



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Convenant energie-efficiency en CO2-reductie zeevaart

Partijen:

De Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, statutair gevestigd te Rotterdam, rechtsgeldig vertegenwoordigd door drs. M. Dorsman, directeur, hierna te noemen ‘de KVNR’,

de Vereniging EVO, de ondernemersorganisatie voor logistiek en transport, statutair gevestigd te Zoetermeer, rechtsgeldig vertegenwoordigd door ir. Ch.P. Bruggink, algemeen voorzitter, hierna te noemen ‘EVO’,

de Vereniging van Waterbouwers, statutair gevestigd te Gouda, rechtsgeldig vertegenwoordigd door ir. J. Schaart, vice-voorzitter, hierna te noemen ‘de Vereniging van Waterbouwers’,

Vereniging Scheepsbouw Nederland, statutair gevestigd te Zoetermeer, rechtsgeldig vertegenwoordigd door ir. J.J.C.M. van Dooremalen, voorzitter, hierna te noemen ‘Scheepsbouw Nederland’,

De Minister van Infrastructuur en Milieu, handelend als bestuursorgaan, hierna te noemen IenM, en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, hierna te noemen ‘de Staat’,

Hierna in gezamenlijkheid te noemen ‘de partijen’.

Overwegende dat:

- a. de zeevaart geen onderdeel uitmaakt van het “Sectorakkoord mobiliteit, logistiek en infrastructuur 2008-2020 - Duurzaamheid in beweging”¹. De KVNR heeft in een bij het Sectorakkoord gevoegde verklaring aangegeven bereid te zijn tot het aangaan van een intentieverklaring welke is gericht op energie-efficiency en CO₂-reductie. De Beleidsbrief Zeevaart kondigt aan dat de overheid hiertoe het initiatief zal nemen²;
- b. voor het opstellen van ambitieuze maatregelen ter reductie van de CO₂-emissie door de zeevaart een breed gedragen, offensieve en realistische visie nodig is. Naast de relevante internationale en Europese afspraken bepalen ook een mondiaal gelijk speelveld en de mondiale concurrentiepositie van de Nederlandse reders de kaders van deze visie;
- c. de landen, aangesloten bij het VN-Raamverdrag inzake Klimaatverandering zich in Cancún, Mexico, hebben uitgesproken voor een doelstelling van maximaal 2 graden temperatuurstijging (COP16, 29 november t/m 10 december 2010)³;
- d. de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in haar Assembly-resolutie A 23 / Res.963 (aangenomen op 5 december 2003) erkent dat, gezien de te verwachte negatieve effecten van klimaatverandering, maatregelen ter beperking van de broeikasgasemissies door de internationale zeevaart noodzakelijk zijn⁴;

¹ <http://sectorakkoord.files.wordpress.com/2009/04/sectorakkoord-duurzaamheid-in-beweging2.pdf>

² “Verantwoord varen en een vitale vloot”, Beleidsbrief Zeevaart 2008, maatregel 24, <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/brieven/2009/12/28/beleidsbrief-zeevaart.html>

³ <http://unfccc.int/documentation/decisions/items/3597.php?such=j&volltext=%22cancun%20agreements%22#beg>

⁴ http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/A.963_23.pdf

e. de scheepvaart een mondiale bedrijfstak is die concurreert op een wereldwijde markt. Om effectief te kunnen zijn op milieugebied en om tegelijkertijd het level playing field te kunnen waarborgen, dienen maatregelen gericht op het verhogen van de energie-efficiency en reductie van CO₂-uitstoot van de zeevaart bij voorkeur genomen te worden in de internationale context van de IMO, onafhankelijk van vlag en eigendom.

