

INTERNETCONSULTATIE SCHOON EN EMISSIELOOS BOUWMATERIEEL

Deze reactie wordt ingediend namens de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR), Vereniging van Waterbouwers, IRO - The Association of Dutch Suppliers in the Offshore Energy Industry, Nederlandse WindEnergie Associatie (NWEA) en Netherlands Maritime Technology (NMT).

Samenvatting

Wij adviseren om:

- *Het minimumaantal dagen dat er werkzaamheden in de Nederlandse Exclusieve Economische Zone moet worden uitgevoerd aan te passen naar 60 dagen in de eerste 12 maanden na het ontvangen van de subsidie;*
- *De maximale subsidiabele kosten voor stikstofmaatregelen aan boord van zeegaande bouwvaartuigen te verhogen naar maximaal €1.000.000 per schip of €500.000 per motor aan boord van een schip;*
- *Het budget voor retrofit van zeegaande bouwvaartuigen in de eerste jaren te verhogen om tegemoet te komen aan de ambities van de sector en een hogere cumulatieve NOx-emissiereductie te bewerkstelligen.*

Inleiding

Op het moment vaart er een beperkt aantal schepen van Nederlandse reders met katalysatoren (SCR-installaties) die de uitstoot van stikstofoxiden (NOx) reduceren. Er is interesse bij de leden van de indienende partijen en de technologie is beschikbaar en voldoende bewezen. De benodigde investering is echter aanzienlijk en voor de toepassing wordt veelal nog niet betaald vanuit de markt, terwijl een SCR-installatie ook geen kostenbesparing oplevert. Daarmee is het moeilijk om de investering terug te verdienen. De Subsidieregeling Schoon en Emissieloos Bouwmaterieel (SSEB) zou deze investering juist wel kunnen ondersteunen. De regeling wordt dan ook toegejuicht door reders, gelet op de ambitie om met schone schepen te varen.

Volgens de Scenarioberekening SSEB¹ van TNO levert een retrofit SCR-installatie van 'slechts' 25 zeegaande bouwvaartuigen meer NOx-reductie op dan 10.000 zero-emissie werktuigen. Maar liefst 55% van de NOx-reductie die met de SSEB wordt beoogd komt van deze 25 schepen. De totale kosten voor de retrofits met SCR-katalysatoren zijn volgens de studie €5 mln. Ter vergelijking, de kosten van de resterende 45% NOx-reductie als gevolg van de SSEB komen uit op €188 mln. De retrofit van zeegaande bouwvaartuigen als gevolg van de SSEB leidt daarmee zeer kostenefficiënt tot grote NOx-reductie. Wij vinden het daarom bijzonder jammer dat de voorgestelde regelingsvoorwaarden zeer beperkend zijn, waardoor een groot deel van de schepen die aan de SSEB mogen deelnemen er geen gebruik van kunnen maken.

¹ <https://opwegnaarseb.nl/kennisbank/publicaties/49/scenarioberekening-subsidieregeling-schoon-en-emissieloos-bouwmaterieel>



KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS



NETHERLANDS
MARITIME
TECHNOLOGY



Advies voor verplichting werkzaamheden in Nederlandse exclusieve economische zone

De grootste blokkade om gebruik te maken van de SSEB ligt in artikel 3.11 punt 9. In deze verplichting van de subsidieontvanger staat vermeld dat een zeegaand bouwvaartuig gemiddeld 120 dagen per jaar werkzaamheden dient te verrichten in de Nederlandse Exclusieve Economische Zone (EEZ) gedurende 48 maanden na vaststelling van de subsidie. Wij begrijpen de achtergrond van de subsidievoorwaarde omdat de SSEB NOx-reductie in Nederland beoogt. Het is zeker mogelijk, en in veel gevallen zelfs waarschijnlijk dat Nederlandse zeegaande bouwvaartuigen gemiddeld 120 dagen per jaar werkzaamheden verrichten in de Nederlandse EEZ, maar het is zelden van tevoren vast te stellen. Aanbestedingen worden veelal gedaan voor (veel) kortere perioden dan 48 maanden

Het zal dus bij aanvraag van de SSEB in veel gevallen een gok zijn of aan deze verplichting kan worden voldaan, waardoor veel reders zullen afzien van deelname aan deze regeling. Daarmee is deze verplichting contraproductief voor het doel van de SSEB. Bovendien past het niet bij de grote en kostenefficiënte NOx-reductie die zeegaande bouwvaartuigen kunnen leveren, zelfs bij beperkte inzet in Nederland.

Daarnaast is de doelstelling voor stikstofreductie in Nederland op het moment uniek. Hierdoor is investeren in stikstofreductie ook alleen interessant bij operatie in de Nederlandse EEZ. Met de SSEB zullen reders nog steeds minimaal 50-60% van de investering zelf moeten doen en zullen de operationele kosten ook stijgen. Reders zullen dus alleen in een SCR-installatie investeren wanneer ze zelf verwachten werkzaamheden te verrichten in de EEZ, waardoor een de huidige verplichting eigenlijk overbodig is.

