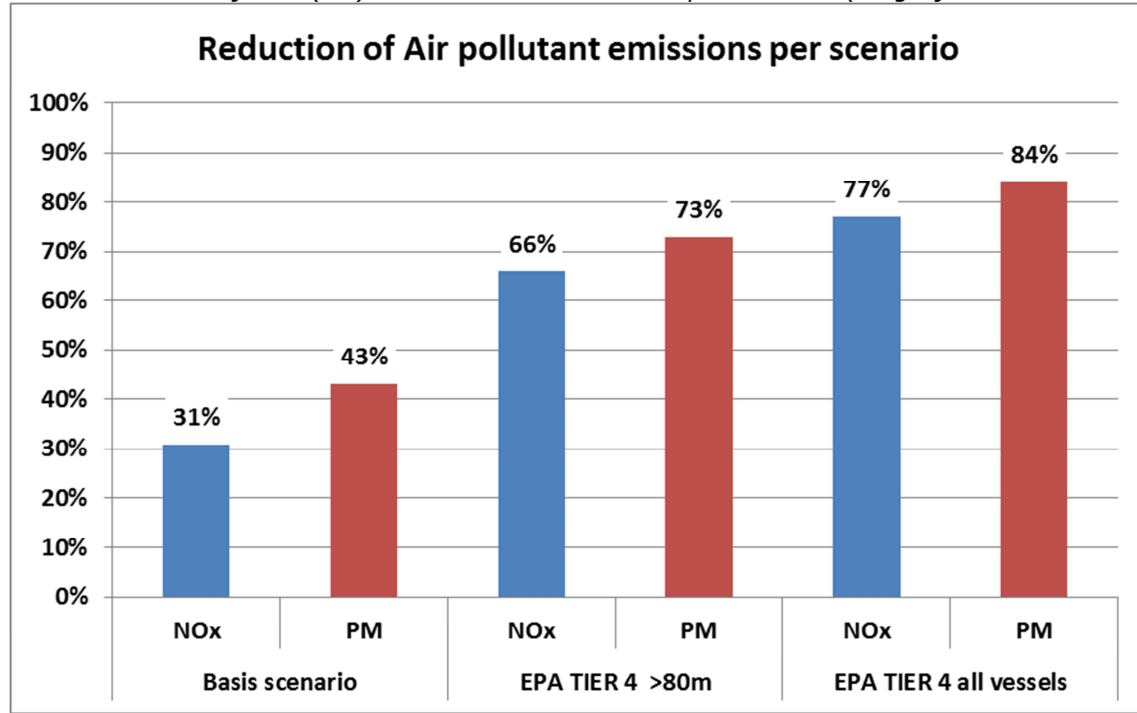


## Samenvatting Rapport Inventarisatie milieuprestaties bestaande binnenvaartvloot West-Europa STC-Nestra/RebelGroup/EICB december 2015

De volgende grafiek geeft de belangrijkste bevindingen van de studie weer voor de onderscheiden scenario's voor de verduurzaming van de bestaande binnenvaartvloot.

*Reductie NOx en fijnstof (PM) emissies bestaande vloot per scenario (vergelijk 2040 met 2015)*



De onderscheiden scenario's betreffen:

I. Basisscenario:

Dit scenario gaat uit van de nu bekende toekomstige maatregelen gericht op normering van milieuvervuilende uitstoot: welke effecten hebben de te verwachten Europese emissienormen voor nieuwe motoren (NRMM Stage V) in 2020 en de voorgenomen introductie van emissienormen in de Havenverordening in Rotterdam in 2025 voor de milieuprestaties van de binnenvaartvloot in West-Europa?

II. Verdergaande scenario's in twee varianten:

Welke effecten zijn te verwachten van een verdergaand scenario waarbij de ambitie voor de bestaande vloot op tenminste 80% reductie in 2040 van emissies NOx en PM ten opzichte van huidige situatie gesteld zou worden:

- Toegepast voor de categorie grote schepen (> 80 meter)?
- Toegepast voor alle vrachtschepen?

### Het basisscenario leidt tot een bescheiden verbetering in milieuprestaties

Uit de grafiek blijkt dat de nu op handen zijnde maatregelen tot een bescheiden verbetering in de NOx en PM emissies (30% resp. 44%) leiden. Het effect is voor het grootste gedeelte het gevolg van de invoering van de Rotterdamse norm in 2025; alle schepen die vanaf 2025 in Rotterdam komen, zullen aan CCR2 moeten voldoen. Het overige effect wordt bereikt door vervanging van motoren in loop der tijd.

Een golf van motorvervangingen wordt verwacht voor het jaar 2020. Het gaat hierbij om het installeren van een CCR2 motor voor de introductiedatum van de NRMM Stage V. Vanuit milieuprestaties is een forse toename in het aantal CCR2 motoren aan de vooravond van de invoering van een strengere norm ongewenst. De Stage V norm gaat namelijk alleen gelden voor nieuwe motoren. Dit zou ertoe leiden dat de komende 20 tot 40 jaar nog veel motoren met de huidige norm (CCR2) worden gebruikt.