f. de EU-raad heeft vastgelegd dat met het oog op de beperking van de temperatuurstijging tot 2°C, in 2020 de emissies van de broeikasgassen door EU-landen met minimaal 20% verlaagd dienen te worden ten opzichte van 1990, dat de emissies in 2050 verlaagd dienen te worden met ten minste 50% (mondiaal) en 80-95% (ontwikkelde landen) ten opzichte van 1990 en dat alle sectoren van de economie, inclusief de internationale zeescheepvaart, hieraan moeten bijdragen⁵;

g. ten aanzien van de mondiale CO₂-doelstelling voor de internationale zeevaart de Europese inzet gericht is op 20% reductie in 2020 ten opzichte van 2005⁶. Daarnaast hebben de Europese regeringsleiders in het kader van het zgn. Klimaat- en Energiepakket afgesproken dat indien in 2011 geen internationale overeenstemming kan worden bereikt in IMO of UNFCCC om de emissies van de internationale zeevaart in internationale reductiedoelen op te nemen, de Europese Commissie een voorstel dient te maken met als doel de emissies onder de Europese reductiedoelen te brengen⁷;

h. de Nederlandse overheid actief meewerkt aan de totstandkoming van mondiaal en Europees milieubeleid;

⁵ Zie o.a. de overwegingen bij EU-Richtlijn 2009/29/EG; conclusies EU-Energieraad febr. 2011 en conclusies EU-Milieuraad maart 2011

⁶ O.a. conclusies EU-Milieuraad oktober 2009 en maart 2010

⁷ Richtlijn 2009/29/EG van 23 april 2009



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



i. de KVNR zich in januari 2010 in haar Milieuvisie “Groen en krachtig varen”⁸ er voor heeft uitgesproken dat de zeevaart, uitgevoerd door de bij haar aangesloten reders, vanaf 2020 CO₂-neutraal groeit en in 2050 een reductie van de CO₂-uitstoot van 50 % is bereikt ten opzichte van 2020;

j. de zeevaart wat betreft CO₂-uitstoot per tonkilometer relatief gunstig presteert ten opzichte van andere modaliteiten. De uitstoot van broeikasgassen van de internationale zeevaart droeg in 2007 voor 2,7 procent bij aan de mondiale CO₂-uitstoot⁹. Door de te verwachte forse groei van de internationale zeevaart neemt in de komende jaren het aandeel in de mondiale uitstoot toe. Om die reden dient ook de zeevaart, naast andere sectoren, bij te dragen aan beperking van de CO₂-uitstoot;

k. de uitstoot van broeikasgassen door de zeevaart, gemeten per vervoerde tonkilometer, in vrijwel alle gevallen lager tot veel lager is dan de uitstoot van het wegvervoer¹⁰ en dat de zeevaartsector deze relatieve voorsprong wenst te behouden;

l. short sea-vervoer (intra-Europees vrachtvervoer per zeeschip) in het overgrote deel van de gevallen¹¹, vanwege het bij punt l genoemde voordeel, gunstig is uit oogpunt van vermindering van de CO₂-uitstoot. Echter, thans ondervindt short sea veel oponthoud als gevolg van administratieve procedures;

m. het short sea vervoer, anders dan het deep sea vervoer, op specifieke markten in concurrentie is met andere vervoersmodaliteiten zoals wegvervoer, binnenvaart en rail;

⁸ <http://www.kvnr.nl/cms/showpage.aspx?id=510>

⁹ Second IMO Greenhouse Gas study 2009, IMO, London, april 2009

¹⁰ Dit geldt, volgens het zgn. STREAM-rapport, voor afstanden boven 150 km en met schepen groter dan 8000 ton. Zie: “STREAM, Studie naar TRansport Emissies van Alle Modaliteiten”, versie 2.0, CE-Delft, sep. 2008, blz. 59 en 159

