

'Incentives kunnen zorgen voor versnelling in verduurzaming van de scheepvaart, maar samenwerking tussen incentiveproviders is gewenst.'

Op donderdagochtend 6 oktober 2016 kwamen ongeveer 60 deelnemers bijeen in het Prodock Amsterdam om meer te weten te komen over verschillende financiële incentives voor verduurzaming van de scheepvaart. Dagvoorzitter Sibrand Hassing, Director Fleet Operations Europe bij Holland America Group, opende het seminar door in te gaan op het doel van



incentives, die zowel positief als negatief toegepast kunnen worden. Er zijn verschillende incentives, bijvoorbeeld voor het beoordelen van de milieuprestatie voor ecolabeling, het toepassen van differentiatie in het havengeld en incentives die dienen als financiële steun voor rederijen om te kunnen investeren in duurzame technologieën aan boord.

Henri van der Weide (Havenbedrijf Amsterdam) ging in op de *Environmental Ship Index (ESI)* van het *World Ports Climate Initiative*. Middels de ESI wordt een waarde gegeven aan de performance van een schip op het gebied van emissies (NOx, SOx en CO2). Het is een index waar men op vrijwillige basis gebruik van kan maken om zo in aanmerking te komen voor bijvoorbeeld korting op de havengelden. De TIER I-norm vormt nu nog de *base-line* van de ESI index, maar dit zal mogelijk veranderen als regelgeving strikter wordt. Inmiddels zijn 47 *incentiveproviders* eraan verbonden en nemen circa 70 rederijen deel.

In het *Green Award Certificaat* is luchtmissie één van de onderdelen waarop gescoord kan worden. Jan Fransen, directeur van de *Green Award Foundation*, benadrukte in zijn presentatie dat men naar een integrale aanpak kijkt van kwaliteit, veiligheid en duurzaamheid. Bij het afnemen van de audits, blijkt oplossingsgericht denken van de *crew* aan boord ook zeer belangrijk. *Incentiveproviders* verbonden aan de *Green Award* zijn havens, maar ook toeleveranciers en dienstverlenende bedrijven.

Een andere steuntje in de rug voor de realisatie van duurzame maritieme projecten kan geboden worden door subsidieverstrekkers, zoals de Europese Commissie. *De Connecting Europe Facility (CEF)* regeling is er zo één. Rianne de Vries van PNO Consultants wees de aanwezigen op de aankomende subsidieronde, die 13 oktober gepubliceerd wordt en op 7

februari 2017 zal sluiten. Voor de sector liggen hier kansen om bijvoorbeeld meerkosten van milieu-investeringen zoals LNG, CNG of waterstof gefinancierd te krijgen.

Na de pauze werd in een duo-presentatie een overzicht gegeven van de bekendheid van de verschillende incentives onder reders. Marjolein van Gendt van MVO Nederland presenteerde de resultaten van het onderzoek '*Ranking the ships*'. De duurzaamheidslabels zetten een ambitie neer en kunnen zo de gehele maritieme sector naar een duurzamer plan tillen. Volgens het onderzoek wordt wel gepleit voor een nauwere samenwerking tussen de verschillende *incentiveproviders*. Dat dat in andere sectoren ook kan, bewees Mark Spetter van Globalance. Hij presenteerde het duurzaamheidslabels *BREEAM* dat in de vastgoedsector zeer breed wordt toegepast.

De laatste presentatie werd verzorgd door Merijn Hougee van de *Clean Shipping Index (CSI)*. Middels de CSI worden schepen beoordeeld op verschillende milieucriteria van o.a. luchtmissies (NOx, SOx, CO2 en fijnstof), gebruik van chemicaliën, water- en afvalmanagement. De index geeft verladers op deze manier inzicht in de milieupformance van schepen en kunnen hiermee een milieubewustere keuze maken. Daarmee krijgen frontrunners competitief voordeel en worden ze beloond voor de extra stappen met de doorvoering van *best practices* en duurzame innovaties. In 2017 zal Zweden starten met het geven van korting op vaargelden aan schepen die een bepaalde score onder CSI halen. Kortingen kunnen oplopen tot duizenden euro's per havenbezoek. Hiermee wil de Zweedse overheid een impuls geven aan een schonere scheepvaart. De korting wordt verrekend via de vaarwegbelasting in Zweden, iets wat in Nederland niet mogelijk is, omdat ons land geen vergelijkbare belastingheffing kent.

Het seminar werd afgesloten met een paneldiscussie aan de hand van drie stellingen. Naast bovengenoemde sprekers sloot ook Nick Lurkin van de KVNR aan, evenals Eelco Leemans van LMC en medeauteur van het rapport '*Ranking the ships*' en Coen Peelen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De discussie werd geleid door Marijke Boonstra van Stichting De Noordzee en dagvoorzitter Sibrand Hassing. In de levendige discussie kwamen verschillende onderwerpen aan bod. Het bleek dat er bij alle *incentiveproviders* in de toekomst meer aandacht zal zijn voor het in kaart brengen van de échte milieuwinst. De wens van alle incentiveprogramma's is het uitbreiden van aantal schepen wat gebruikt maakt van incentives. Het vergroten van de bekendheid van de incentives en het aanjagen van de markt vraag door verladers speelt daarbij een belangrijke rol.

Hoewel de *incentiveproviders* nog niet veel voelen voor één label, waren een groot aantal aanwezigen toch een andere mening aangedaan. Zij zien een *BREEAM* voor schepen wel zitten. Als kanttekening zijn de mogelijkheden van samenwerking tussen de incentiveprogramma's verschillende keren aan bod gekomen en werken *Green Award* en *ESI* op dit moment al wel samen. De kansen liggen er dus wel. Nu is het een kwestie van oppakken door de verschillende partijen.

-
- De presentaties van voorgaande seminars van Platform Schone Scheepvaart kunt u terugvinden op www.schonescheepvaart.nl.
 - De partners van Platform Schone Scheepvaart en deelnemers aan de seminars zijn actief op LinkedIn. Zoek op de groep 'Platform Schone Scheepvaart' en sluit u aan!