ZWARTEPIETEN IN HET ZEETRANSPORT

Gebrek aan 'intrinsieke motivatie' om uitstoot aan te pakken

Eigenlijk wilde Bernice Notenboom een film maken over de door opwarming bedreigde Noordpool. Maar vrachtvervoer over zee gooide - letterlijk - roet in het eten. Op de smeltende ijsvlakte trof Notenboom roetdeeltjes aan. Haar zoektocht naar de oorzaak en de gevolgen hiervan leidde tot de film Sea Blind, over de milieu-impact van zeescheepvaart.

ANNELIES ROON

Vlak voor de publicatie van deze editie van MilieuMagazine zal klimaatjournalist en poolreizigster Bernice Notenboom haar film vertonen op een bijeenkomst van de International Maritime Organization (IMO). Dit is de VN-organisatie die belast is met internationale afspraken over de scheepvaart. Eerder al zagen onder meer het Europees Parlement en onze eigen Tweede Kamer de film. De première vond plaats in Parijs, tijdens de klimaattop. Het grotere publiek kon Sea Blind op 12 oktober zien bij de *VPRO*. Echt nieuw zal de geadresseerde problematiek voor de IMO-kijkers dan ook niet zijn. Wel uitermate weerbarstig.

Zwarte koolstof

In een notendop: aan negentig procent van de aankopen die wij als consument doen, komt vroeg of laat in de productieketen zeetransport te pas. Dat leidt tot tienduizenden scheepvaartbewegingen per dag. Veel (container)schepen varen de wereld rond op zware stookolie, die bij verbranding zwarte koolstofdeeltjes uit de scheepsschoorstenen stoot. Deze roetdeeltjes absorberen zonlicht rechtstreeks en leveren daardoor een bijdrage aan de opwarming van de aarde en het smelten van het poolijs. Die bijdrage is aanzienlijk: schattingen lopen uiteen van zeventien tot twintig procent. En dan hebben we het nog niet eens over de gezondheidsproblemen die met het inademen van roet in verband worden gebracht. Tot zover het slechte nieuws.

De positieve kant van het verhaal is dat de levensduur van zwarte koolstofdeeltjes in de atmosfeer slechts twee tot drie weken is. Wanneer we in staat zijn om te voorkomen dat deze in de atmosfeer belanden, kunnen we het tempo van het smelten van poolijs dus snel en aanzienlijk vertragen. "Misschien is dit wel de enige manier om een deel van het zee-ijs te behouden", zegt Notenboom. "Nu mogen schepen buiten de Emission Control Area (ECA, 200 zeemijlen vanaf de kust van Noord Amerika en Noordwest Europa, red.) nog dieselolie gebruiken met 3,5 procent zwavel, maar de IMO bespreekt in oktober het voorstel om het toegestane maximum te verlagen naar 0,5 procent wereldwijd." Dat klinkt misschien veelbelovend, maar de weg naar een schone scheepvaart is nog lang, weet de poolreizigster inmiddels. "Het wettelijke maximum moet zo snel mogelijk naar 0.1 procent. Pas dan kunnen roetfilters op de motoren geplaatst worden."

Massa's complicaties

"Ik zou wel twintig films kunnen maken over de belangentegenstellingen en andere complicaties die ik rondom dit onderwerp ben tegengekomen", vertelt Notenboom. De Nederlands/Canadese beroepsavonturier is tijdens het gesprek weer even in haar geboorteland, onder meer om haar film te vertonen op duurzaamheidsforum *Springtij*. Er is een begin van milieubewustzijn in de scheepvaartindustrie, constateert ze, maar de complicaties en problemen zijn legio. "Neem om te beginnen de handhaving. Op de oceaan is het lastig controleren en in de havens hoeft wettelijk maar