¹¹ Zie noot 12



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



n. in het beleid van de Nederlandse regering en de EU zgn. “co-modaliteit” wordt nagestreefd, oftewel: alle modaliteiten optimaal inzetten en de specifieke voordelen van alle modaliteiten optimaal tot uitdrukking te laten komen in de transportketen. In die keten zal een efficiënter vervoer hand in hand moeten gaan met verduurzaming (op gebied van klimaat en luchtkwaliteit);

o. maatregelen gericht op vermindering van het brandstofverbruik niet alleen leiden tot minder CO₂-uitstoot, maar (doorgaans) ook tot minder emissies van SO_x-, NO_x- en fijnstof. Het in 2008 herziene Marpol Annex VI bevat internationale regelgeving gericht op het terugdringen van luchtverontreinigende emissies en draagt daarmee eveneens bij aan het verbeteren van de milieuprestaties van de zeevaart;

p. er in de zeevaart een significant potentieel bestaat voor reductie van CO₂ emissies middels technische en operationele maatregelen. Alles bij elkaar kunnen deze maatregelen, indien geïmplementeerd, zorgen voor een verbetering van de energie-efficiency van 25 tot 75 %¹². Een belangrijk deel van deze maatregelen blijkt op basis van de gehanteerde parameters kosteneffectief te zijn. Dit hoge besparingspotentieel biedt veel mogelijkheden voor CO₂ reductie;

q. voor de in punt n. genoemde andere vervoersmodaliteiten in EU-verband en op het niveau van individuele lidstaten eveneens maatregelen worden getroffen om energie-efficiency te verbeteren en CO₂-uitstoot te verminderen;

r. de inbedding van de zeevaart in de transportketen geoptimaliseerd dient te worden, zodanig dat het voor verladers aantrekkelijk wordt om hun goederen te laten vervoeren

¹² Second IMO Greenhouse Gas study 2009, IMO, London, april 2009



met dié modaliteit die per ton kilometer het meest energie-efficiënt is. Marktwerking tussen de modaliteiten blijft één van de belangrijkste redenen voor het bepalen van de modaliteit¹³;

s. reders met schepen die beter dan gemiddeld scoren wat betreft energie-efficiency en daarmee CO₂-uitstoot, een concurrentievoordeel kunnen hebben ten opzichte van andere reders. Dit voordeel bestaat uit lagere (brandstof)kosten en/of een groen imago en kan commercieel benut worden als marketing-tool tegenover hun klanten, de verladers en opdrachtgevers;

t. IenM voor de periode 2007-2011 ongeveer € 7,5 miljoen beschikbaar heeft gesteld voor innovatie in de zeescheepvaart (Subsidieregeling Maritieme Innovatie) en dat daarnaast door het Ministerie van ELenI voor de periode 2008-11 € 32 mln. beschikbaar is gesteld voor een Maritiem Innovatie Programma dat zich richt op de Maritieme Maakindustrie en de Offshore. Belangrijke thema's zijn, naast veiligheid en logistieke efficiëntie, milieu en energie-efficiency. Daarnaast worden er ook innovaties gestimuleerd in de Nederlandse scheepsbouwsector door middel van de Subsidieregeling Innovatieve Scheepsbouw;

u. de internationale regelgeving ten aanzien van energie-efficiency die in IMO wordt voorbereid energie-innovaties dient te stimuleren, enerzijds door het ontwikkelen van de juiste economische instrumenten, anderzijds door het wegnemen van knelpunten ten aanzien van energiebronnen zoals LNG, duurzame biofuels en hybride systemen;

¹³ Opmerking EVO: Eén van de basisbeginselen van EVO is de vrije verladers-keuze. Deze wordt in dit convenant gerespecteerd.



v. de financiering van zeeschepen die zijn uitgerust met geavanceerde, energie-efficiënte technieken in veel gevallen gepaard gaat met knelpunten. Met name banken zijn terughoudend met financiering hiervan, vanwege de grote onzekerheden die verbonden zijn aan het toepassen van nieuwe technologieën en/of nieuwe operationele processen;

w. Staat, in haar hoedanigheid van Rijksrederij, als “launching customer” via haar inkoopbeleid de ontwikkeling van innovatieve, energie-efficiënte producten een impuls kan geven¹⁴.

Komen het volgende overeen:

DOELSTELLING VAN DIT CONVENANT

Artikel 1. Dit convenant geeft de afspraken weer die partijen hebben gemaakt gericht op energie-efficiënt zeevervoer en een zo gering mogelijke CO₂-uitstoot.