Vanuit ondernemersperspectief is de situatie momenteel onzeker. De Europese norm is nog niet duidelijk, evenmin wanneer deze van kracht wordt en voor welke motoren. Het is ook onzeker of de benodigde techniek betaalbaar zal zijn en wat dit betekent voor de concurrentiepositie van een schip op de markt.

### **Aanvullende maatregelen kunnen de milieuprestaties rond de 80% verbeteren**

Meer prikkels zijn nodig om binnenvaartondernemers massaal te verleiden om motoren verder te vergroenen en op die manier tot een significante (50%-80%) reductie te komen in het jaar 2040 ten opzichte van 2015. Aanvullende maatregelen zijn nodig omdat:

- Bestaande faciliteiten regelingen (fiscale regelingen, laagrentende leningen) hiervoor onvoldoende zijn;
- Vrijwillige aanpassingen die worden gedaan door ondernemers nog te weinig terugverdienpotentieel hebben om grotere aantallen ondernemers over de streep te trekken;
- Veel scheepseigenaren overgefinancierde schepen hebben. De hoge hypotheek op schepen leidt tot een hoog aandeel vreemd kapitaal in verhouding tot de waarde van het schip. Dit geldt in het bijzonder voor de categorie grotere schepen die significant bijdragen aan emissies. Banken stellen zich terughoudend op omdat in hun portefeuilles nog veel kredieten uitstaan voor overgefinancierde schepen.
- De milieuprestaties van binnenvaartschepen in het algemeen nog slecht zichtbaar zijn. Het weinig onderscheidend vermogen voor een binnenvaartondernemer die wel geïnvesteerd heeft in schone motoren of nabehandelingssystemen is daarom beperkt.

### **Regelgeving en beleid zullen sturend zijn**

Omdat de markt de inzet van groene technologie niet stimuleert, is significante emissiereductie op langere termijn afhankelijk van regelgeving en beleid van publieke autoriteiten. De basis voor verbeterde milieuprestaties ligt in eerste instantie bij normstelling door de overheid. Partijen willen graag duidelijkheid over toekomstige normen. Vervolgens kunnen zij zoeken naar oplossingen die haalbaar zijn binnen dit kader.

Om tot een aanzienlijke verbetering in milieuprestaties te komen (in dit rapport vooralsnog gesteld op 80% reductie), zullen naast nieuwe normen voor nieuwe motoren ook maatregelen nodig zijn voor de bestaande vloot. Alleen als ook bestaande motoren onderdeel gaan uitmaken van beleid, is er een kans op het behalen van een emissiereductie van NOx en PM in de orde van 80% tussen 2015 en 2040.

Van belang in de kaderstelling is dat de doelen duidelijk zijn en dat ruimte bestaat voor verschillende manieren om aan de norm te voldoen en de gestelde doelen te behalen (mits meetbaar en controleerbaar). Een voorbeeld hiervan is het stellen van een vrijwillige norm voor bestaande motoren waarbij kwalificatie kan worden aangetoond met een certificaat en metingen aan bestaande motoren aan boord van schepen. In dit geval is het nodig om een betrouwbare en betaalbare methode te ontwikkelen. Gezien het internationale karakter van de binnenvaartmarkt is het wenselijk om dit op Europees niveau te realiseren.

### **Financiële haalbaarheid van investeringen in vergroening is doorslaggevend**

De huidige situatie voor de ondernemer waarin *'schoon worden duurder is dan vies blijven'*, helpt niet in het financieel maken van verbeteringen ten behoeve van het milieu. Om verbeteringen financieel haalbaar te maken in de huidige situatie, zullen deze met publieke gelden bekostigd moeten worden en/of vergroening commercieel een meerwaarde moeten opleveren voor ondernemers. Dit laatste zal binnenvaartschippers een betere onderhandelingspositie geven bij de financiering van de benodigde investering.

Er zijn verschillende manieren denkbaar om groen varen financieel aantrekkelijker te maken en/of de toegankelijkheid tot publieke gelden ter ondersteuning van vergroening te vergroten:

1. Het inzichtelijk maken van milieuprestaties van schepen (milieulabel) kan de economische meerwaarde van vergroenen financieel meer tot uitdrukking laten komen en leiden tot meer bewustwording onder schippers, bij verladers, havenbedrijven, overheden en andere belanghebbenden (uitbreiding van Green Award);

2. Een bonus/malus systeem uitbouwen zoals nu al via een korting op havengelden wordt toegepast op basis van Green Award, verder uit te bouwen door alle havens in Europa dergelijke prikkels te laten bieden en een sterkere vorm van differentiatie door te voeren in de havengelden;
3. Verder uitbouwen van de Kredietunie zodat toegang tot kleinere investeringsbedragen verbreed wordt;
4. Oprichting van een Europees fonds voor vergroening van de binnenvaart. Een fonds op Europees niveau creëert en waarborgt een *level playing field*. Dit sluit aan op het internationale karakter van de sector. Door het bundelen van investeringen kan toegang verkregen worden tot de grote financiële fondsen vanuit Europa die worden beheerd door de Europese Investeringsbank (EIB) die daarbij ook middelen kan inzetten vanuit het Europees Fonds voor Strategische Investeringen (EFSI).

De verwachting is dat voor grootschalige vergroening een combinatie van deze opties nodig is, inclusief optie 4 waarmee extern geld voor de sector beschikbaar komt.