tien procent van de schepen geïnspecteerd te worden. De boetes voor overtreders zijn te laag om het risico niet te nemen. Bovendien: de huidige regelgeving is nog volstrekt onvoldoende. Op de IMO-agenda staat het voornemen om gebruik van laagzwavelige brandstof van af 2020 overal te verplichten. Maar de tegenlobby door landen als Rusland, Griekenland en malafide vlaggenstaten is sterk: dat voornemen is al twee keer eerder van de agenda geschrapt."
Vrachtvervoerders, rederijen en havenbedrijven maken er een sport van om naar elkaar te wijzen wanneer het gaat om het nemen van de eerste stap. Notenboom: "Alles draait om geld. Vooral voor de transportbedrijven zijn de marges zó klein: als niet iedereen tegelijk overstapt op schonere brandstof, prijzen de voorlopers zich commercieel uit de markt. Tenminste, dat is hun angst." Een gigant als het Deense Maersk, dat bijna twintig procent van het wereldwijde containervervoer in handen heeft, zou een belangrijke voorstrekkersrol kunnen vervullen, maar dit concern hamert keer op keer op een gelijk speelveld als voorwaarde voor verduurzaming, heeft ze gemerkt. De scheepvaart heeft geen intrinsieke motivatie, stelt Notenboom dan ook vast. Als ze een partij moest aanwijzen die tenminste een poging doet om het voortouw te nemen, dan zijn dat de zeehavens, die ze de 'gatekeepers van de zeevaart' noemt. "Uiteindelijk moeten schepen naar een haven om te lossen en te tanken. Als een haven in een ECA-zone ligt, krijgen schepen bijvoorbeeld extra kortingen of gratis walstroom wanneer ze op zwavelvrije brandstof varen. Alles bij elkaar opgeteld kan dat voordeliger uitpakken dan op zware dieselolie blijven varen."

Schepen op kernenergie

Maar dan nog. Elke mogelijke oplossing voor het probleem blijkt ook nadelen met zich mee te brengen. Zo kost het enorm veel energie om laagzwavelige brandstof te maken. LNG (Liquid Natural Gas), de brandstof die veelal het stempel 'transitiebrandstof' krijgt, heeft als nadeel dat het "gewoon weer een fossiele brandstof" is, en daarmee een excuus kan vormen om niet daadwerkelijk in te zetten op een overstap naar klimaatneutraal vrachtvervoer. Brandstof uit waterstof lijkt prachtig, maar is volgens Notenboom "gigantisch duur, vergt grote hoeveelheden zoet water en is nog lang niet commercieel toepasbaar".
Zelf ziet ze meer in kernenergie. Dat wilde ze in haar film niet aanstippen vanwege de publieke opinie over dit onderwerp, zeker in 'groene' kringen. Maar de Russen doen het al lang, op hun ijsbrekers en duikboten. En Amerikaanse onderzeeërs gaan ook op kernenergie, onderstreept Notenboom. "Het is geen populaire visie, maar ik denk dat het veilig is, en duurzaam. Vrachtschepen botsen niet en kunnen zo'n reactor veilig verpakken. Schepen op kernenergie stoten geen roet uit, geen CO_2, en hoeven jarenlang geen enkele vorm van brandstof in te nemen." Het nadeel hier springt meteen in het oog: het radioactieve afval. "Het meest wenselijk zou een schip zijn dat haar eigen energie opwekt en zeewater gebruikt om waterstof te kunnen maken. Uiteraard moeten zon, wind en getijdestroom ook ingezet worden. Maar dat bestaat nog niet. En de levensduur van schepen helpt ook al niet mee bij een snelle transitie: die ligt rond de 25 jaar."

De stem van de consument

Of de verduurzaming van de zeetransportsector in een stroomversnelling zal komen door IMO-functionarissen van wie de ogen geopend zijn door de film Sea Blind, valt nog te bezien. Maar het is een begin, denkt Notenboom. "Wanneer de IMO nu eindelijk die verplichting voor laagzwavelige brandstof doordrukt, is de volgende stap gezet. Daarna moeten de inspecties beter worden en de boetes hoger." En ook de consument heeft een sleutel in handen: "Grote bedrijven als Volvo, Ikea en Ericsson willen groene scheepvaart. Ikea gaat binnenkort haar klanten de mogelijkheid bieden om dat als voorwaarde aan te vinken bij hun bestelling. Ook het Chinese Ali Baba gaat iets dergelijks doen. En organisaties als Open Label brengt milieuinformatie over producten naar de consument. Zij willen ook gegevens gaan opnemen over de duurzaamheid van het transport. Dergelijke initiatieven zijn heel erg aan het opkomen."