Artikel 1a.

Dit convenant is van toepassing op zeeschepen als bedoeld in de Zeebrievenwet.

Artikel 2. Waar in dit convenant wordt gesproken over ‘reders’, worden de bij de KVNR of de Vereniging van Waterbouwers aangesloten exploitanten van één of meerdere zeeschepen bedoeld.

¹⁴ Zie motie Dittrich, Tweede Kamerstuk 30300 XIII, nr. 20, aangenomen op 15 november 2005, waarin de Kamer vraagt om een actieve invulling van de rol van de overheid als “launching customer” binnen het innovatiebeleid; zie ook Beleidsbrief Zeevaart 2008, maatregel 4 (‘Invullen voorbeeldfunctie overheid’).



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Artikel 3. De KVNR spant zich, conform haar Milieuvisie “Groen en krachtig varen”¹⁵ (januari 2010), er voor in dat in 2050 het ‘emissieloze zeeschip’ realiteit is.

Artikel 4. De Vereniging van Waterbouwers spant zich in om:

- a. een set van op feiten gebaseerde CO₂-uitstoot cijfers voor verschillende typen baggeroperaties onder genormaliseerde omstandigheden te ontwikkelen;
- b. een transparante berekeningsmethode op te stellen, om een berekening te kunnen maken van de energie efficiency voor specifieke typen baggerschepen, rekening houdend met variabele project specificaties;
- c. de toekomstige uitstootreductie te benchmarken.

Artikel 5. De KVNR stelt een overzicht samen van positieve ervaringen op het gebied van verbetering van energie-efficiency, door het opstellen van een lijst van “Best Practices”. Ook de negatieve ervaringen worden gebundeld. De KVNR zal de aldus verzamelde kennis actief verspreiden onder haar leden.

Artikel 6. De KVNR en de Vereniging van Waterbouwers spannen zich er voor in dat de bij hen aangesloten reders en waterbouwers bij de opdrachtverlening voor de bouw van nieuwe schepen het belang van de energie-efficiency zwaar laten wegen.

Artikel 7. EVO spant zich in voor een verhoogde bewustwording van verladers voor energie-efficiency van transport over zee, zodat energie-efficiency als een belangrijk aspect wordt beschouwd bij het tenderproces; EVO stimuleert het gebruik van instrumenten die inzicht verschaffen in de mate van energie-efficiency van zeeschepen.

¹⁵ Zie noot 8



Artikel 8. Scheepsbouw Nederland spant zich in om bij de maritieme maakindustrie bewustwording te creëren ten aanzien van de energie-efficiency van de te bouwen schepen, innovaties op dit gebied krachtig te stimuleren en te ondersteunen bij haar leden, om zo de energie-efficiency van nieuwbouwschepen continu te verbeteren bij een concurrerende prijs-kwaliteitverhouding en maximaal bij te dragen aan de in artikel 1 vermelde doelstellingen.

Artikel 9. De Vereniging van Waterbouwers bevordert het doen van systematische metingen van het brandstofverbruik van zeegaand waterbouwmaterieel in operationele omstandigheden en levert de KVNR hier kennis over aan. De Vereniging van Waterbouwers bevordert de toepassing van deze gegevens in het Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP), incl. een Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI).

Artikel 10. De KVNR onderzoekt mogelijkheden en bruikbare toepasbaarheid van het doen van systematische metingen van het brandstofverbruik van zeeschepen, mede op basis van de ontvangen kennis van de Vereniging van Waterbouwers als vermeld in artikel 9. Bij positieve resultaten zal de KVNR het doen van systematische metingen van het brandstofverbruik van zeegaande schepen in operationele omstandigheden, alsmede de toepassing van deze gegevens in het Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP), incl. een Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI), bevorderen.

