

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2830

Vragen van het lid **De Boer** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *uitstoot op zee* (ingezonden 17 juli 2014).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 1 september 2014)

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Containervervoer duurder vanwege laagzwavelige brandstof» gepubliceerd op de website van TotaalTrans?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat de bunkerkosten met 50% tot 100% gaan stijgen vanaf januari 2015 vanwege de strengere regels voor de uitstoot van zwavel? Zo ja, deelt u de mening dat deze explosieve stijging een onevenredig hoge lastenverzwaring voor containerrederijen is?

Antwoord 2

Op 1 januari 2015 gaan conform het internationale milieuverdrag MARPOL, op de Noordzee, Het Kanaal en de Oostzee strengere normen gelden voor de uitstoot van zwaveloxide door zeeschepen. Reders kunnen aan deze norm voldoen door op laagzwavelige brandstof (0,1% zwavel) te gaan varen, de z.g. maritieme diesel olie. Volgens informatie van het Europees Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA) is deze 50 tot 75% duurder dan de reguliere scheepsbrandstof.

Reders kunnen echter ook op andere wijze aan de nieuwe normen voldoen: Ten eerste kunnen zij hun schepen geschikt maken voor het gebruik van LNG als brandstof. Het afgelopen decennium lag de prijs van LNG onder die van maritieme dieselolie. Als deze trend zich als verwacht voortzet, zullen reders de kosten van ombouw naar LNG binnen redelijke termijn kunnen terugverdienen.

Een tweede alternatief is het gebruik van hoogzwavelige brandstof in combinatie met een z.g. «scrubber» (een nabehandelingstechniek). Ook hier

¹ <http://www.totaaltrans.nl/containervervoer-duurder-door-laagzwavelige-brandstof/>

bestaat de mogelijkheid om op redelijke termijn de investering terug te verdienen.

De nieuwe regels hebben betrekking op alle zeeschepen varend op genoemde zeeën, niet uitsluitend op containerschepen.

Daarnaast merk ik op dat alle modaliteiten de taak hebben bij te dragen aan vermindering van luchtverontreiniging, dus ook de zeevaart. Andere modaliteiten (wegtransport en binnenvaart) hebben reeds langer te maken met strengere zwavelnormen.

Ik zal in de gaten houden wat in de praktijk de gevolgen zijn van de nieuwe normen voor uitstoot van zwaveloxide door schepen. In EU verband is specifiek voor deze problematiek het European Sustainable Shipping Forum, opgericht. Daarin zoeken overheden en bedrijfsleven samen naar mogelijke oplossingen, die in EU verband gevonden moeten worden. Nederland neemt hier actief aan deel.

Vraag 3

Wat zijn de gevolgen van deze strengere regelgeving voor de scheepvaart op de Noordzee? Wat betekent dit voor de concurrentiepositie van de Nederlandse havens?

Antwoord 3

In opdracht van de Europese Commissie is onderzoek gedaan naar de gevolgen van de strengere regelgeving, m.n. het risico van verschuiving van lading van zeeroutes naar vervoer over land. De conclusie is dat er inderdaad een zeker risico bestaat, maar dat dit zich beperkt tot een klein aantal routes, t.w. waar een zeetraject effectief kan worden vervangen door een kort landtraject. Het verlies wordt ingeschat op 1 tot 9%, afhankelijk van het soort schip en route. Overigens heb ik, voor wat betreft die mogelijke verschuiving van ladingpakketten van zee- naar landvervoer, mijn zorgen reeds overgebracht aan Europese Commissaris Kallas.

De verwachting is dat de regelgeving op de concurrentiepositie van de Nederlandse havens weinig of geen nadelig effect zal hebben. De nieuwe zwavelregels gaan gelden voor de gehele Noordzee en Het Kanaal, en daarmee voor alle vaarwegen die toegang geven tot de havens in de zgn. «Hamburg-Le Havre-range».

Overigens merk ik op dat de Nederlandse havens de aanscherping van de luchtmissienormen voor zeeschepen steunen. Dit geldt zowel voor SO_x- als NO_x-emissies.

Vraag 4

Bent u bereid om ervoor te zorgen dat de stijging van bunkerkosten beperkt blijft, zodat het Noordzeegebied en de Nederlandse havens aantrekkelijk blijven voor de containervaart? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Hoewel ik uw zorgen begrijp, is zoals aangegeven, de verwachting dat de effecten van deze maatregelen beperkt zijn. De aantrekkelijkheid van de Nederlandse havens is daarnaast mede afhankelijk van zaken als snelle afhandeling in de havens, goede achterlandverbindingen, ICT infrastructuur en dergelijke. Op deze terreinen is mijn ministerie, samen met de sector, al zeer actief. Ingrijpen in de prijsvorming van aardolieproducten, acht ik niet opportuun.