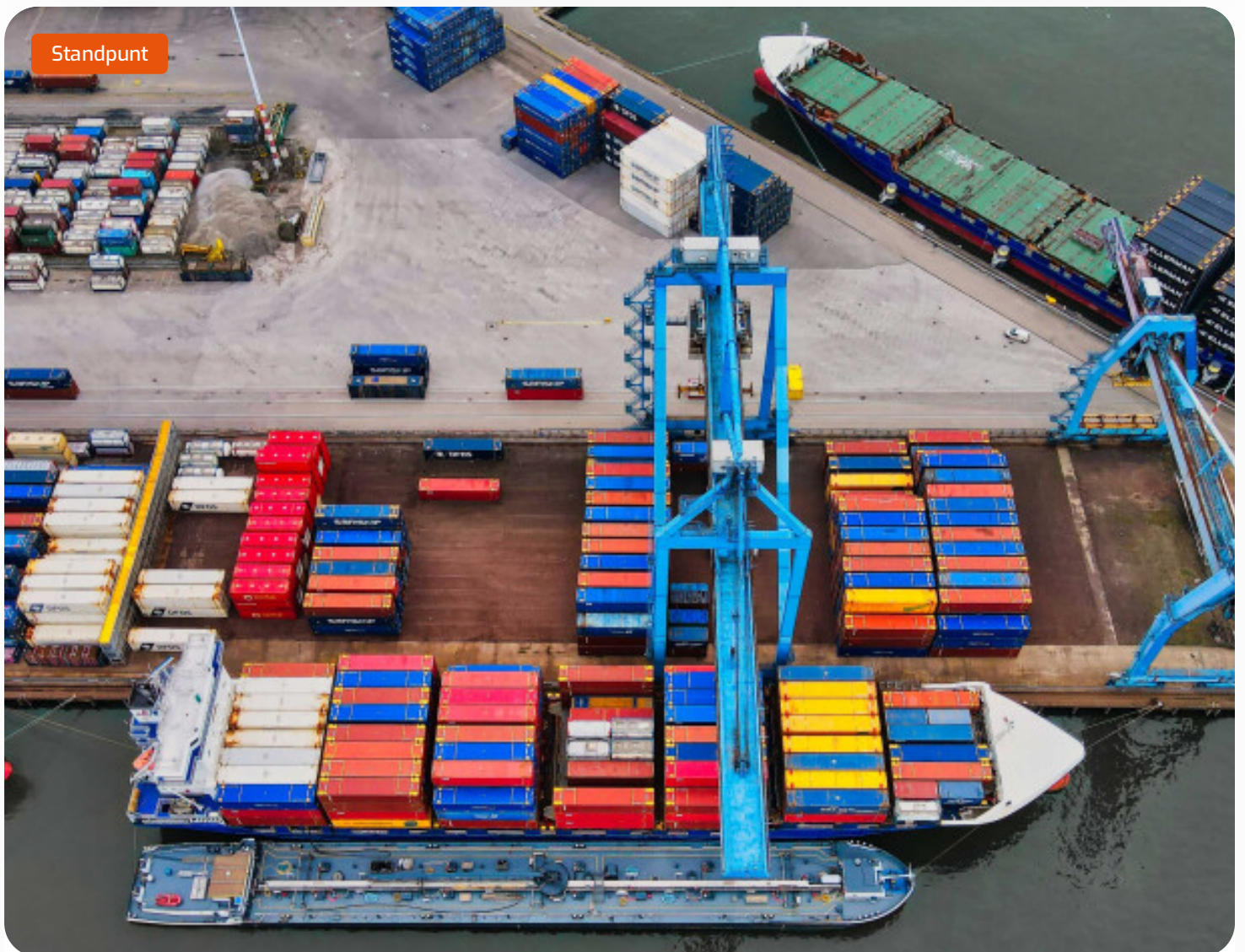




EGCS-systemen

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

26-09-2024



Brandstofkwaliteit

Bijmenging van ongewenste (afval)stoffen in stookolie moet worden voorkomen door aanvullende kwalitatieve kaders, met een voorkeur voor wereldwijde kaders.