Artikel 11. De KVNR en de Vereniging van Waterbouwers brengen actief de in hun sectoren aanwezige kennis met betrekking tot energie-efficiency in bij de in internationale gremia lopende klimaatdiscussies en bij de in ontwikkeling zijnde regelgeving en nieuwe instrumenten zoals het Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) en een Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI).



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Artikel 12. Partijen onderzoeken gezamenlijk wat nodig is om de keuze van de diverse economische actoren voor energie-efficiënte zeegaande vaartuigen makkelijk en vanzelfsprekend te maken. Dit onderzoek dient in ieder geval inzicht te geven in de mate van energie-efficiency van zeegaande vaartuigen, zo veel mogelijk gespecificeerd naar type en omvang van het schip. Hiermee wordt de keuze van een verlader of van een expediteur / opdrachtgever voor een reder en van een reder voor een schip met een bepaalde energie-efficiency inzichtelijk gemaakt. IenM neemt hiertoe in 2012 het initiatief.

Artikel 13. Partijen ondersteunen, gelet op het aanzienlijke potentieel aan energie-efficiencywinst, waar mogelijk de verbetering van de operationele aansturing en afstemming tussen wal en schip die mogelijk wordt door nieuwe ICT-technieken en ontwikkelingen als 'e-navigation' en Vessel Traffic Management (VTM). De KVNR doet dit onder andere door dit onderwerp frequent te behandelen in relevante nationale en internationale commissies en organen. IenM doet dit door in internationaal verband actief bij te dragen aan de ontwikkeling van het concept e-navigation, waarbij integratie van navigatie-, communicatie- en informatiesystemen aan boord en aan de wal centraal staat¹⁶.

Artikel 14. Wat betreft shortsea shipping¹⁷ zet IenM zich in voor het slechten van overbodige administratieve regels (ook door andere departementen) en het instellen van één (elektronisch) loket, waarbij alle administratieve procedures (zoals douaneformaliteiten, medewerking aan inspecties) zijn gebundeld. De initiatieven van de Europese Commissie om zo veel mogelijk één Europese maritieme markt zonder

¹⁶ Beleidsbrief Zeevaart 2008, maatregel 42 'Inzet ten aanzien van veilige en vlotte afhandeling van zeevaartverkeer'

¹⁷ Intra-Europees vrachtvervoer per zeeschip



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



grenzen te creëren, worden actief ondersteund¹⁸. Ten aanzien van de uitvoering van beleid zet IenM zich ervoor in dat met een maritieme internet portaalsite het pakket aan stimulerings-mogelijkheden door Agentschap NL in samenhang aangeboden.

Artikel 15. KVNR, Vereniging van Waterbouwers en Scheepsbouw Nederland benaderen de banken die betrokken zijn bij de financiering van door Nederlandse reders bestelde of te bestellen nieuwbouwschepen, om te bezien of en zo ja hoe knelpunten rond de financiering van geavanceerde, zeer energie-efficiënte uitrusting en/of andere milieubesparende investeringen in zeeschepen kunnen worden weggenomen. EVO en IenM ondersteunen waar mogelijk KVNR, Vereniging van Waterbouwers en Scheepsbouw Nederland hierbij. De KVNR neemt hiertoe het initiatief en zal de uitkomsten terugkoppelen naar IenM.

Artikel 16. Partijen benaderen gezamenlijk de maritieme onderwijsinstellingen met als doel onderwijs aan toekomstig zeevarenden en waterbouwers over energie-efficiënt varen en het bedrijven van energie-efficiënte waterbouw te stimuleren. Hierbij zal de kennis en ervaring worden ingezet die reeds zijn opgebouwd vanuit gerelateerde lopende programma's waaronder Educatieprogramma Binnenvaart, Subsidieregeling Maritieme Innovatie, Voortvarend Besparen, IOP Human Capital vanuit MIP en de Prosea Cursus.