Om te zorgen dat zeegaande bouwvaartuigen wel hun grote bijdrage aan het doel van de SSEB kunnen leveren, en tegemoet te komen aan de verplichting die is voorgesteld, adviseren wij dat reders verplicht zijn tenminste 60 dagen werkzaamheden te verrichten in de EEZ. Hiermee bewijst een reder dat zijn schip geschikt is voor de werkzaamheden in de EEZ en zich ook in de EEZ bevindt, bijvoorbeeld voor de aanleg van windmolenparken. Hiermee is er logischerwijs een grote kans dat het schip nog vele andere projecten in de EEZ zal ondernemen, zeker gezien er grote ambities zijn voor windparken op zee. Overigens wordt in de regeling 'Verduurzaming binnenvaart' ook de eis van 60 dagen inzet op het Nederlandse vaarwegennet gehanteerd.²

Advies voor subsidiebedragen

Wij zien ook beperkingen in het beschikbare maximale subsidiebedrag voor zeegaande bouwvaartuigen die de impact van de SSEB ernstig beperken. In artikel 3.2 staat dat de maximale steunruimte 40-50% van de meerkosten van een retrofit SCR-installatie is, afhankelijk van de grootte van de onderneming, verminderd met 11,25% forfaitaire

² <https://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/srvb>



KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS



NETHERLANDS
MARITIME
TECHNOLOGY



NWEA
Nederlandse WindEnergie Associatie

Milieu-investeringsaftrek en met een maximum van €200.000 per bouwmaschine of zeegaand bouwvaartuig.

In de scenarioanalyse van TNO wordt de aanname gedaan dat het totaal vermogen per schip varieert van ca. 3.000 kW tot 9.000 kW waardoor de kosten van een retrofit in een range van ca. €170.000 tot €650.000 zitten. In de door de KVNR aangeleverde lijst met 50 voorbeeldschepen die in aanmerking komen voor de SSEB is de vermogensrange echter tussen de 708 kW en 17.280 kW. Binnen de groep van 50 schepen zijn er 14 (28%) die een geïnstalleerd vermogen hebben van meer dan 9000 kW. Daarnaast zijn er 12 schepen (24%) die een geïnstalleerd vermogen hebben van minder dan 3000 kW. Na gesprekken met stakeholders zijn er ook voorbeelden van schepen met 30.000 kW aangedragen.

Volgens de door TNO gehanteerde methode kan een schip met een totaalvermogen van 17280 kW een NOx-reductie van 240 ton/jaar opleveren. Dat zou 25% van de 1050 ton NOx-reductie zijn die zeegaande bouwvaartuigen jaarlijks opleveren. Schepen met veel vermogen leveren logischerwijs dus ook veel NOx-reductie. Als je voor een dergelijke installatie niet meer dan €200.00 aan subsidie kunt krijgen staat dit in geen verhouding met de mogelijke NOx-reductie. Uitgaande van een bedrag van 70 Euro/kW kost een SCR-installatie voor een schip van 17160 kW ongeveer €1.200.000. Hiervoor zou dan ook 40% subsidie beschikbaar moeten zijn. Voor schepen met 30.000 kW zullen de kosten met dezelfde omrekenfactor uitkomen op €2.100.000.

Wij adviseren daarom om het maximale subsidiebedrag voor zeegaande bouwvaartuigen te verhogen, om schepen met veel vermogen ook de kans te geven op deelname aan deze regeling. Ervan uitgaande dat de kosten 70 Euro/kW zijn, en de subsidie maximaal 50% van de kosten bedraagt, zou de subsidie op 35 Euro/kW uitkomen. Gezien het maximale vermogen aan boord van de in aanmerking komende schepen adviseren wij het maximale subsidiebedrag te verhogen naar €1.000.000. Ofwel het subsidiebedrag te verhogen naar €500.000 en daarbij het bedrag beschikbaar te stellen per motor aan boord van het schip. Hiermee zouden ook schepen met een totaal vermogen van 30.000 kW of motoren van 15.000 kW gebruik kunnen maken van de maximale steunruimte. Schepen hebben meerdere motoren aan boord, en niet in elk geval kan de SCR-installatie worden geïnstalleerd voor meerdere motoren tegelijk waardoor meerdere SCR's nodig kunnen zijn. Elke motor kan dus een apart project zijn, waardoor het logisch is als de subsidie ook per motor kan worden aangevraagd.

Advies voor verhoging budget voor retrofit zeegaande bouwvaartuigen

Uit de studie van TNO blijkt ook dat er slechts ruimte is voor 5 schepen per jaar voor de komende 5 jaar. Gezien de enorme NOx-reductie die deze schepen kunnen opleveren, adviseren wij om een ambitieuzer doel te stellen en in de eerste jaren van de regeling ruimte te creëren voor de retrofit van minimaal 10 schepen. Hierdoor zal de emissiereductie in de eerste jaren van de regeling verdubbelen waardoor de cumulatieve



KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS



VERENIGING VAN
WATERBOUWERS



NETHERLANDS
MARITIME
TECHNOLOGY



NWEA
Nederlandse WindEnergie Associatie

emissiereductie ook een stuk hoger uitkomt. Het beschikbare budget voor zeegaande bouwvaartuigen zou daarom minimaal verdubbeld moeten worden. Hiermee wordt voorkomen dat een beperkt SSEB-budget een blokkade vormt voor stikstofreductie of dat deze onnodig lang op zich laat wachten.



KONINKLIJKE
VERENIGING VAN
NEDERLANDSE
REDERS



NETHERLANDS
MARITIME
TECHNOLOGY