Artikel 17. De Strategische Maritieme Agenda 'Nederland: de maritieme wereld top'¹⁹ zal nadere invulling krijgen in het kader van de Topsectoren Water en Logistiek. Hierbij zal ook aandacht worden besteed aan het vinden van innovatieve oplossingen gericht op verbetering van de energie-efficiency, vermindering van de uitstoot van

¹⁸ Beleidsbrief Zeevaart 2008, maatregel 14 'Reduceren administratieve procedures'

¹⁹ <http://www.scheepsbouw.nl/Uploads/JCM010%20MIA%20YL05-DEF.pdf>



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



milieubelastende stoffen en toepassing van schone brandstoffen. IenM zal hierbij een faciliterende en randvoorwaarden scheppende rol spelen.

Artikel 18. De Staat, in haar hoedanigheid van Rijksrederij, zal bij de aanbesteding van nieuwe civiele schepen haar rol als “launching customer” invullen door hoge eisen te stellen op gebied van energie-efficiency. De Staat (in haar hoedanigheid van Rijksrederij) zal actief inzetten op vermindering van het brandstofgebruik van haar civiele schepen (doelstelling: eind 2012 20 % minder brandstofverbruik t.o.v. 2008) en het principe van “Voortvarend Besparen” introduceren, analoog aan “Het Nieuwe Rijden”.

Artikel 19. IenM maakt zich in IMO sterk om op korte termijn te komen tot mondiale afspraken over CO₂-reducerende maatregelen. Tevens spant IenM zich in voor het opnemen van doelstellingen ten aanzien van CO₂-emissies van de internationale zeevaart in een mondiaal Post-2012 Klimaatregime, onder voorwaarden van behoud van level playing field, uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid.

Artikel 20. IenM maakt zich in internationaal verband sterk voor stimulering van de toepassing van LNG, duurzame biofuels en hybride systemen en spant zich in voor het wegnemen van knelpunten in de (internationale) regelgeving aangaande deze brandstoffen en systemen.

Artikel 21. Dit convenant zal twee jaar na de datum van ondertekening geëvalueerd worden. IenM neemt hiertoe het initiatief, alle partijen werken hieraan mee en treden hierna in overleg over verlenging en/of wijziging van dit convenant.



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Artikel 22. Eventuele aanpassingen van dit convenant behoeven de schriftelijke instemming van partijen.

Artikel 23. Dit convenant is niet in rechte afdwingbaar.

Artikel 24. Elke partij kan dit convenant opzeggen indien een zodanige verandering van omstandigheden is opgetreden dat dit convenant voor de partij volgens de eisen van redelijkheid en billijkheid behoort te eindigen. Opzegging geschiedt door een schriftelijke mededeling onder opgaaf van redenen aan de overige partijen bij dit convenant. Dit convenant blijft in dat geval voor de overige partijen in stand voor zover de inhoud en strekking ervan zich daartegen niet verzetten.

Artikel 25. Elk van de partijen draagt de eigen kosten die de uitvoering van dit convenant met zich brengt, tenzij partijen in onderling overleg andere afspraken maken.

Artikel 26. Dit convenant treedt in werking met ingang van de dag na de datum van ondertekening door de partijen en eindigt 3 jaar na deze datum. De looptijd van dit convenant kan met een overeen te komen periode worden verlengd indien alle partijen daarmee voor afloop van de actuele looptijd schriftelijk hebben ingestemd.

Artikel 27. Binnen vier weken na ondertekening van dit convenant wordt de tekst daarvan gepubliceerd in de Staatscourant.

Aldus overeengekomen en in vijfvoud ondertekend op 14 december 2011, te Den Haag:



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



De **Minister van Infrastructuur en Milieu**, mede namens de **Staat der Nederlanden**,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Voor de **KVNR**, namens deze

drs. M. Dorsman, directeur

Voor **EVO**, namens deze

ir. Ch.P. Bruggink, algemeen voorzitter

Voor de **Vereniging van Waterbouwers**, namens deze:

ir. J. Schaart, vice-voorzitter

Voor **Scheepsbouw Nederland**, namens deze:

ir. J.J.C.M. van Dooremalen, voorzitter